



Wilbert Huls
27 april 2008

© Rijtesten.nl

Grote kleintjes

Een verschijnsel dat niemand zal ontgaan, is dat bijna alle auto's met ieder nieuw model weer wat groeien. Zo zijn er modellen die qua naamvoering al een aantal decennia lopen, maar waarvan de eerste versie kleiner was dan het model dat daar nu officieel een klasse onder zit. Een gevolg van deze verschuiving is dat de klasse auto's die eerder te klein waren voor een estate-uitvoering, daar inmiddels wel aan toe zijn. En dat er voor de kleine stations een markt is, blijkt wel uit het feit dat steeds meer merken zich op dat vlak begeven. Deze nieuwe Fabia Combi heeft in die zin meer last van concurrentie dan zijn voorganger, die nog relatief uniek was in zijn soort. Sinds de introductie van de eerste Fabia Combi kwam Peugeot bijvoorbeeld achtereenvolgens met de 206SW en 207SW. Onlangs kwam Renault ook met zijn Clio Estate. Auto's die Skoda zeker serieus zal moeten nemen. Om te kijken waar de nieuwe Fabia Combi staat, namen we de 1.6 16-klepper mee met tiptronic-automaat.



25 centimeter

De verschillen tussen de hatchback en deze combi zijn makkelijk uit te leggen. Deze combi is namelijk aan de achterkant wat opgerekt. Nu lijkt dat een flauwe opmerking, maar leg de afmetingen maar eens naast elkaar en je ziet dat hoogte, breedte en wielbasis helemaal niet veranderd zijn. Het enige en grote verschil zit hem in de 25 centimeter meer lengte. De voorkant heeft nog steeds dezelfde guitige aanblik als de hatchback. Grote koplampen en dito grille zorgen daarvoor. Verder geven de vijftien inch lichtmetalen wielen en de rond mistlampjes hem ook iets stoers mee. Deze mistlampen zijn overigens ook leverbaar met corneringfunctie en zijn dan qua vorm iets anders. Een detail waar ik iets meer aandacht aan had gegeven als ik ontwerper zou zijn, is het verschil in kunststof naast de linker- en rechtermistlamp. Het kunststof linksvoor is namelijk helemaal dicht, terwijl het rechtsvoor vanwege luchttoevoer open is. Niet iets om een heel issue van te maken, maar door het symmetrische verschil valt



Skoda Fabia Combi 1.6 16v Ambiente

het toch op.

Het punt bij kleine estates is dat je ze niet helemaal op Ã©Ã©n lijn kan zetten met de grote varianten. De langgerekte lijnen van een grote estate zijn gewoon niet goed haalbaar op een kortere wielbasis, of je zou belangrijke hoofdruimte moeten inleveren en dat gebeurt natuurlijk niet bij een auto die juist voor de ruimte ontworpen is. Het wat gedrongen figuur is dan ook onlosmakelijk verbonden met deze combi, maar ook met zijn directe concurrenten. Aan de andere kant past het ook wel weer goed bij het olijke snuitje.



Royale ruimte

Binnenin valt het contrast tussen de stoelen en het dashboard direct op. Het dashboard is zwart en degelijk ingericht en qua afwerking foutloos. Eigenlijk sober



Skoda Fabia Combi 1.6 16v Ambiente

maar gewoon wel functioneel, typisch des Å kodaâ€™s. Het zou ongetwijfeld veel mensen aanspreken als het dashboard wat meer speelse details had. De stoelen daarentegen hebben een speels dessin van zilvergrijze zigzaggende figuren. De stoelen zitten prima en zijn goed in hoogte en diepte verstelbaar. De zitting kan hoogstens wat aan de korte kant genoemd worden. Ruimte heb je voorin in ieder geval in overvloed, maar wat was er een positieve verrassing toen de ruimte op de achterbank bekeken werd. Je kan als volwassene hier royaal zitten. Het hoofd is met 1.85m nog vrij van de hemel en de knieÃ«n nog vrij van de voorstoelen. Chapeau voor Å koda, want de ruimte waar een Combi toch garant voor moet staan is meer dan aanwezig. Ook achter de achterbank is uiteraard een prettige hoeveelheid ruimte aanwezig. Met 480 liter in standaard opstelling is dit meer dan 50% meer ruimte dan bij de hatchback. Met de bank plat is het zelfs mogelijk om 1460 liter bagage te verstouwen.

Deze kleine Å koda is uitgevoerd als â€˜Ambienteâ€™™. Ondanks dat dit nog echt niet het meest uitgebreide optiepakket is, heb je toch een mooi compleet geheel. Zo heb je bijvoorbeeld een boardcomputer, elektrische ramen, elektrisch verstel- en verwarmbare buitenspiegels en airconditioning. Naast wat optische dingetjes als lijsten of buitenspiegels in kleur, zitten er ook zaken in het pakket die het rijcomfort verhogen, zoals ESP en cruisecontrol. Optioneel was ook nog een Radio/CD-speler van het type Dance aanwezig in de auto. Deze komt met een aansluiting voor bijvoorbeeld een iPod of andere MP3-speler tussen de voorstoelen, zodat de gehele digitale muziekcollectie mee kan in de auto. Al met al kan de Fabia met zijn wat sobere dashboard de indruk wekken erg kaal uitgevoerd te zijn, maar dat is dus slechts schijn, want ik zou niet weten wat je in een auto als deze nou nog meer Å©cht nodig zou hebben. Dat neemt overigens niet weg dat er nog steeds wel het een en ander aan te vinken is in de bestellijst.



