



Max Veldhuis  
2 oktober 2019

## Niet alleen verstandig

Tot voor kort werd de keuze voor een Skoda vooral gezien als een verstandige beslissing. De auto's van het merk bieden veel ruimte voor hun geld, maar waren niet bepaald flitsend vormgegeven. Een tijdje geleden werd dit echter behoorlijk anders. De nieuwe Scala is hier het laatste voorbeeld van.

Skoda lijkt de laatste paar jaar de bezem door de ontwerpafdeling te hebben gehaald. Niet langer is het merk slechts het functionele broertje van Volkswagen, maar zien de auto's er ook nog eens zeer goed uit. Het ietwat oubollige design uit het verleden heeft plaatsgemaakt voor scherpe lijnen en een strakke, zakelijke uitstraling. Deze koerswijziging begon met de huidige Superb en heeft inmiddels zijn weg gevonden naar de rest van het aanbod. De nieuwe Scala past perfect in deze lijn. Heeft hij de potentie om het marktaandeel van Skoda in het C-segment verder te vergroten?



## Een forse verbetering

De Scala volgt de ietwat behoudend vormgegeven Rapid Spaceback op. De proporties lijken een stuk beter te kloppen en de auto ziet er in algemene zin een stuk vlotter uit dan zijn voorganger. Met name de vormgeving van de lichten, de hogere raamlijn en de extra lijnen die op de flanken zijn toegevoegd dragen hieraan bij. De Scala is desondanks nog steeds herkenbaar als een Skoda. Tegenwoordig hoef je je echter helemaal niet meer te schamen voor het feit dat je in een Skoda rijdt. Sterker nog, wij vinden de Scala van buiten spannender ogen dan de huidige Golf.

Elementen die verder in het oog springen zijn de achterlichten, die een patroon hebben dat lijkt op kristal en voorzien zijn van dynamische knipperlichten. De achterraut loopt door in de kofferklep doordat het deel boven de kentekenplaat zwart is gespoten. Met grote letters is de merknaam over de gehele breedte zichtbaar. Dit doet enigszins denken aan wat Volvo al een tijdje doet en het zorgt voor een wat chiquer uiterlijk. Aan de voorzijde bevindt zich standaard al LED-verlichting, maar bestel voor het optimale resultaat wel de optionele 'Full LED'-koplampen. Die zien er net even wat flitsender uit



# Skoda Scala 1.5 TSI Sport Business

dan de exemplaren die op onze testauto zitten. Onze testauto trekt met zijn rode lak en grote wielen overigens nog steeds behoorlijk wat bekijks.



## Behoorlijk riant

Het interieur van de Scala is van een iets meer zakelijke snit dan het exterieur, met name als het gaat om het dashboard. De stoelen zijn een ander verhaal, want deze zijn bijzonder sportief vormgegeven en bovendien voorzien van een ruitpatroon in contrasterend stiksel. We kenden ze al uit de Karoq en ook in de Scala staan ze zeer goed. Ze zitten overigens heel comfortabel en bieden het lichaam voldoende steun. Verder wordt het interieur opgeleukt door rode accenten en een grijze sierlijst. De opzet van het binnenste van de Scala is niet revolutionair, maar een beproefd concept met een scherm dat centraal boven het dashboard uit steekt. De afwerking en het materiaalgebruik zijn op orde. Hier en daar is er gebruik gemaakt van wat goedkoper plastic, maar wel op de plekken die minder in het zicht zitten. Wat betreft de ruimte is er een duidelijk voordeel te zien ten opzichte van de Golf. Voor- en achterin zit je als volwassene goed. Met vier personen plus bagage op pad gaan is met de riant



bagageruimte van 467 liter eveneens geen enkel probleem.

Iets wat helaas minder goed voor elkaar is in onze testauto is de interface voor de multimedia. Het systeem werkt weliswaar snel, maar oogt in vergelijking met wat er nu al in het VAG-concern beschikbaar is op dit gebied behoorlijk verouderd. Bovendien is er geen navigatie aanwezig, via de interface zelf kun je alleen je muziek regelen en bellen. Navigeren kan onder meer via Apple CarPlay. Dit is geen groot probleem, alleen is het dan wel bijzonder om te zien dat je de smartphone niet draadloos kunt verbinden en er voor de kabel alleen USB-C aanwezig is. Deze aansluiting wordt momenteel nog niet breed gedragen door de markt van smartphones, dus het is apart om te zien dat Skoda je niet laat kiezen tussen USB 3.0 of USB-C. Bij het gebrek aan een geschikte kabel of een verloopstukje kun je de telefoon ook draadloos opladen, maar dit is niet echt praktisch wanneer Apple CarPlay dan niet gebruikt kan worden. Daarbij oogt het zwart-wit schermje voor de boordcomputer tussen de tellers ook niet echt modern. Optioneel is er overigens wel Virtual Cockpit beschikbaar met een uitgebreider systeem voor de multimedia.



