



Bjorn Blokzijl
12 mei 2014

Gouden Combi

De combinatie '14%' en 'bijtelling' is een gouden. Zakelijke rijders kiezen massaal voor auto's in deze bijtellingscategorie, waaronder de Skoda Octavia. We reden deze auto al met de basisbenzinemotor met het andere uiterste: de RS. Niet verrassend - gezien onze positieve ervaringen - is de derde generatie uitermate succesvol, met bijna vijfduizend Nederlandse verkopen in 2013. Dankzij het fiscale voordeel van de Greenline zal het succes waarschijnlijk alleen maar groter worden. Of zijn er betere alternatieven verkrijgbaar?



Lekker fris

Zet een Greenline naast een gewone Combi en je moet drie keer kijken om verschillen te zien. Standaard hij voorzien van 16 inch velgen, maar onze auto heeft een maat groter. Toch zou nã³g een maat groter op deze forse auto niet misstaan. Maar, deze velgen zijn ook op de andere Octavia's te bestellen. Hã©t verschil zit in een meer aerodynamische achterspoiler. Net als de hatchbackversie van klein broertje Fabia Greenline, loopt de achterspoiler een stuk verder door. Dit zal ongetwijfeld voor een lager verbruik zorgen. Optisch doet deze toevoeging geen kwaad, mede door de zwarte lak. Over lak gesproken: de blauwe metallic lak op de auto is een geval van ã³f je vindt het mooi ã³f je vindt het niks. Naar onze mening is deze lakkleur vooral een frisse toevoeging ten opzichte van het grijs en zwart waarmee het gros van de Octavia's van wordt voorzien.



Ongekende ruimte

Een jaar geleden was de keuze voor een Octavia makkelijk gemaakt, als je een bagageruimte van meer dan 600 liter verlangde. Helaas voor de Tsjechen - maar fijn voor de consument - is de keuze steeds groter aan het worden in dat segment. Niet alleen van andere merken - binnenkort komen de Peugeot 308 SW en de Civic Tourer met een gelijke of zelfs grotere bagageruimte dan de Octavia Combi - maar ook in eigen huis is er stevige concurrentie van de Golf Variant. Toch blijft de ruimte in Skoda's middenklasser station ongekend voor zijn klasse. Niet alleen de bagageruimte is riant, de zitruimte vóór n achterin doet bijna niet onder voor de Superb.

Zijn de verschillen aan de buitenzijde op één hand te tellen, binnenin kunnen we geen enkel onderscheid zien tussen een Greenline en de andere Octavia's. Zoals eerder gemeld is het interieur ietwat saai en zakelijk, maar zit het zowel qua materiaalgebruik - buiten het keiharde plastic op de deuren - en ergonomie erg goed. Daarbij zit hij standaard ruim in zijn spullen en zijn opties gunstig geprijsd. Voor 27.150 euro staat al een Octavia Combi Greenline Businessline op de stoep. Het deels met leer bekleed



Skoda Octavia Combi Greenline 1.6 TDI Business

interieur kost 750 euro, voor een kleine 1.800 euro wordt hij voorzien van het luxe navigatie/audiosysteem met touchscreen en voor een schamele 200 euro krijg je een set handigheidjes zoals een paar bagagenetten en achterbank-ontgrendeling in de kofferruimte.



Eigenlijk gewoon zuinig

Om voor 14% bijtelling in aanmerking te komen, mogen auto's met dieselmotoren niet meer dan 85 gram CO₂ uitstoten. Volgens de fabriek haalt de Octavia Greenline Combi die waarde exact. Om dit te halen, verbruikt de auto niet meer dan 3,2 liter per 100 kilometer. Althans, dat willen 'ze' ons graag doen laten geloven. In de praktijk is die waarde echt niet te halen. Over de gehele testperiode haalden we - een nog steeds erg keurige - 4,2 liter per 100km, wat overeenkomt met 1:23,8. Voor een grote auto als deze is het uitzonderlijk zuinig, maar de fabrieksopgave kan zelfs met de grootste moeite niet gehaald worden. In een zuinigheidsrit, waarbij 100 kilometer in een mix van stad-, buiten- en snelwegen zo efficiënt mogelijk gereden is, haalden we een verbruik van 3,5 liter over de afstand. Hierbij schakel je zo vroeg mogelijk, laat je de auto zo ver



Skoda Octavia Combi Greenline 1.6 TDI Business

mogelijk uitrollen en rijd je niet harder dan '100'. Praktisch rijd je zelden zo, maar het k n wel.



Zeker niet onderbedeeld

Als motoren extreem zuinig zijn, zit er vaak geen fut meer in. Een strepentrekker als de RS wordt de auto door de 1.6 TDI niet, maar sloom is hij allerminst. Met een maximumvermogen van 110 pk en een koppel van 250Nm ben je allerminst slecht bedeeld. In net iets meer dan 10 seconden spurt de auto naar de honderd en met een topsnelheid van 203 kilometer per uur sla je zelfs op de Autobahn geen modderfiguur. Daarbij blijft het geluid keurig op de achtergrond en moet je op kruissnelheid goed luisteren om te horen dat je met een dieselmotor onderweg bent. Het lage geluidsniveau draagt bij aan het rijcomfort dat de auto biedt. Besturen en schakelen gaat met genoeg gevoel, maar het de onderstelafstelling is vooral gericht op comfort. Toch is de auto niet deïnerig en voel je precies voldoende wat er onder de wielen gebeurt.



Het beste totaalplaatje

Als de eerder genoemde Peugeot en Honda op de markt zijn verschenen, moet de Octavia Combi het stokje van 'grootste bagageruimte in het segment' overdragen. Maar of dat ook betekent dat die twee auto's beter gaan verkopen dan de Skoda is maar de vraag. Enkel een enorme bagageruimte zou voor ons de knoop niet doorhakken. Ruim plek op de achterbank en voorin, een prettige aandrijflijn en een lage prijs zijn zeker zo belangrijk. Op deze punten scoort de Octavia Combi Greenline de volle punten. Zelfs al zou deze auto fiscaal niet zo vriendelijk zijn als hij is, dan nog zien wij genoeg redenen om voor hem te kiezen.

Plus

- + Enorme binnenruimte
- + Veel voor relatief weinig
- + Prettige, zuinige aandrijflijn

Min

- Misser qua materiaalgebruik op de portieren
- Fabrieksopgave zelfs met de grootste moeite niet haalbaar