



Effectieve besparing

Leaserijdend Nederland wordt al sinds jaar en dag bespeeld met aantrekkelijke actiemodellen en voordelige pakketten. Sinds de uitstoot van koolstofdioxide gekoppeld is aan de fiscale bijtelling vindt er echter een belangrijke verschuiving plaats. Het voordeel van een gratis setje speakers verdwijnt daarmee steeds verder naar de achtergrond. Want waar vroeger slechts je leasebudget iets verruimd werd, is tegenwoordig met een lage uitstoot een fikse effectieve besparing mogelijk. Geen enkele fabrikant die zichzelf serieus neemt



wil deze trein missen, en zo voegt ook Škoda zich in het rijtje van merken met groene modellen.

Verfraaid

Škoda pakt het meteen groots aan, want met de lancering van drie nieuwe groene modellen kan het merk niet van terughoudendheid worden beticht. Geheel toepasselijk dragen de drie milieubewuste uitvoeringen de toevoeging Greenline, die moet impliceren dat men een goede keuze heeft gemaakt. Op het gebied van uitstoot en bijtelling mag dat wellicht zo zijn, maar hoe is het met de overige aspecten gesteld? Maar laten wij eerst het uiterlijk van onze Octavia Combi Greenline aan de orde komen. Wie een witte auto met groene bloemetjes verwacht kunnen wij gerust stellen: de Greenline modellen zijn ook in normale lakkleuren te bestellen.



Bij onze testauto is voor de kleur Brilliant Silver metallic gekozen. Deze kleur is in zoverre briljant dat men ermee in het overige verkeer lijkt op te gaan. Want een echt opvallende auto is de Octavia niet, opvallen zul je hoogstens met een vuurrood of diepblauw exemplaar. Wie op zoek is naar een exotisch gelijnde middenklasser moet ook helemaal niet bij Škoda zijn, maar wie een nuchtere, degelijke en best mooie stationwagon zoekt is aan het juiste adres. Sinds de facelift van een jaar geleden is het front van de Octavia verfraaid en meer in de richting van de Fabia getrokken. Het Business Line pakket voegt daar 15 inch velgen, donkere zijruiten en modieuze Daytime Running Lights aan toe.



Raamslingers

Zittend achter het nieuw vormgegeven stuur van de Octavia valt als eerste de aanwezige ruimte op. Zowel aan been- als hoofdruimte is geen enkel gebrek, ook de bewegingsvrijheid op de achterbank is dik in orde. Voor een compacte middenklasser is dat zeer netjes. Door het hoge dashboard, de volumineuze middenconsole en de zakelijke sfeer heb je daarnaast sterk de indruk met een grotere auto op stap te zijn. Met de facelift hebben nieuwe bedieningsorganen en wat meer decoratiepanelen hun intrek in het Octavia interieur gevonden.



Bloedmooi is het dashboard daardoor nog niet, maar het geheel ziet er wel tot in de puntjes verzorgd uit. Alles zit daar waar je het verwacht, slechts het knopje voor de spiegelverstelling is op een vreemde plek geplaatst.

Met het Business Line pakket is de Octavia voldoende goed uitgerust. Zaken als een regensensor, halfautomatische airco en het ingebouwde Amundsen navigatiesysteem met touch screen maken er een complete auto van. Via de stuurbediening kan naast het fabuleus klinkende geluidssysteem ook de boardcomputer worden bediend. Daarop is onder andere het actuele verbruik en de rijrichting af te lezen. Deze op het eerste oog volledige uitrusting weet achterin met antieke raamslingers te verrassen. Ja, ze bestaan nog anno 2009! Wie per ongeluk vergeet om het elektrische mechanisme aan te kruisen kan dus weer ouderwets zijn armspieren gaan trainen.

Gelukkig weet de Octavia dit gemis goed te maken met allerlei handige zaken. Zo zit er een bruikbaar aflegvak in de middelste armsteun achterin, het exemplaar voorin is met een zacht stofje bekleed en goed verstelbaar. Op verschillende plaatsen in het interieur zijn bruikbare haakjes aangebracht, waar desnoods een jas zijn plekje vindt. Maar ook een paraplu kan in een breed vak, dat zich tussen de achterstoelen en de afdekhoes bevindt, worden weggestopt. De brede en diepe bagageruimte kan door het omklappen van de rugleuningen snel worden vergroot. Dat er vervolgens geen vlakke laadvloer ontstaat is een beetje jammer.



