



Skoda Fabia (2007 - 2014)

Gewoon doen

Autotest | Gewoon doen. Daar draait het allemaal om bij Skoda. Een goed product tegen een goede prijs. Sinds 1999 is de Fabia het uitgelezen voorbeeld van die filosofie. Juist dat succesnummer is nu, na anderhalf miljoen verkochte exemplaren, compleet vernieuwd. De nieuwe Fabia, gewoon dóén?

Ineens was 'ie er. Normaal gesproken toont een autofabrikant eerst een conceptcar. Daarna laat men zorgvuldig enkele technische specificaties uitlekken en tenslotte wordt officieel bevestigd dat de betreffende auto daadwerkelijk in productie zal worden genomen. De geheel nieuwe Fabia toont veel gelijkenis met de recent geïntroduceerde Roomster en daarom was veel van het gebruikelijke voorwerk overbodig.

MINI - Roomster

Van voren gezien heeft de Fabia veel weg van een mini Roomster. De Fabia heeft dezelfde hoge neus (ten dienste van de voetgangersveiligheid) en dezelfde zelfverzekerde en sympathieke uitstraling. De achterzijde is juist gestroomlijnd met aflopende achterrauiten en een dito daklijn. Het dak verdient een bijzondere vermelding, want dat is op bestelling leverbaar in wit. Natuurlijk is een contrasterend wit dak regelrecht afgekeken van de MINI, maar het effect is er niet minder leuk om.



Behalve met de neus vertoont de Fabia meer overeenkomsten met de Roomster. Na de instap valt direct op dat de voorruit nadrukkelijk recht op staat. Het dak is een paar centimeter hoger dan gebruikelijk. De Fabia mag dan de kleinste Skoda zijn, dit instapmodel biedt volop ruimte.

Lange bestuurders hebben zelfs met de voorstoel in de hoogste stand nog hoofdruimte over, met de voorstoel in de achterste stand kan menigeen niet meer bij de pedalen. Het is alleen jammer dat Skoda

de hoofdsteunen niet heeft berekend op lange mensen, want voor hen zijn ze oncomfortabel en leveren ze geen bijdrage aan de veiligheid. Het stuurwiel en de stoelen hebben veel verstelmogelijkheden om ongeacht het postuur tot een prettige zitpositie te komen.

De ruimte op de achterbank is matig. De enorme ruimte voorin gaat duidelijk ten koste van de ruimte achterin. Mede door de aflopende daklijn laat de hoofdruimte op de achterbank te wensen over. De relatief kleine zijruiten geven bovendien een minder groot gevoel van ruimte.

Bagageruimte

De bagageruimte (die 40 liter groter is dan voorheen) heeft de nodige slimigheden overgenomen van de Roomster. De Fabia heeft haakjes voor boodschappentassen en een flexibel rubberen schot waarmee wordt voorkomen dat kleine vrachtjes gaan schuiven.



De hoedenplank is op twee verschillende hoogten te leggen waarmee de bagageruimte desgewenst ook in de hoogte wordt opgedeeld. Op die manier kan de hoedenplank bijvoorbeeld worden gebruikt als tafeltje (tot maximaal 6 kg). Het zijn allemaal eenvoudige zaken die de Fabia nauwelijks duurder, maar in de praktijk merkbaar praktischer maken.

Dat geldt ook voor de deurbakken; een simpele uitsparing biedt ruimte aan flessen. Een al even eenvoudig elastiek zorgt ervoor dat papperassen in de

deurbakken niet wegwaaien. Het dubbele dashboardkastje (één bovenop het dashboard, één er onder) lijkt handig, maar beide delen zijn samen kleiner dan een gangbaar enkel dashboardkastje.

Uitrusting

De uitrusting is zoals het hoort anno 2007. De Skoda radio/CD-speler speelt behalve muziek CD's ook CD-ROM's met mp3-bestanden. De mobiele telefoon wordt gekoppeld via Bluetooth. Tenminste, dat is de belofte. Ondanks verwoede pogingen met meerdere telefoons lukte het niet om de GSM via deze draadloze standaard aan de auto te koppelen.

Andere nieuwigheden voor de Fabia zijn meesturende mistlampen (een uiterst zinvolle en veilige extra) en een klimaatcontrolesysteem. Voorheen was de Fabia slechts voorzien van een handbediende airconditioning. De accu-spanning wordt continu bewaakt, zodat de Fabia nooit met een lege accu komt te staan door te intensief gebruik van de elektronica.



