



Intro

Škoda is de laatste jaren sterk bezig om hun oude oostblok-imago kwijt te raken. Sterker nog: dat zijn ze al kwijt. Waar je eind vorige eeuw op verjaardagen nog een beetje vreemd werd aangekeken door personen die zich 'autokenner' noemden, kun je je tegenwoordig prima vertonen in je Škoda. Het is niet voor niks dat Škoda zijn verkooprecords aan elkaar rijgt.

Deels verantwoordelijk daarvoor zijn natuurlijk de toegenomen kwaliteit en de verbeterde looks, maar vooral de daaraan gekoppelde betaalbaarheid trekt

veel kopers over de streep. Op dit moment probeert Škoda ook een eigen gezicht te creëren met kenmerken van enkele warm onthaalde conceptcars van de laatste jaren. Zo was de nieuwe Roomster de eerste auto die het nieuwe familiegezicht kreeg, maar inmiddels is daar ook de onlangs gepresenteerde Fabia aan toegevoegd. Wij konden deze compacte hatchback in de Sport-uitvoering aan de tand voelen.



Het nieuwe familiegezicht

Het exterieur

De nieuwe Fabia is echt meer dan een vernieuwing van het vorige model. Waar het vorige model er misschien wel aardig uitzag, was het op zich toch weinig spannend. Het was vooral een praktische auto, zonder al te veel poespas. De nieuwe Fabia daarentegen heeft toch enkele leuke designelementen die de auto een eigen gezicht geven. Allereerst springt de nieuwe Škoda-neus in het oog. De nieuwe wat speelser vormgegeven grille met daaromheen de grote koplampen met daarin een donkere pit geven de auto letterlijk een eigen gezicht. Een scherpe, maar toch guitige blik.



Geheel vernieuwd, toch wel enige overeenkomst met zijn voorganger

Van opzij is wel het meest opvallende kenmerk goed waar te nemen. De A-stijl is in tegenstelling tot de carrosseriekleur niet rood, maar zwart. Waar de B-stijl wel vaker zwart is, lijkt het nu toch ook een trend te worden om de A-stijl zwart te maken. Waar de populaire Swift het ook al heeft, is het natuurlijk populair geworden de MINI. Škoda maakt er ook geen geheim van dat ze naar MINI hebben gekeken, want de Fabia is in verschillende kleuren zelfs met een wit dak te bestellen. Persoonlijk vind ik dat erg



jammer. De auto heeft het absoluut niet nodig en dan leg je er te dik 'ik wil wel, maar ik kan niet' bovenop.

Schuin van achteren is de gelijkenis met de vorige Fabia misschien nog wel het meest zichtbaar, maar toch is ook hier voldoende veranderd om anders te zijn. Ondanks dat deze Fabia wel wat groter oogt dan de vorige generatie, valt in de maten allemaal wel mee. De auto is slechts 3 cm langer en zelfs 1 cm smaller. De 5 cm groei in de hoogte is dan nog wel het opvallendst. Zaken als mistlampen en hippe lichtmetalen velgen maken aan de buitenkant ook duidelijk dat deze auto sportief wil zijn.

Het interieur

De eerste indruk van de binnenkant van de Fabia is een degelijke. Een donker interieur met weinig verrassingen voor wat betreft plaats en functie van de diverse bedieningselementen. Het grotendeels zwarte dashboard wordt hier en daar onderbroken door een mat zilverkleurig accent. Rond de ventilatieroosters en de klokken zit een dergelijke rand en ook op de deuren en versnellingspook zitten deze zilverkleurig delen. Dat is hard nodig ook, want anders werd het wel een heel donker interieur. Met name de middenconsole met zijn rechttoe, rechtaan knoppen komt dan ook wat saai over. Jammer eigenlijk, want met de klokken laat Škoda zien dat er ook met simpele details toch al gauw iets leuks te maken is. Het zilverkleurige randje, maar vooral de wijzertjes, waarvan alleen de buitenlijn bestaat, maken het geheel al frivol en eigenzinnig. Een paar meer van zulke uitspattingen van de ontwerper hadden de Fabia ook van binnen direct een eigen gezicht kunnen geven. De afwerking van de prettig aanvoelende materialen is feilloos te noemen. Ik kan mij niet heugen dat ik in een andere compacte auto die ik gereden heb zo'n hoog kwaliteitsgevoel had.



Niet heel spannend, maar wel zeer degelijk en ruim

De gereden Fabia was voorzien van allerlei luxe. Allereerst was er de automatische climatecontrol die de auto tijdens de hete testdagen in notime weer op acceptabele temperaturen had. Ook was de auto voorzien van audiosysteem met groot display. Tussen beide voorstoelen zat nog een AUX-aansluiting voor bijvoorbeeld een externe bron als een iPod. Het display van het audiosysteem was ook verbonden met de parkeersensoren. Zodra de bak in zijn achteruit stond, kon je op het scherm info met betrekking tot de waarschuwingssignalen waarnemen. Zelfs stoelverwarming was op beide voorstoelen aanwezig, al wou je die echt niet gebruiken in de warme eerste dagen van mei.

De stoelen zijn dankzij de uitvoering 'Sport' ook sportief gevormd. Dikke lendensteunen en wangen dienen de berijder in alle gevallen stevig op zijn plaats te houden. De zittingen zelf houden een beetje het midden tussen hard en zacht. Ondanks dat je bij een sportieve stoel direct aan hard denkt, is Škoda de gemiddelde Fabiabe bestuurder (ook die van de sportuitvoeringen) niet uit het oog verloren. De stoelen zijn goed in hoogte, diepte verstelbaar. Ook de rugleuning kun je zoals gewoonlijk in ieder gewenste



hoek zetten. Al deze verstellingen dienen wel handmatig te gebeuren.

