



## Goudmijn

Onderdeel van Volkswagen zijn heeft Škoda bepaald geen windeieren gelegd. Nu is het volgende goudmijntje aanstaande. De Tsjechische autofabrikant lepelde de überzuinige 1.2 TDI in de Fabia Combi, de eerste stationwagon die profiteert van alle belastingvoordelen die ons land rijk is. Erg prettig voor de portemonnee, maar hoe rijdt deze Fabia Combi Greenline? Met die vraag in het achterhoofd gingen we een zuinige testweek tegemoet.



## Fiscaal aantrekkelijk

Termen als geen BPM, geen wegenbelasting, een verbruik van 1 op 30 en slechts veertien procent bijtelling klinken de automobilist als muziek in de oren. De Volkswagen Polo BlueMotion is al een regelrechte verkooptopper en de verwachting is dat deze Fabia Combi Greenline en de Seat Ibiza Ecomotive ook als warme broodjes over de toonbank zullen gaan. Is het dan louter rozengeur en maneschijn? Financieel gezien wel in ieder geval. Omdat de BPM ontbreekt ligt de nieuwprijs van deze groene Fabia op net geen zestien mille. Voor dat bedrag



krijgt de nieuwe eigenaar een ruime en vrij complete auto met onder meer handbediende airco, radio/cd-speler, cruise control, lichtmetalen wielen en ESP. Wat betreft uitstraling is deze Fabia Combi – ook na de onlangs doorgevoerde facelift – zeker geen spannende auto om te zien. Hij is zelfs een tikkeltje saai en degelijk te noemen, al past dat wel bij het merk. Škoda-rijders zitten immers niet op allerlei tierelantijnen en opsmuk te wachten.



## Veel ruimte

Dat saaie en degelijke overheerst ook in het interieur van deze Škoda, maar tegelijkertijd werkt alles simpel en naar behoren. De gebruikte materialen op het rond het dashboard en het middenconsole voelen hoogwaardig aan, al zijn de deurpanelen van hard plastic. Ook de kunststoffen portierhendels zien er fragiel uit. De stoelen zijn helemaal niet slecht, maar je zit nogal rechtop achter het stuur en vinden we dat de zijdelingse steun beter had gekund. Eigenlijk is de Fabia Combi net niet breed genoeg; langere bestuurders



kunnen hun rechterknie niet goed kwijt en zitten klem tegen de middenconsole. Daarnaast is de middenarmsteun te krap voor zowel bestuurder als passagier, één van de twee zal dus moeten inschikken. Achterin zijn we daarentegen wel te spreken over de hoofd- en beenruimte. Twee volwassenen kunnen hier prima zitten. Ook de kofferruimte is voor een auto in het B-segment erg ruim te noemen. Standaard slikt de Fabia Combi al 480 liter, met de achterbank neer is dat zelfs dik 1.400 liter.

## Proef op de som

Terug naar de hamvraag: hoe rijdt deze Fabia Combi Greenline? Belangrijker misschien nog wel, is deze Škoda inderdaad zo zuinig als de fabrikant beweerd? Laten we beginnen met de laatste vraag. Tijdens onze testweek rijden we zoals wij denken dat de gemiddelde koper dat zou doen. Airco aan bij warm weer, snelweg, provinciale wegen en natuurlijk de dagelijkse ritjes in de stad voor de boodschappen, waar we bij het wachten voor een verkeerslicht uiteraard het stop/start-systeem gebruiken. Bij een constante snelheid van zo'n tachtig kilometer



per uur geeft de boordcomputer een verbruik van 3.7 liter aan. Op de snelweg (bij 120) ligt dat rond de 5.0. Keurige waarden dus, al kan de beloofde fabrieksopgave van 3.4 dus nooit gehaald worden. Tijd om af te tanken om zo het exacte gemiddelde te berekenen. Een simpel rekensommetje leert ons dat het verbruik in deze testweek is uitgekomen op 4.5 liter op honderd kilometer. Veel meer natuurlijk dan wat Škoda belooft, maar overall gezien is het netjes. De echte zuinigheidsfreaks kunnen daar uiteraard



makkelijk onder duiken, maar de vraag is hoeveel kopers zich daar daadwerkelijk aan gaan wagen.

## Bokkende diesel

Het zuinige verbruik is natuurlijk te danken aan de 1.2 TDI, een driecilinder commonrail diesel die 75 pk en een koppel van 180 Nm levert. Op papier is dat niet indrukwekkend, maar in de praktijk kom je er boven de 1.750 toeren aardig mee uit de voeten. Tenzij je op de aanwijzingen van de schakelindicator gaat rijden. Bij het maken van lage toeren begint de motor te bokken en heb je automatisch de neiging om een verzet terug te gaan, met als gevolg dat de indicator je gauw weer naar de hogere versnelling wil hebben. Alleen op de snelweg



moet je bij een inhaalmanoeuvre terugschakelen naar de vierde versnelling om voldoende vermogen uit het blokje te krijgen. Škoda heeft namelijk vanwege de zuinigheidsaspecten voor vijf versnellingen met lange overbrengingen gekozen. De motor is behoorlijk rumoerig, al verdwijnt dat geluid bij hogere snelheden wel naar de achtergrond. Het valt ons op dat het onderstel van deze Fabia Combi Greenline behoorlijk stug geveerd is. Vooral bij kuilen en drempel is dat goed merkbaar. Wat betreft rijgedrag is het precies wat je van deze auto op voorhand verwacht: niet spectaculair, maar bij rustig – lees zuinig – rijden voldoet het naar behoren. Wel is de besturing gevoelloos en helt de auto wat over in de bochten.

## Succesverhaal

Nog voor de Fabia Combi Greenline überhaupt te koop was kon Škoda al tevreden zijn. Immers, een verkoophit was in de maak. De komende maanden zullen er in ons land veel van deze modellen de showrooms uitrijden. En geef de kopers eens ongelijk! Veel fiscale voordelen, een gunstig verbruik én een hoop ruimte voor een auto in deze klasse. Toch zijn er wel een aantal minpunten die van invloed zijn op het rijcomfort. Zo is de motor rumoerig en traag, het onderstel nogal stug geveerd en de besturing gevoelloos te noemen. Wie hier niet echt om maalt en een degelijke auto zoekt om van A naar B te rijden is met deze groene Fabia in ieder geval de komende jaren





verzekerd van veel zuinige en dus goedkope kilometers.

## Plus

- + Fiscaal aantrekkelijk
- + Ruimte
- + Zuinig

## Min

- Rumoerig
- Trage en bokkende motor
- Onderstel stug geveerd