



Goed bewaard geheim

Het is bijzonder: waar Skoda in Nederland goede verkoopcijfers neerzet in het midden en hogere segment met auto's als de Octavia en Karoq, slagen kleinere modellen van het Tsjechische merk niet zo meer. Tekenend zijn de verkoopcijfers van de Fabia, die de afgelopen jaren achterblijven. De auto heeft last van het wegvallen van de stationvariant, die sinds de introductie van het nieuwe model niet meer wordt gemaakt.

Waar het merk in succesjaar 2011 (mede door bijtellingsvoordeel) nog meer dan 10.000 exemplaren verkocht, rolden er vorig jaar nog geen 1.400 Fabia's uit de showroom. En dat terwijl de auto op papier heel veel te bieden heeft: behoorlijk wat ruimte, veel uitrusting tegen een lagere prijs dan die van veel concurrenten. Reden genoeg om de Fabia uit te nodigen voor een testweek.



Flink gegroeid

De auto is onmiskenbaar een Skoda en kent veel karaktertrekken van zijn grotere broers. De auto oogt volwassen, niet zo gek als je bedenkt dat de auto breder, hoger en slechts centimeters korter is dan een Golf IV. De auto is ten opzichte van zijn voorganger zo'n tien centimeter in lengte gegroeid, wat bijna geheel ten goede komt aan de grotere wielbasis. Dat belooft wat voor de binnenruimte.

Het Phoenix Orange van de testauto straalt je tegemoet, een welkome kleur voor de auto die in een meer ingetogen kleur niet zo zou opvallen in het straatbeeld. De no-nonsense uitstraling past bij het nuchtere Skoda, al laten grotere modellen van het merk zien dat ze de aandacht niet meer schuwen. Met vakkundig samenstellen is de lakkleur bij de Fabia niet de enige manier om de spotlight te pakken: net als R-Line bij de Volkswagen Polo en FR-trim bij de Seat Ibiza kun je de Skoda in Monte Carlo uitvoering kiezen. Dit uitrustingsniveau grossiert in sportieve details en zwarte accenten, terwijl de geteste Business Edition het liever zakelijk houdt. Bij deze uitvoering zie je juist meer sierlijke chromen accenten terugkomen. Lichtmetalen

wielen en mistlampen zijn ook standaard aanwezig.



Klasse beter

Skoda biedt veel ruimte voor minder geld, zo is het al jaren. En dat zie je ook in de Fabia terug, al vallen nog meer zaken op. Allereerst de aankleding van het interieur. Met een mooie afwerking van het dashboard en deurpanelen weet het merk de uitstraling flink te verbeteren ten opzichte van zijn voorganger. Weg zijn de eentonigheid en harde kunststoffen. Nou ja, dat laatste geldt niet voor het gehele interieur, maar voor het B-segment is dit zeker niet slecht. De bronzen accenten doen chique aan en trekken het niveau verder omhoog. Ook op het gebied van digitalisering weet de auto te overtuigen. Digitaal waar het kan, zoals bij de digitale cockpit achter het stuur en het grote, snel werkende multimediascherm. Maar fysiek waar dat prima uitkomt, zoals de fijne bediening van de klimatisering en de hendel voor de cruise control.

De ronde ventilatieroosters maken de beleving compleet, hier is echt een heel goed interieur gecreëerd. Een interieur dat bovendien ruimtelijk aandoet, ondanks dat het



Skoda Fabia 1.0 TSI 95 PK Business Edition

een hatchback uit het B-segment is. De achterbank biedt de meeste ruimte in zijn klasse, wat maakt dat je als volwassene prima achterin plaats kunt nemen. Ook de kofferbak is met 380 liter inhoud ruim bemeten.