## Een vleugje rijplezier?

Wat betreft het rijden is de Scala een allemansvriend. Hij rijdt heel voorspelbaar, wanneer je bekend bent met producten van de Volkswagen-groep is het vooral een feest van herkenning. De Scala staat op het MQB A0-platform, dat ook gebruikt wordt voor de Volkswagen Polo en de Audi A1. Om kosten te besparen ten opzichte van de Golf, heeft Skoda ervoor gekozen om dit platform te verlengen. Dit betekent dat de Scala wat betreft de rijeigenschappen een beetje tussen de Golf en de Polo in zit. Het sturen verloopt ietwat licht, maar de Scala ligt stabiel op de weg. In de auto is het ook bij hogere snelheden stil en draait de motor weinig toeren. Dit is voornamelijk te danken aan de 150 pk sterke 1.5 TSI, die samen met de zeventraps DSG een heerlijke aandrijflijn vormt. De krachtbron is zuinig, geraffineerd en biedt meer dan voldoende vermogen voor de Scala. Overigens zal de 115 pk sterke 1.0 TSI ook wel voldoen, maar wanneer je met de 1.5 hebt gereden wil je niet anders meer. Het verschil in verbruik is miniem, ook omdat de viercilinder beschikt over cilinderuitschakeling. Het opgegeven verbruik van Skoda is 1 op 20, wij kwamen daar met een testverbruik van 1 op 16,7 relatief dicht bij in de buurt.



De testauto mag dan niet beschikken over de mooiste multimedia, maar hij is wel uitgerust met Sport Chassis Control. Wanneer je de Scala in de sportstand zet, merk je dat hij behoorlijk verandert. De auto wordt merkbaar stugger en hoewel de Scala in Comfort prima de bocht om gaat, wordt het in Sport pas echt leuk. Gecombineerd met de scherpere gasrespons en de iets zwaardere besturing ontpopt de Scala zich zowaar tot een auto die niet alleen comfortabel is, maar ook geschikt is voor een potje sturen. Hij krijgt als het ware twee gezichten en biedt naast comfort en ruimte ook een portie rijplezier. Het enige wat hierop aan te merken valt is dat de DSG niet zo scherp reageert op de flippers als bij Volkswagen, maar in de praktijk is dit verschil te klein om er echt een punt van te maken. Kortom, de Scala is een auto waar je moeiteloos lange afstanden mee rijdt, maar waar je desgewenst ook enigszins sportief mee kunt rijden. Voor de beste rijeigenschappen in dit segment moet je echter nog steeds bij Ford zijn.



## Vriendelijk voor de portemonnee

Skoda staat vooral bekend om het bieden van veel value for money. Gelukkig zet het



# Skoda Scala 1.5 TSI Sport Business

merk deze traditie voort bij de Scala. Hij is verkrijgbaar vanaf 21.880 euro, voor dit bedrag krijg je de 1.0 TSI met 95 pk en een handgeschakelde vijfbak in de 'Active'-uitvoering. Opvallend is dat de Scala standaard al beschikt over een behoorlijk aantal veiligheidssystemen, waaronder Multi Collision Brake, Front Assistant en Lane Assist. Het lijkt ten opzichte van de instapmotor echter een meer logische keuze om te gaan voor de 116 pk 1.0 TSI met zesbak, die er is vanaf 22.790 euro. Dan heb je net even wat meer vermogen en door de extra versnelling produceert de motor minder geluid op de snelweg. Wil je de zeventraps DSG in combinatie met de sterkere 1.0 TSI, dan zit je meteen vast aan de Ambition en moet je minimaal 26.290 euro meebrengen. Daar krijg je dan wel meteen cruise control, lichtmetalen wielen, Smartlink+ (voor Apple CarPlay) en extra opbergruimte in het interieur voor terug.Â

Onze testauto is dus een 1.5 TSI Greentech met 150 pk. Deze motor is louter te verkrijgen met de DSG en instappen kan vanaf de Sport Business uitvoering, die 30.290 euro moet opbrengen. Daar krijg je dan wel meteen climate control, de dakspoiler en doorlopende achterraut, parkeersensoren, een betere radio met 4 extra speakers en 8-inch touchscreen, stoelverwarming en de fijne sportstoelen voor terug. De testauto was verder nog uitgerust met Sport Chassis Control en de metallic lak Velvet Red, waardoor de totaalprijs op 31.630 euro uit komt. Voor dit bedrag hadden we echter nog geen regensensor aan boord en het completere multimediasysteem 'Amundsen' met 9,2-inch touchscreen en Virtual Cockpit had de Scala wat uitrusting betreft afgemaakt. We hadden desondanks niet het gevoel in een heel karige auto rond te rijden. Wat betreft value for money scoort de Kia Ceed nog net wat beter, maar bij Volkswagen heb je voor dit geld net een instap-Golf die dan ook nog eens minder ruimte biedt. Ook de andere concerngenoot van de Scala, de Seat Leon, is een stukje duurder.



## Een alleskunner?

In rationeel opzicht is de Skoda Scala moeilijk te verslaan, zeker wanneer je kijkt naar de concurrentie uit de eigen gelederen. Ja, een Golf is mooier afgewerkt, rijdt iets verfijnder en biedt een wat luxere uitstraling, maar het verschil is steeds kleiner aan het worden. Zo klein, dat we ons afvragen wat de meerprijs nog rechtvaardigt. De Scala is lekker ruim van binnen, rijdt goed en ziet er van buiten strak en vlot uit. Als je voor de 116 pk sterke driebcilinder gaat, kun je voor onder de 30.000 euro een leuke auto samenstellen die zeer goed in de opties zit en waarin je prima mee kunt komen in het Nederlandse verkeer. Dat sommige elementen in het interieur een beetje verouderd overkomen en het materiaalgebruik niet overal even goed is, neem je voor lief. Je zit niet helemaal op de eerste rang voor een dubbeltje, maar de Scala biedt in zijn segment wel veel waar voor zijn geld.

### Plus

- + Dynamisch vormgegeven
- + Veel binnenruimte
- + Vriendelijk geprijsd

### Min

- Geen USB 3.0-aansluiting
- Verouderde multimedia