



Wilbert Huls
14 januari 2008

© Rijtesten.nl

Plastic fantastic

Plastic bumpers zijn weer helemaal hip. Waar meegespoten bumpers meer en meer standaard zijn geworden, brengen veel fabrikanten tegenwoordig hun modellen weer uit met kunststof bumpers en worden de auto's gepresenteerd als hippe alleskunnners die niet terugdeinzen voor een beetje modder. Aangezien veel van die auto's hooguit een beetje hoger op de pootjes wordt gezet, maar nog steeds alleen maar op de gewone voorwieltjes aangedreven worden, komen de prestaties ook echt niet verder dan dat beetje modder. Skoda heeft besloten om de Octavia niet alleen van de uiterlijke opsmuk te voorzien, maar daadwerkelijk gebruik te maken van vierwielaandrijving op de Octavia Scout.



© Rijtesten.nl

Centimeters

De Octavia Scout is natuurlijk ontworpen om stoer over te komen. Opvallend is dat de Scout ook direct groter oogt dan de gewone Octavia. Het zullen die ene centimeter in lengte en breedte niet zijn die het hem doen, de zes centimeter in de hoogte maken de auto visueel een slagje groter. Zoals het een stoere auto betaamt zit die ruimte dan ook geheel onder de auto danwel in de wielkasten om de Scout zodoende meer bodemvrijheid te geven. Het minimale verschil in de lengte en breedte zit hem puur in dikke kunststof bumpers en aangezette kunststof wielkasten. Het koetswerk is natuurlijk in de basis nog steeds hetzelfde als de Octavia Combi.

Onder de dikke, zwarte voor- en achterbumper bevinden zich zilvergrijze platen die de auto nog weer een beetje extra robuustheid meegeven. Skoda geeft zelf aan dat deze "spoilers" ook de aerodynamica danig verbeteren. Het enige wat verder nog



Skoda Octavia Scout 2.0 TDI

exclusief voorbehouden is aan de Scout zijn de 17 inch Proteus-velgen. Vijf dikke spaken met een origineel design maken het stoere plaatje compleet. Verder komt de auto geheel overeen met de Octavia Combi, zoals deze veel in het dagelijkse straatbeeld is te zien.



No nonsense

Van binnen is deze Skoda er absoluut een uit de categorie "no nonsense". Het interieur is wars van elke frivoliteit, of het moet zijn dat zilvergrijze "handvat" met de opdruk "Scout" boven het dashboardkastje als uitspatting gezien mag worden. Met dit stukje zilvergrijs, dat doorloopt naar de bestuurderskant, is direct alles genoemd dat afwijkt van het verder zwarte dashboard. Het moge duidelijk zijn dat functie hier boven vorm gaat, waarmee overigens niet gezegd kan worden dat het allemaal matig vormgegeven is, want dat is allemaal prima voor elkaar. Maar het is



Skoda Octavia Scout 2.0 TDI

allemaal wel erg zwart. Gelukkig is er enige kleur te bekennen wanneer de auto op contact gaat, want alles scherpjes en meters zijn groen verlicht. Bij alle apparatuur is onder het Å kodashilletje duidelijk de VAG-invloed merkbaar.

De stoelen dragen het Å kodakarakter ten voeten uit. Geen dure elektrische verstelling, geen overdadig leer, maar gewoon prima stoelen. Een net design met de lichtere middens van de zitting en rugleuning en de verstelling is op allerlei gebied handmatig prima te regelen. Als er dan toch een minder puntje genoemd moet worden, dan is het wellicht de ondersteuning van de bovenbenen, de stoel miste in zijn beste stand net iets hoogte aan de voorkant van de stoel om vermoeidheid in de benen op lange stukken tegen te gaan. Dat neemt niet weg dat voor de rest ook zelfs lange bestuurders prima hun plekje kunnen vinden op de stevige stoelen. De stoel is zeer ver naar achteren te plaatsen, maar daarbij is ook het stuur behoorlijk ver in hoogte en diepte te verstellen.

Ook achterin is het qua ruimte prima vertoeven. Over hoofd- en beenruimte is niet te klagen, want voor een gemiddelde volwassene is er ruimte in overvloed. De middenarmsteun en de in te stellen ventilatieroosters zorgen nog weer voor wat extra gerief. De kofferruimte is voor een station van dit formaat gewoon goed te noemen. Met standaard al 580 liter opbergruimte en uitbreidingsmogelijkheden tot 1620 liter kom je niet gauw ruimte te kort.