© Rijtosten.nl

Karakters op afroep

De gereden Fabia Combi was voorzien van de 1.6 benzinemotor, gekoppeld aan een tip-tronic automatische versnellingsbak. Deze 1.6 is overigens de enige motor waarmee een Fabia als automaat te krijgen is. De automaat heeft maar liefst zes trappen, waar alle handbakken het met 5 versnellingen moeten doen. Je zou zeggen dat dit de verbruiksgegevens ten goede moet komen, maar niks lijkt minder waar: deze Combi is met energielabel E de meest onzuinige Fabia. De fabriek geeft een gemiddeld verbruik van 7,5 liter per 100 km op. Normaal gesproken zijn fabriekscijfers vaak aan de krappe kant en in de praktijk moeilijk haalbaar, maar wat schetst onze verbazing: bij normaal gebruik blijven we royaal onder de 7,5 liter. Gemiddeld over flink wat kilometers op een representatief traject behalen we gemiddeld 6,9 liter per 100 km. Met nog bewuster rijden is dit zelfs nog lager te krijgen. Je vraagt je af hoe Å koda zich dit E-label heeft laten aanleunen. Het scheelt de consument toch 800 euro in aanschaf.



Een belangrijke reden voor het zuinige gedrag is ongetwijfeld de zestraps tiptronic. Deze schakelt in Drive voortvarend op, zodat je vanaf 50 km/u al in zijn vijf zit, terwijl bij zo'n 70 km/u het zesde verzet al wordt ingeschakeld. Hierdoor draait de motor veelal weinig toeren en blijft de brandstofconsumptie enigszins beperkt. Toch is de auto alles behalve een levenloos wagentje dat continu zo min mogelijk toeren wil draaien. Sterker nog, onderhuids schuilt nog een hele andere Fabia. Wanneer je middels het gaspedaal wat meer van de auto vraagt, laat de automaat gerust de toeren wat verder doorklimmen, zodat je meer in het toereengebied zit waar het meeste vermogen vrijkomt. Zodra je het gas weer wat laat vieren om een constante snelheid aan te nemen, schakelt de automaat weer vlot bij om weer zo efficiënt mogelijk met de brandstof om te gaan. Voor diegene die toch ook in standaard situaties van wat meer toeren houdt, is het mogelijk de automaat in de S-stand te zetten voor een wat sportiever karakter. Het is ook mogelijk handmatig op- en terug te schakelen, maar maak je het te bont dan word je toch even een handje geholpen. Al met al kan je spreken van een zeer prettige automaat die desgewenst verschillende karakters ten toon kan spreiden.

De 1.6 heeft voldoende pit om af en toe wat meer dan gemiddeld van de auto te vragen. Wanneer het aantal toeren wat meer richting de 5600 klimt waar de maximale 105 pk beschikbaar zijn, komt er ook een merkbaar sportiever brommetje uit de uitlaat. Het weggedrag is niet heel uitgesproken. De auto doet alles wat je redelijkerwijs van hem kan verlangen, zonder daarbij de mist in te gaan of opzienbarende prestaties te leveren. Het sturen zou je zelfs wat gevoelloos kunnen noemen. Ook al is deze auto niet bedoeld om wilde capriolen mee uit te halen, dan nog is het niet verkeerd om wat meer gevoel in de besturing te hebben zodat je een directer verband ervaart tussen jouw bewegingen aan het stuur en de bewegingen van de auto die daarop volgen.

De Fabia Combi is niet de stilste uit de familie. Met name de rolgeluiden van de banden vallen op. Eigenlijk kan ik me dat niet zo herinneren van de hatchback. Het lijkt er haast op dat de ruimte die Combi levert zich tevens ongewild opwerpt als klankkast. En op zich is dat wel jammer, want los daarvan is de Combi een heel comfortabele auto die



Skoda Fabia Combi 1.6 16v Ambiente

zijn inzittenden op een prettige wijze van A naar B vervoert.



© Rijtesten.nl

Concurrerend

Deze Fabia Combi kan met een gerust hart de concurrentie tegemoet treden. Op de punten die er in deze klasse toe doen: ruimte en prijs, heeft de Fabia sterke waarden. Qua energielabel lijkt een E niet heel erg aantrekkelijk, maar de concurrentie doet het met automaat niet veel beter. Overigens is het bij alle directe concurrenten een viertrapsautomaat waar je dan over spreekt. Eigenlijk zou ik na deze test willen zeggen: gooi er eens een vernieuwd onderzoek tegenaan, want het moet vast lager dan E kunnen. Er moet wel direct gezegd worden dat het sowieso buiten deze automaat al wel mogelijk is om een Fabia Combi met B-label te rijden, want sinds kort is er de Fabia (Combi) Greenline. Deze toevoeging zal de komende tijd vaker bij Å koda in het modellengamma op gaan duiken.



Skoda Fabia Combi 1.6 16v Ambiente

Doordat je bij de Fabia Combi al met een kleine benzinemotor kan beginnen, is hij er vanaf 13.135 euro. Voor dat geld heb je de 1.2 driecilinder met 69 pk in Classic-uitvoering. De geteste 1.6 tip-tronic in Ambiente-uitvoering is er voor 18.895 euro, al kwam de testauto met een enkele optie op 20.620 euro. Al met al heb je dan een auto die uitblinkt in ruimte en een zeer moderne automaat heeft. En als je ziet dat een soortgelijke automatisch schakelende concurrent met een ouderwetsere automaat meer moet kosten, dan zijn puntjes als besturing en rijgeluid gauw vergeten.

Plus

- + Zeer ruim
- + Gunstiger verbruik dan fabrieksopgave
- + Moderne automaat met verschillende karakters

Min

- Sober dashboard
- Besturing mist gevoel
- Rolgeluiden