



## Skoda Octavia Scout

### Begin zonder eind

Autotest | Waar houdt de stationcar op en waar begint de SUV? Skoda zoekt dat grensgebied op met de geheel nieuwe Octavia Scout. Deze eigenzinnige stationcar is voorzien van extra bumpers, een verhoogd onderstel en vierwielaandrijving. De eerste kennismaking was goed voor eindeloos plezier ...

De Skoda Octavia Combi was al leverbaar met vierwielaandrijving. Maar de Scout gaat verder. Dat begint met de nodige voorpret in de vorm van speciale Scout-aankleding. Rondom zijn opvallende stootstrips aangebracht en de bodem is voorzien van beschermplaten. In de bumper zijn breedstralers gemonteerd. Een dubbele uitlaat en speciaal voor de Scout ontworpen 17" velgen maken het plaatje af.

De Octavia Scout ziet er onmiskenbaar ruiger en stoerder uit dan een gewone Octavia. Tegelijkertijd heeft de Scout niet het pompeuze van een terreinauto. Andere weggebruikers kijken geïnteresseerd naar deze bijzondere Skoda, niet geïrriteerd zoals naar menig ruimtevreterende en benzineslurpende SUV.



### Interieur

Het interieur is ook aangepast aan het avontuurlijke karakter van de Scout. De pedalen zijn voorzien van rubberen ribbels. Zoals later zou blijken is dat niet alleen voor de show, de ribbels geven de broodnodige extra grip aan glad schoeisel. Boven het dashboardkastje is een grote handgreep te vinden,

waaraan de passagier zich kan vastklampen als de bestuurder het te bont maakt. Ook deze voorziening zou tijdens de test meer blijken dan alleen een show-element.

De Octavia Scout is bedoeld als slim alternatief voor een SUV (Sports Utility Vehicle) of terreinauto. Maar een SUV wordt gekocht voor meer dan alleen de stoere uitstraling. Een SUV is per definitie groot en dus ruim. Daarom is alleen de Octavia stationcar leverbaar als "Scout", niet de sedan. De Octavia stationcar is middelgroot en biedt ruimte aan maximaal 580 liter bagage. Uiteraard is de Scout standaard voorzien van praktische dakrails voor bijvoorbeeld een skibox of fietsendrager.



Voorin biedt de Octavia Scout niet de overrompelende ruimte van een terreinauto, maar de hoofd- en beenruimte zijn prima. Dit laatste gaat wel ten koste van de beenruimte op de achterbank. Met de bestuurdersstoel in de achterste stand (alleen nodig bij bestuurders langer dan 2 meter), blijft achterin nauwelijks beenruimte over.

Het design van het interieur is typisch Skoda: veel onderdelen zijn duidelijk geleend van moederbedrijf Volkswagen, maar de Octavia heeft een minder klinische uitstraling. Alhoewel het niet goed is te beargumenteren, voelde zowel ondergetekende als menig passagier zich bijzonder prettig in de Scout. De auto geeft menigeen een opmerkelijk vertrouwd en behaaglijk gevoel.

## Turijn

Eindbestemming van de testrit is het Italiaanse Turijn, het toneel van de Olympische Winterspelen van 2006. Op de snelweg gedraagt de Scout zich als een gewone Octavia. De wielbasis is enkele centimeters korter dan die van de meeste concurrenten. Daardoor ligt de Octavia een fractie minder rustig op de weg. Verder valt er op de rijeigenschappen niets aan te merken.



De Scout biedt voldoende comfort op lange afstanden. Het weggedrag is ondanks het verhoogde onderstel prima. In vergelijking met de gemiddelde SUV is de wegligging zelfs uitzonderlijk goed.

## Motoren

De Scout is leverbaar met een benzine en een dieselmotor. De technische specificaties ontlopen elkaar nauwelijks. Beide zijn goed voor een topsnelheid van zo'n 200 km/u en beide sprinten in ongeveer 10 seconden vanuit stilstand naar 100 km/u. De direct ingespoten benzinemotor levert 150 pk, 10 paardenkrachten meer dan de diesel. De dieselmotor wint het echter op koppel met 320 Nm trekkracht voor de zelfontbrander tegen 200 voor de benzinemotor. En juist dat laatste verklaart waarom de beide krachtbronnen in de praktijk wel degelijk een verschillend karakter hebben.