Ondanks alle verfrissende ideeën op het gebied van ergonomie, is het interieur bepaald niet creatief vormgegeven. De testauto (een basis uitvoering) heeft een sober zwart interieur dat slechts degelijkheid en duurzaamheid uitstraalt. Desondanks is ten opzichte van de vorige generatie Fabia ook in het interieurdesign grote vooruitgang geboekt.



Diesel

De vergelijking met de Roomster houdt niet op met de uitstraling en ruimte, want ook de motoren deelt de nieuwkomer met Skoda's ruimtewondertje. De Fabia is echter beduidend lichter en gestroomlijnder, waardoor de prestaties aanmerkelijk beter zijn. Op het programma staan drie diesels en vier benzinemotoren.

Het eerste deel van de proefrit is afgelegd met de 80 pk / 195 Nm sterke 1.4 liter driecilinder diesel. Van de drie leverbare dieselmotoren is dit letterlijk en figuurlijk het middenmodel. De prestaties zijn voldoende, maar het ontbreekt de turbodiesel aan enige vorm van verfijning. De motor is koud onwillig en luidruchtig.

Eenmaal warmgereden is de zelfontbrander sterk afhankelijk van de turbo. Eerst is weinig vermogen beschikbaar en pas wanneer de motor voldoende toeren maakt, springt de turbo bij en presteert de Fabia 1.4 behoorlijk. Vooral op de snelweg is dit een prettig en uiterst economisch kilometervretertje.



Benzine

Het vermogen van de benzinemotoren loopt uiteen van 60 pk / 108 Nm voor de 1.2 liter driecilinder tot een respectabele 105 pk / 153 Nm voor de 1.6 liter viercilinder. Deze laatste presteert uitstekend, reageert alert op het gas en is redelijk zuinig. De Fabia 1.6 is iets minder stil dan de concurrenten, maar verder valt er niets aan te merken op deze krachtbron.

Toch is de echte aanrader de 86 pk / 132 Nm sterke 1.4 liter benzinemotor. Ondanks het theoretische verschil in vermogen, is de 1.4 liter in de praktijk even vlot en levendig als de beduidend kostbaardere 1.6 liter. Het verschil is zelfs zo gering dat na de proefrit de motorkap is opengetrokken om zeker te weten dat dit echt een 1.4 liter motor was! De Fabia 1.4 komt probleemloos mee met het overige verkeer en heeft altijd voldoende reserve achter de hand om veilig in te halen of snel in te voegen.

Wegligging

"Doe maar gewoon dan doe je al gek genoeg", is wat de motoren kenmerkt en dat geldt ook voor het weggedrag. De wegligging is prima. Wanneer de

bestuurder een keer niet gewoon doet (een te snelle bocht, een plotselinge uitwijkmanoeuvre), is de auto daarna snel weer in balans zodat de bestuurder nooit zomaar de macht over de auto verliest.

De Fabia is echter geen spannende auto en geen pretmachine. De remmen zijn krachtig, maar niet bijterig. De besturing is licht, maar niet gevoelloos. Het onderstel is comfortabel, maar niet zweverig. Uiteindelijk geeft dit nieuwe instapmodel van Skoda de bestuurder het aangename gevoel dat alles klopt.



Conclusie

Bij Skoda draait het allemaal om gezond verstand, gewoon doen en geen overbodige poespas. Dat geldt met name voor de geheel nieuwe Fabia. Het uiterlijk, de wegligging, de prestaties en de uitrusting zijn allemaal goed, maar nooit overdadig of bijzonder. Op het gebied van ruimte en ergonomie steekt de Fabia wel boven het gemiddelde uit.

Zoals gebruikelijk is de prijs beduidend lager dan het gemiddelde. De Skoda Fabia is zeker geen rijdend compromis of noodgedwongen keuze omdat andere auto's te duur zijn. De Fabia is juist een slimme keuze, want de auto deugt op alle punten. Een nieuwe Skoda Fabia? Gewoon dóén! ■



Specificaties

Skoda Fabia (2007 - 2014) 1.4 16v Elegance

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	400 x 164 x 150 cm
Wielbasis	245 cm
Gewicht	1.060 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	315/1180 l
Bandenmaat	165/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	86 pk @ 5000 tpm
Koppel	132 Nm @ 3800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12,3 sec.
Topsnelheid	174 km/u
Verbruik gemiddeld	6,5 l / 100 km
Verbruik stad	8,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	155 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 16.750,-
Prijs instapmodel	€ 11.290,-