Comfortabel

Wanneer de eerste kilometers gemaakt worden is snel duidelijk dat dit toch echt geen gewone Combi is. Al lijken een paar centimeter extra hoogte niet relevant, toch blijkt weer dat het bij het karakter van een auto wel degelijk veel uitmaakt. De Scout laat direct een hele comfortabele eerste indruk achter. De demping van oneffenheden is duidelijk groter dan bij de gewone Octavia. Neem daarbij een eigenlijk wat saaie besturing – hij blinkt niet uit in scherpte, maar voldoet wel gewoon aan zijn taak – en de optelsom is gauw gemaakt dat het een auto is waarmee je heerlijk relaxt kan rijden. De auto nodigt ook totaal niet uit om er wild mee te gaan rijden, evengoed is snelheid geen vies woord voor deze Scout. Mede door de comfortabele inborst, heb je al snel niet door hoe hard je eigenlijk gaat.

De tweeliter diesel is de bekende 140 pk pompverstuiver uit het VAG-concern. De



Skoda Octavia Scout 2.0 TDI

commonrail laat waarschijnlijk nog op zich wachten totdat de nieuwe Superb zijn intrede doet. De TDI laat flink van zich horen en is zelfs rumoerig te noemen. Met name bij een koude start is het geluid toch niet helemaal meer van deze tijd. De motor zelf is een prima kracht om de Scout voort te bewegen. In 9,6 seconde zit de 1445 kg wegende Å koda al op 100 km/u en dat is meer dan voldoende om je lekker mee te kunnen bewegen in de verschillende verkeersstromen. Hij is zelfs sneller dan de lichtere benzine-Scout, die wel meer vermogen heeft. Zo zie je het belang van koppel maar weer eens, want met 320 Nm loopt hij toch fors uit op de 200 Nm van de 2.0 FSI.

Het onderscheidende vermogen van de Scout zit hem natuurlijk met name in de permanente vierwielaandrijving. Het systeem is gebouwd om een Haldex II-koppeling, dat wil zeggen dat de krachten verdeeld worden over de voor- en achterwielen naar mate daar behoefte aan is. Spinnen je voorwielen doordat ze hun grip zijn verloren dan wordt in een splitsecond meer kracht naar de achterwielen gestuurd. Deze krachten kunnen traploos verdeeld worden tot zelfs 100% op de voor- danwel achterwielen. Met dit systeem bleek ook dat met name mulle bospaden of drassige ondergronden geen obstakel meer hoeven te vormen, omdat de krachten altijd zo goed mogelijk op de wielen worden overgebracht die voldoende grip hebben. Overigens zorgt dit systeem ook op verharde wegen voor extra veiligheid. Wanneer je in een bocht de grip dreigt te verliezen kan het systeem ook zijn voordelen bieden, al is dit natuurlijk niet de auto om flink mee te hoeken.



© Rijtesten.nl

Bijzonder gewoon

Al met al is de Skoda Octavia Scout een heel beheerste auto. Niet al te veel gekkigheid van buiten en zeker al niet van binnen. Qua rijden springt de auto niet uit de band, maar is stiekem toch steeds prima bij de les en presteert vaak meer dan je op het eerste gevoel door hebt. Met name het 4x4 systeem maakt toch een bijzondere auto van deze Octavia. Waar veel auto's uiterlijk allerlei vertoon hebben dat de ondernemende type mens moet aanspreken, lijkt dit toch een auto van "Geen woorden, maar daden", want wie nog wel eens buiten de gebaande wegen treedt of vaak te maken heeft met slecht of glad wegdek kan prima vertrouwen op de Scout.

In welke vijver vist deze Scout nu eigenlijk? De geroemde Audi A6 Allroad en Volvo XC70 zijn van een vergelijkbaar soort, maar toch beduidend groter en daarbij ook fors duurder. Verder zijn er eigenlijk geen bekende stations waar een "echte



Skoda Octavia Scout 2.0 TDI

terreinvuitvoeringâ€™™ van op de markt is gekomen en die nog steeds in productie zijn. Of het moet zijn dat de Altea FreeTrack als station gezien mag worden. Een punt waarbij de Scout in ieder geval hoge ogen scoort, is de prijs. Met een totaalprijs van â,- 38.725 heb je heel wat auto voor een interessante prijs. Weer een punt dat deze heel gewone auto toch weer bijzonder maakt.

Plus

- + Flinke ruimte
- + 4x4 capaciteiten
- + Prijs

Min

- Ondersteuning benen voorstoelen
- Sober interieur
- Rumoerige diesel