De Scout 2.0 FSI (= benzine) presteert keurig op de buitenweg, klimt als een berggeit en is vlot in de stad. Maar de 2.0 TDI (= diesel) scoort op alle fronten nog beter. Het grotere koppel zorgt voor beduidend snellere tussensprints. Op de snelweg blijft het toerental lager, waardoor de Scout diesel nog comfortabeler is. Daarbij is de Scout diesel aanmerkelijk zuiniger.

Ongeacht de motor is de Scout voorzien van een prettig schakelende zesversnellingsbak, waardoor zowel het verbruik als de motorgeluiden beperkt blijven.

## Ongelijke strijd

Even buiten Turijn ligt het dorpje Sestrière, waar het parcours van de biatlon voor de gelegenheid dienst doet als testbaan. De steile hellingen zijn bedolven onder 10 cm sneeuw, daaronder ligt nog eens 10 cm dikke modder. Dit is zelfs voor een terreinauto een serieuze uitdaging.

De Scout heeft echter geen lage gearing (een speciale versnellingsbak met aangepaste verhoudingen voor terreinrijden) en geen modderbanden. In theorie is de turbodiesel van de testauto ongeschikt voor terreinrijden, want bij lage toeren is te weinig trekkracht beschikbaar en wanneer de turbo bijspringt is plotseling zoveel kracht voor handen dat de Scout zich kan ingraven. De enige wapens in deze strijd zijn een verhoogd onderstel (18 cm bodemvrijheid) en permanente vierwielaandrijving.



Zoals de Scout al bij het instappen een vertrouwd gevoel gaf, doet de auto dat ook in het terrein. De turbodiesel is in theorie minder geschikt voor terreinrijden door de onregelmatige opbouw van het vermogen, in de praktijk is de diesel perfect te controleren. Het beklimmen van de steile hellingen is geen probleem. Wanneer toch iets te veel gas wordt gegeven, corrigeert de standaard aanwezige tractiecontrole de slip effectief. Ondanks het ontbreken van lage gearing, heeft de eerste versnelling zo veel weerstand dat ook veilig afdalen eenvoudig is.

Rotsblokken of boomstammen vormen wel een probleem. De bodemvrijheid van de Scout is groter dan die van de gemiddelde personenauto, maar dit is geen terreinauto. Ook de overhang voor en achter zorgt ervoor dat de bumpers van de testauto in het hevigst van de strijd meer dan eens de grond raken; vandaar die beschermplaten.



Juist omdat de Scout een gewone personenauto is, is veel beter aan te voelen wat er gaande is onder de banden. De Scout glijdt en rolt veel minder dan een traditionele terreinauto. Juist in dit terrein van gladde sneeuw en verraderlijke modder is dat een groot pluspunt. In dit geval is de Octavia Scout niet alleen een alternatief voor een SUV, in sommige omstandigheden is de Skoda zelfs beter!

De Scout ploegt zelfberaden en onverzettelijk door diepe sneeuw. Bochten worden met een gecontroleerde drift gemaakt en de sneeuwpret houdt nooit op! De testauto van Autozine verliet de testbaan pas bij zonsoudergang, als aller, aller, aller laatste!

## Conclusie

"Simply Clever" is het credo van Skoda en dat is in geval van de Octavia Scout meer dan ooit van toepassing. De Scout is bedoeld als slim alternatief voor een SUV en dat concept is geslaagd. Dankzij de stoere aankleding onderscheidt de Scout zich van een gewone Octavia, maar nog steeds is de auto zo beschaafd dat niemand er aanstoot aan neemt zoals dat wel het geval is bij een terreinauto.

De rijeigenschappen van de Octavia Scout zijn vrijwel gelijk aan die van de gewone Octavia. In het terrein komt de Scout verrassend ver, menig SUV-rijder zal niet meer durven of doen dan een Octavia Scout kan. Voorlopig komt er geen einde aan het Scout-plezier, want ook de Roomster is binnenkort leverbaar als Scout. ■



## Specificaties

### Skoda Octavia Scout 2.0 TDI Scout

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	458 x 178 x 153 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.505 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	580/1620 l
Bandenmaat	225/50R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	140 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,2 sec.
Topsnelheid	197 km/u
Verbruik gemiddeld	6,4 l / 100 km
Verbruik stad	8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	173 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 36.250,-
Prijs instapmodel	€ 18.500,-