



Skoda Fabia

Fabelhaft

Autotest | Saai of technisch minderwaardig zijn Skoda's al jaren niet meer. Dat is te danken aan de samenwerking met Volkswagen. Inmiddels is een Skoda een slimme en nuchtere keuze. Maar... nu wil Skoda meer! Een Skoda moet ook nog eens een leuke auto zijn. De nieuwe Fabia is daarom niet alleen zuiniger en comfortabeler dan voorheen, er is ook heel veel aandacht besteed aan het uiterlijk. Het zou de nieuwe Fabia zelfs hip en begeerlijk maken...

De testrit met de nieuwe Skoda Fabia begint met een luxeprobleem: hoe moet de testauto er uit zien? Niet alleen de lakkleur kan worden gekozen, maar ook de kleur van het dak, de A-stijlen, spiegelkappen en velgen. Na zorgvuldig afwegen is de mooiste demo voor Autozine een Fabia in het "race blue" met witte accenten.



Ruimte

Zoals gebruikelijk bij Skoda is de opzet van het interieur degelijk en sober. Maar... met de juiste opties kan ook in dat laatste verandering worden gebracht! Zo is de testauto voorzien van "Denim"-bekleding en die geeft een frisse, originele uitstraling. De witte tint komt terug in een baan die van links naar rechts over het dashboard loopt.

Een leuk detail: in plaats van een fotolijstje, kan een foto naar wens (sticker) op de witte baan worden aangebracht. Andere vindingen die kenmerkend zijn voor Skoda zijn de prullenbakjes in de deurvakken, een ruitenkrabber in de tankdop, een telefoonhouder in de middentunnel en een flessenhouder in het dashboardkastje. Het zijn stuk-voor-stuk geen kostbare voorzieningen, maar ze maken het dagelijks leven met de auto net even aangenamer. "Simply clever", noemt Skoda dat.



De nieuwe Fabia is korter, lager en breder dan de vorige generatie, maar biedt desondanks ongeveer dezelfde binnenruimte. In vergelijking met andere auto's van deze omvang is de binnenruimte van de Fabia gemiddeld. Alleen de bagageruimte is met 330 liter (uit te breiden tot 1.150 liter door de achterbank op te klappen) bovengemiddeld groot.

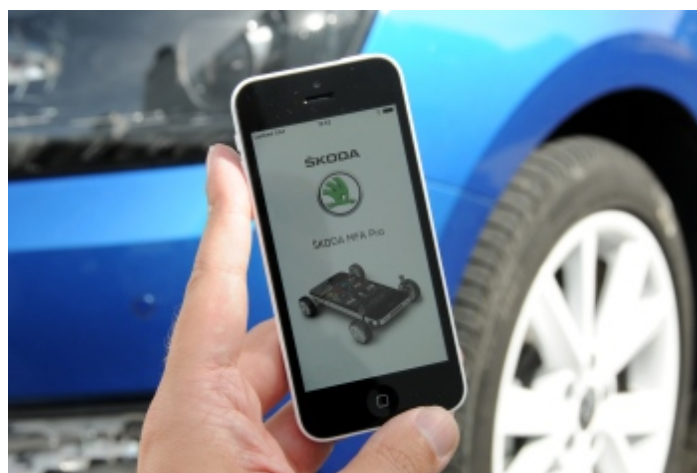
Uitrusting

Moederbedrijf Volkswagen zorgt ervoor dat componenten uitwisselbaar zijn tussen de diverse modellen en zuster-merken. Op die manier gaan de productiekosten omlaag en kunnen geavanceerde technieken in relatief eenvoudige auto's zoals de Fabia worden aangeboden. Zo kan de Fabia voortaan zelfstandig remmen voor obstakels. Helaas ging dit tijdens de testrit mis. Op zeer slecht wegdek waarschuwde de computer eerst voor een niet bestaand stilstaand object en toen die waarschuwing werd genegeerd volgde een remingreep.



Om kosten te besparen is de Fabia te voorzien van "MirrorLink". Hierbij zorgt Skoda voor luidsprekers en een beeldscherm, en doet de mobiele telefoon van de bestuurder dienst als "brein". Op die manier kan in theorie zeer voordelig worden genavigeerd. In de praktijk blijkt "MirrorLink" echter nog lang niet klaar voor het grote publiek. Zo crasht het regelmatig en kan niet naar de radio worden geluisterd tijdens het gebruik van een MirrorLink-app.

De kans dat MirrorLink wordt verbeterd is klein, omdat fabrikant Google meer toekomst ziet in "Android Auto". Helaas biedt Skoda geen vast navigatiesysteem aan voor de Fabia.



Minder nuttig, maar wel heel leuk, zijn de "Smart Gate" apps. Hiermee krijgt de mobiele telefoon toegang tot het motormanagement van de Fabia. Op die manier

kan de bestuurder tot in het kleinste detail inzicht krijgen in de eigen rijstijl en deze zo nodig verbeteren (i.e. zuiniger leren rijden).

