



Bjorn Blokzijl
19 april 2015

Fabulous

Auto's die door Skoda gemaakt worden, zijn vrij eenvoudig te typeren: veel ruimte voor een beperkte investering. Dat dit concept aanslaat, blijkt wel uit de groeiende verkopen en het steeds beter wordende imago. B-segmenter Fabia is geen uitzondering op de regel. Al vanaf generatie één is de auto een veel gezien model op de Nederlandse wegen. Inmiddels is het de beurt aan de derde generatie. Meer dan ooit heeft hij een aansprekend design. Of hij daarmee de vaste merkwaarden verloochent, is de vraag.



Geen dertien in een dozijn

Fabia's waren altijd nette auto's qua design, maar daarmee is ook alles gezegd. Direct vanaf de introductie van een nieuwe modelgeneratie ging de auto zonder problemen op in de grijze massa. Groot voordeel van het weinig uitgesproken ontwerp is dat niemand de auto lelijk vindt. Maar de consument van vandaag wil zich juist wel onderscheiden van de rest. Dit blijkt uit de enorme populariteit van de mogelijkheden van personaliseren van auto's. Zo hip als de MINI zal het niet worden, maar meer dan ooit zal de Fabia kopers trekken die willen opvallen. Zeker in de blauwe kleur - Race Blue metallic - van de door ons gereden auto ziet de auto er goed uit. De oplopende lijn in de ruit in de achterportieren en de dik aangezette lijn over de flanken geven het ontwerp de nodige dynamiek. Samen met het familiegezicht en de kloeke velgen is de nieuwste Fabia een auto die er mag zijn en die meer is dan dertien in een dozijn.



Voorzichtige evolutie

Ook van binnen was de Fabia nooit het toonbeeld van een sprankelend ontwerp. Daar komt langzaamaan wat verandering in. Hoewel het basisontwerp nog steeds een perfecte ergonomie en degelijkheid uitstraalt - alles zit waar je het verwacht en de knoppen zien er robuust uit - doet de toevoeging van enkele titaniumkleurige paneeltjes veel goed. Het is nog steeds grijs en zwart wat de toon slaat, maar dat heeft als groot voordeel dat het niet snel zal vervelen. Hét unique selling point van alle Skoda's is de bovengemiddelde binnenruimte. Zowel de Octavia als de Superb hebben ruimte - voor passagiers én hun bagage - van een auto van een klasse hoger. Ook hierop is de Fabia nauwelijks een uitzondering. Met een inhoud van 330 liter is de bagageruimte één van de grootste in zijn klasse en komt hij in de buurt van bijvoorbeeld een Golf. Ook voor- en achterin zit je bovengemiddeld goed voor een auto in dit segment. Daarbij is de instap achterin prima door de standaard achterportieren. De voorstoelen geven veel zijdelingse steun en ook de zitting is lang genoeg voor de wat grotere Nederlander. Wat negatief opvalt, is het materiaalgebruik. Op het oog lijkt het niet verkeerd, maar ga je er aan voelen dan valt het behoorlijk tegen. Nergens vind

je zachte kunststoffen. Dat doet het gros van de concurrentie beter. Een optie voor mooiere materialen zou een goede aanvulling zijn. Een ander nadeel is het ontbreken van een navigatiesysteem. In de nabije toekomst zal dit wel op de optielijst verschijnen, maar nu zul je gebruik moeten maken van 'Mirrorlink'. Hierbij navigeer je via een app op de smartphone, maar kun je op het touchscreen in de auto het systeem bedienen. Helaas werkt dat niet met alle telefoons. Ben je in het bezit van een iPhone, dan zul je het zonder navigatie moeten stellen.