Genoeg ruimte en techniek aan boord dus, maar hoe zit het met het comfort? Ook daar kunnen we tevreden op antwoorden, want de voorstoelen zijn goed te verstellen en bieden een fijne ondersteuning. De zitting is zacht, maar stevig genoeg om ook op lange ritten comfortabel te blijven. De wangen bieden bovendien een goede zijdelingse steun, terwijl je als bestuurder het stuurwiel ver naar je toe kunt halen. Net als het exterieur weet Skoda het binnenste van de Fabia heel volwassen neer te zetten.



Geen verrassing

Qua aandrijflijnen is het aanbod gereduceerd tot één smaakje, te weten de welbekende 1.0 TSI. De versie met 95 PK is altijd gekoppeld aan handgeschakelde vijfbak, terwijl de 110 pk sterke variant alleen te verkrijgen is in combinatie met de DSG-7 automaat. Een overzichtelijk motorenpalet dus en het ziet er niet naar uit dat daar op korte termijn verandering in komt. Verwacht geen snelle RS-versie, Skoda



houdt het bij het sportieve uiterlijk van de Monte Carlo. In tegenstelling tot bijvoorbeeld de Renault Clio en Peugeot 208 is er ook nog niets bekend over hybride of volledig elektrische versies van de compacte Skoda.

Niet veel keuze dus, maar de 95 sterke driepitter met handbak past in ieder geval prima in de testauto. Je hebt voldoende vermogen om goed met het verkeer mee te komen en met de fijn schakelende versnellingsbak is het goed toeven. De auto heeft al vrij vroeg koppel en daarom hoef je helemaal niet veel toeren te maken om vaart te maken. In de vijfde versnelling op de snelweg pakt de auto ook weer goed op, na bijvoorbeeld het afremmen voor een inhalende vrachtwagen. Terugschakelen is dan niet nodig. Het smeuvige karakter van de krachtbron is een belangrijke eigenschap van de hatchback, die op andere vlakken ook geen steken laat vallen. De auto is heel voorspelbaar en gemakkelijk te bedienen, maar verwacht geen meeslepend rijkarakter. De besturing is licht en een tikje gevoelloos, terwijl de demping op comfort staat afgesteld.

Het is eigenlijk precies zoals je het rijden met de Skoda van tevoren voorstelt, de Fabia kent geen verrassingseffect. Dat voorspelbare maakt de auto dus niet spannend, maar wel een heel prettige kilometervreter. Met een praktijkverbruik van zo'n 1 op 16 ervaar je ook geen verrassing als je op de boordcomputer kijkt.



Prijs loopt op

In de hoogtijdagen van weleer was de Fabia een goedkoop alternatief voor bijvoorbeeld een Volkswagen Polo, terwijl de onderhuidse techniek nagenoeg hetzelfde is. Tegenwoordig heb je de Fabia vanaf 20.290 euro, terwijl een Polo voor minstens 21.890 euro over de spreekwoordelijke toonbank gaat.

Qua uitrusting ontlopen de auto's elkaar niet zoveel, zo bieden de neven allebei standaard ledverlichting, rijbaanhulp en een multimediascherm. De Fabia Business Edition die wij reden kost je minstens 23.190 euro, al weet de importeur de prijs tot 28.400 euro op te krikken door onder meer grotere wielen, de oranje lakkleur en een travelpakket (o.a. adaptieve cruise control, parkeersensoren en een achteruitrijcamera) te selecteren. Tel daar het grote navigatiescherm bij op en je komt tot die aanschafprijs.



De betere keuze

De prijspakker van weleer is de Fabia daarmee niet meer en dat verklaart ook wel waarom hele volksstammen de bekende Polo eerder kiezen. Zonde, want de Fabia scoort op veel vlakken gewoon beter dan zijn Duitse broer. Een mooi interieur, meer ruimte en een lagere aanschafprijs. Onze tip: maak het Phoenix Orange gewoon de gratis kleur, want daarmee trekt de auto lekker de aandacht.

Plus

- + Flink geüpgraded interieur
- + Volwassen rijeigenschappen zonder verrassingen
- + Uitstekende bediening

Min

- Niet de prijspakker van weleer
- Geen hybride of elektrische versie