Terwijl MirrorLink alleen geschikt is voor Android, vereist Smart Gate juist een iPhone. Tijdens de test is daarom rondgereden met twee smartphones en dat is bepaald geen budget-oplossing!



Rijden

Onderhuids is de Fabia grotendeels gebaseerd op de in 2014 vernieuwde Volkswagen Polo. Toch is het karakter net even anders. De Fabia heeft minstens zo'n goede wegligging, maar laat dat aanvankelijk niet merken. Om maximaal comfort te bieden, lijkt de Skoda zichzelf weg te willen cijferen. Alleen wanneer de auto echt wordt uitgedaagd, blijkt het weggedrag prima te zijn. Zelfs op uitdagende, bochtige circuits geeft hard rijden met de Fabia geen enkele

voldoening.



Tegelijkertijd is het onderstel relatief stug en dat zorgt voor een levendig karakter. Op slecht wegdek zijn alle putten en gaten goed voelbaar, maar worden de "scherpe kantjes" zo goed weggefilterd dat de auto nooit oncomfortabel is.

1.0 MPI

Speciaal voor de Fabia heeft Skoda de bestaande "1.0 MPI" motor doorontwikkeld en spreekt daarom zelf van een "nieuwe motor". Dankzij de inmiddels gebruikelijke aanpassingen, zoals het verlagen van de interne wrijving en het toevoegen van een stop/start-systeem, zijn de prestaties verbeterd terwijl het verbruik is verlaagd. Een bekend probleem van driecilinder motoren, het roffelende geluid, wordt dankzij goede geluidsisolatie effectief onderdrukt.



Daarnaast zijn de versnellingsbakverhoudingen welhaast perfect uitgekiend. Exact op snelheden die veelvuldig worden aangehouden (50, 80 of 100 km/u) loopt de motor op zijn mooist en komt de Fabia 1.0 moeiteloos mee met de verkeersstroom.

Wanneer echter meer dan dat wordt gevraagd, schiet de 75 pk / 95 Nm sterke benzinemotor tekort. Op steile hellingen moet niet één, maar twee versnellingen worden teruggeschakeld. Zodra de snelheid boven de 110 km/u komt, neemt het geluidsniveau plotseling toe terwijl de reserve dan minimaal is.



De 1.0 MPI dwingt daarom een uiterst kalme rijstijl af. Het voordeel daarvan is, dat het door de fabriek opgegeven verbruik van 4.6 liter per 100 km/u in de praktijk daadwerkelijk is te realiseren.

1.2 TSI

Als alternatief voor de "1.0 MPI" motor, is een "1.2 TSI" motor leverbaar. Deze heeft niet alleen een grotere inhoud, maar levert extra vermogen (90 pk / 160 Nm) dankzij een turbo. Al bij lage toeren is het verschil met de basismotor merkbaar; de turbomotor pakt vanaf het eerste begin makkelijker op. Ook de tussensprints zijn beduidend beter, klimmen of vlot passeren is daarom geen enkel probleem.



Ondanks de betere prestaties, was het testverbruik van de 1.2 TSI exact gelijk aan dat van de 1.0 MPI. Op een zeer veeleisend parcours met steile beklimmingen, een uitzonderlijk lange fotostop en heel veel stadsverkeer bedroeg het testverbruik 5.9 liter per 100 km.

Op een eenvoudigere route met veel snelwegen door een vlak landschap, kon zonder enig probleem het door de fabriek beloofde verbruik worden gerealiseerd.



Conclusie

Skoda staat al jaren bekend als slimme keuze. Wie een Skoda koopt, haalt Duitse degelijkheid in huis voor een Tsjechisch prijsje. En dat geldt ook voor de nieuwe Fabia! Als vanouds is de Fabia degelijk, praktisch en zijn de rijeigenschappen prima. De nieuwe motoren leveren verdienstelijke prestaties en

zijn in de praktijk even zuinig als in de folder beloofd.

Onder de noemer "Simply Clever" biedt de Fabia diverse kleine voorzieningen die de auto nauwelijks duurder maken, maar wel aangenamer in het dagelijkse gebruik. Eén van die slimme voorzieningen werkt helaas niet: "MirrorLink". Wie wil navigeren is aangewezen op deze techniek; Skoda biedt geen vast ingebouwd navigatiesysteem aan en dat is een groot gemis.

Kenmerkend voor de nieuwe Fabia is dat de auto niet alleen verstandig is, maar nu ook heel aantrekkelijk. De vormgeving is er met sprongen op vooruit gegaan en dankzij de vele personalisatiemogelijkheden maakt deze Duits / Tsjechische creatie zijn naam meer dan ooit waar. Fabelhaft! ■



Specificaties

Skoda Fabia 1.0 Style

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	399 x 173 x 147 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1.055 kg
Aanhanger	520 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	330/1150 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	999 cc
Cilinders / kleppen	3/
Vermogen	75 pk @ 6200 tpm
Koppel	95 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14,7 sec.
Topsnelheid	172 km/u
Verbruik gemiddeld	4,8 l / 100 km
Verbruik stad	5,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	108 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 16.540,-
Prijs instapmodel	€ 12.990,-