Ook de achterbank zit buitengewoon goed. Er is zelfs flink veel ruimte voor hoofd en benen en dat is toch best een aangename verrassing in een auto uit de compacte klasse. Je kunt hier prima een lange reis op de achterbank vertoeven. De kofferruimte is met 300 liter inhoud niet heel krap bemeten, maar doordat ruimte vooral hoog is en minder breed en diep, kun je toch niet zo heel makkelijk grote objecten vervoeren. Met een goed opklapbare buggy had de Fabia dan ook al best wel moeite omdat deze maar net over de volle breedte paste. Dit komt ook mede door het handig bedoelde bakje binnen de koffer, al is dit wel in te klappen.

Het rijden

Bij de gereden Fabia ligt een 1.4 16v motor in het vooronder die maximaal 85 pk levert. Qua motorinhoud ligt deze motor in het midden van de op dit moment verkrijgbare benzinevarianten. Eronder zit de 1.2 6-klepper en 12-klepper met respectievelijk 60 en 70 pk en erboven zit de 1.6 16-klepper met 105 pk. Wanneer de motor gestart wordt hoor je even een ietwat rauw geluid, waarna de motor stationair rustig rondloopt. Bij het wegrijden merk je direct dat de Fabia een pittig rakkertje is. Hij komt lekker vlot van zijn plek en met een paar keer opschakelen zit je snel op prettige doorrijnsnelheden.



Een prettig wendbaar autootje

De eerste kilometers worden binnen de bebouwde kom gemaakt, en a la minute wordt duidelijk dat deze Fabia uitermate geschikt is voor deze omgeving. Met een verkeerslichtje hier, een zebrapad daar en de ene bocht die de andere opvolgt is een wendbaar autootje dat vlot reageert op de opdrachten wenselijk en tijdens de testperiode bleek dat de Fabia daar prima aan voldoet. De derde versnelling is vanuit stilstand snel bereikt, zonder dat je het gevoel hebt aan het jakkeren te zijn en dat laatste is toch wel een pré voor een stadsauto.

Het bochtenwerk gaat makkelijk doordat het stuur zich licht laat bedienen, net als de overige bedieningselementen overigens. De Fabia stuurt ook redelijk accuraat, zonder daarbij snaarstrak te zijn, maar dat geeft ook niet. De wendbaarheid komt niet alleen in het bochtenwerk van pas, maar het inparkeren gaat –mede door zijn kleine formaat- ook er makkelijk. Met een goed overzicht zet je de auto in een letterlijke handomdraai makkelijk weg in het kleinste parkeerplekje. Er zit zelfs nog parkeersensoren op deze kleine Škoda, maar de reden daarvan ontgaat me een beetje. Die 345 euro kun je beter in je eigen zak steken of een paar andere leuke accessoires van kopen.

Wanneer je de bebouwde kom verlaat en ook eens wat extra kunt versnellen, blijkt de Fabia zowaar ook in zijn motorgeluid te laten willen horen dat de term 'Sport' niet alleen maar voor de show zou zijn. Zo vanaf de 4000 toeren klinkt er zowaar een bescheiden sportief brommetje, al zal dat geluid er net zo goed zijn in de 1.4 in Ambiente of Elegance. Bij hogere snelheden worden de vermogens gevoelsmatig



wel sterk minder. Het vlotte stads karakter kan zich niet vertalen naar een net zo vlot buiten-de-stad-karakter, al is het bij de gebruikelijke snelheden rond 80, 100 of 120 nog zeker niet behelpen. Opvallend is de sterk toenemende windruis bij deze snelheden. Met name langs beide A-stijlen komt er toch een behoorlijk onrustig geluid weg. En dit geluid gaat op den duur zeker vervelen. Best jammer, want de rol- of motorgeluiden zijn verder alleszins acceptabel.

Slot

Met de nieuwe Fabia heeft Škoda een interessante speler in de compacte klasse neergezet. Met een hip, maar toch niet té gewaagd uiterlijk en hoge praktische bruikbaarheid kan het veel potentiële kopers aanspreken. Met een uitgebreid motorenaanbod van vier benzinevarianten en drie zelfontbranders is keuze groot te noemen en zodoende zal er voor elk wat wils te leveren zijn. Het ligt in de lijn der verwachting dat er ook nog een krachtige RS-uitvoering leverbaar zal worden.



Op zoek naar een compacte auto? Vergeet de Fabia niet te bekijken

De kwalitatieve indruk is een zeer goede. Het interieur straalt degelijkheid uit en ook qua rijeigenschappen zijn er geen onaangename verrassingen boven komen drijven. Dit alles is leverbaar vanaf een prijs van 11.990 euro voor de 60 pk sterke 6-pitter. De gereden 1.4 16v is te verkrijgen vanaf 13.390 euro al kost hij in Sport-uitvoering met de aanwezige extra opties al op zo'n 20.000 euro en dat is toch 50% meerprijs. Gelukkig kan de klant hierin zelf zijn keuze maken, want niet iedere optie is nu even nodig. Met de 1600 kom je natuurlijk nog wat duurder uit, al vraag ik me af in hoeverre deze in de stad nog meerwaarde kan bieden. De verwachting is dat die motor zijn meerwaarde met name op snelweggebied heeft liggen. Hoe dan ook is de nieuwe Fabia zeker een auto die eens van dichtbij moet worden bekeken door mensen die op zoek zijn naar nieuwe auto in de compacte klasse.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Kwalitatieve beleving
- + Ruim interieur
- + Ideaal stadsautootje

Min

- Weinig spannend dashboard
- Rijwindgeluiden
- Door opties loopt de prijs nog aardig op