Dynastie

Onder de grote motorkap gaat een kleine motor schuil die de oude 1896cc pompverstuiver diesel moet doen vergeten. Toen in 1991 de geavanceerde 1.9 TDI in de Audi 80 op de markt kwam stond deze ook al als luidruchtig bekend. Nu, bijna 20 jaar later, moet de compleet nieuwe 1.6 TDI met common-rail inspuiting deze diesel dynastie vervolgen. Hij is stiller geworden, maar kent wel bijna exact dezelfde specificaties als de oude Keizer. Met 250Nm bij 1900tpm ligt het koppel piekpunt op eenzelfde niveau, de 105pk worden nu 400 toeren later afgegeven. Wel stoot de nieuwe motor ruim 45 gram minder koolstofdioxide per kilometer uit, wat beloond wordt met een groen A-label.



Hoewel op papier beide blokken dus dicht bij elkaar liggen, is de vermogensafgifte in de praktijk toch betrekkelijk anders. Een hoog piekvermogen gecombineerd met een geringe motorinhoud is meestal funest voor de prestaties bij lage toerentallen, omdat de turbodruk nog opgebouwd moet worden. Juist daar presteert de 1.6 TDI dan ook ondermaats. Puur op de koppeling wegrijden is lastig, de 1.6 TDI voelt onderin namelijk veel te zwak aan. Na het wegrijden klimt de toerenteller ook tergend langzaam omhoog, pas vanaf 1.600 toeren is er voldoende druk aanwezig om acceptabele acceleraties in te zetten.

Minder massa

Enmaal onderweg vergeet men de zwakke prestaties onderin gauw, de vijf versnellingsbak is namelijk zo afgestemd dat men slechts zelden in het grote turbogat terecht komt. Pas bij het opvolgen van de instructies door de schakelindicator komt men er weer achter dat er toch slechts een één punt zesje onder de kap ligt. Bij te vroeg opschakelen draait de motor opeens slechts 1.300 toeren, met gebrom verzoekt het blokje de bestuurder om voor een lager verzet te kiezen. Wie dan boven de 1.600 toeren blijft rijden zal de diesel als zeer levendig ervaren, wat met name door de geleidelijke vermogensafgifte tot zo'n 3.500 toeren komt. Deze prettige





eigenschap zal men wel met een hoger verbruik en een nog beperktere actieradius - door de kleine brandstoftank - moeten bekopen.

Škoda claimt dat de Octavia Combi met slechts 4,4 liter per 100 kilometer genoeg neemt, en wie liever van het uitzicht dan van de prestaties geniet zal dat zeker halen. Na de eerste honderd kilometers lieten wij ons echter gaan door gebruik te maken van het breed uitgesmeerde koppel. En verrek, de Škoda blijkt nog een lekker rijdende auto te zijn ook! De pook van de vijfbak vliegt met korte slagen door de schakelcoullisse heen, de besturing kent een fijne weerstand en stuurt de Octavia met voldoende precisie de bocht om. Als Greenline is het onderstel standaard verlaagd en de demping behoorlijk straf, de harde vulling van de stoelen maakt het rijden daarmee tot een oncomfortabele beleving. Op de neus leunt minder gewicht dan gebruikelijk, de grenzen liggen dan ook een tikje verder dan bij andere Octavia's. Een punt van kritiek is dat ESP niet tot de standaarduitrusting behoort, bij een familieauto als deze mag je dat toch wel verwachten.

Weinig concessies

Dankzij de geringe koolstofdioxide uitstoot van slechts 114 gram per kilometer worden leaserijders met hun keuze voor de Greenline door de fiscus beloond. Over de cataloguswaarde van de Octavia Combi hoeft namelijk slechts 20% over het inkomen te worden bijgeteld. Belangrijker is echter dat men met deze groene uitvoering weinig concessies hoeft te doen. De 1.6 TDI voelt onderin weliswaar futloos aan, maar biedt verder gelijkwaardige prestaties als zijn voorganger. Daarmee is de Octavia Combi voldoende vlot onderweg, de fijne versnellingsbak en de goede besturing maken hem daarnaast tot een prettige kilometervreter. Wel moet men het straffe onderstel voor lief nemen, evenals de missers in de uitrusting. Wie door deze minpunten heen kijkt zal in de Octavia Combi een interessant alternatief voor met name de duurdere Volkswagen Golf Variant zien.



Fotografie: Jesse Kraal

Plus

- + Biedt ruimte in overvloed
- + Stille common-rail diesel
- + Goede prijs / kwaliteit verhouding

Min

- Uitrustingmissers
- Weinig trekkracht onderin



- Kleine brandstoftank