Semi-hot-hatch

Het is zo'n twintig jaar geleden dat een gemiddelde hot hatch grofweg 110 pk onder de motorkap had. Nu heeft de Skoda Fabia - indien je hem bestelt met de sterkste benzinemotor - datzelfde vermogen beschikbaar. Het moet gezegd dat auto's in de loop der jaren wat kilo's zijn aangekomen, maar toch is de Fabia met deze motorisering een rappe jongen. De standardsprint duurt net iets meer dan negen seconden en de pret is pas over als de teller bijna de 200 aantikt. Samen met de soepele en snel schakelende zeventraps DSG verlang je nooit naar meer. Bij acceleratie hoor je de



Skoda Fabia 1.2 TSI Style

motor op de achtergrond, maar op cruisesnelheid is het aangenaam stil. Het overschot aan vermogen resulteert niet in een extreem hoog verbruik. Bij constante snelwegkilometers geeft de boordcomputer een verbruik van 1:14 aan. Rijd je meer op buitenwegen, dan zakt het verbruik aanzienlijk. Zeker als je de automaat niet in de sportstand zet. Bij '50' is de zesde versnelling ingeschakeld en is het verbruik door het lage toerental prettig laag. Druk je de pook een keer naar achter, dan schakelt de bak wat later op en is de Fabia erg snel. Dit werkt verslavend en zorgt er - zeker binnen de bebouwde kom - voor een wat hoger verbruik. Het testverbruik van 7,6 liter per 100 kilometer is het resultaat van een mix van kilometers op de snelweg en binnen de bebouwde kom, waarbij de naald verder naar de laatste uitslaat. Rijd je een groter gedeelte op buitenwegen, dan zal het praktijkverbruik een stuk lager liggen.



In balans

Niet alleen qua binnenruimte, maar ook het rijgedrag doet denken aan een auto in een klasse hoger. Het geheel voelt heel volwassen aan; je hebt het gevoel in een grotere auto onderweg te zijn. Zijwind, slechte weersomstandigheden en oneffenheden in het

Skoda Fabia 1.2 TSI Style

wegdek deren de Fabia niet. De balans in het onderstel is zeer goed. Oneffenheden worden mooi gladgestreken, maar toch is de afstemming vrij straf. Overhellen is de auto vreemd en hij gaat verrassend strak de hoek om. Toch is er ruim voldoende comfort. Met één maat kleinere wielen zal het niveau hiervan nog hoger zijn. Maar, omdat het oog ook wat wil, zouden wij toch kiezen voor de 17 duims wielen. Een beweging van het stuurwiel zorgt voor exact de gewenste wending van de voorwielen en het sturen an sich gaat met veel gevoel, zonder daarbij nerveus te worden. Ondanks de elektrische bekrachtiging gaat er niet teveel informatie verloren. Kleine richels en kuiltjes worden weggefilterd, maar als je op klinkers rijdt, voel je dat zeker in je handen.



Voor elk wat wils

Skoda maakt het zichzelf niet makkelijker door de prijsstelling van de nieuwe Fabia. Wil je een Citigo met vijf deuren, dan moet je minimaal 10.550 euro overmaken naar de dealer. Een Fabia - standaard een vijfdeurs - kost slechts 2.440 euro meer. Voor die extra investering krijg je niet alleen een grotere en veel meer volwassen auto, maar ook een ruimere standaarduitrusting. Zo moet je op de kleinste bijbetalen voor een



Skoda Fabia 1.2 TSI Style

audio-installatie, elektrische bedienbare ramen vóór en centrale deurvergrendeling. Op een Fabia zijn die opties altijd aanwezig. Wil je iets meer dan 60 pk in het vooronder en een betere uitrusting, dan lopen de prijzen voor de Fabia op tot ruim 22 mille voor een diesel met automaat. De auto die wij reden kost - inclusief opties - iets meer dan 24.000 euro, maar dan heb je ook niets te wensen over. Met de nieuwste generatie Fabia heeft Skoda goud in handen. Door de vaste merkwaarden - zoals veel binnenruimte, een ruime standaarduitrusting en een aantrekkelijke prijs - te combineren met een aantrekkelijk design, weet de auto zich te nestelen in de top van zijn segment.

Plus

- + Veel binnenruimte
- + Erg prettige aandrijflijn
- + Volwassen rijgedrag

Min

- Keiharde materialen in het interieur
- Mirrorlink werkt niet met alle telefoons
- Met deze motor niet een koopje