



Skoda Scala

Een nieuwe koers varen

Autotest | Skoda maakt verstandige en nuchtere auto's. Een Skoda biedt alles wat nodig is, maar niet meer dan dat. Op die manier kan de prijs scherp blijven en dat maakt een Skoda tot een slimme keuze. Maar... nu introduceert Skoda de Scala. Een middelgrote auto die de ruimte én de uitrusting van een klasse hoger biedt. Is de Scala wel een echte Skoda?

De naam "Scala" is ontleend aan het Latijn en betekent "trap" of "ladder". Daarmee wil Skoda duidelijk maken dat de auto in alle opzichten op een hoger niveau staat dan zijn voorganger: de Rapid. Om dat waar te maken begon Skoda met het platform ("MQB") waarop ook de Volkswagen Polo en Audi A1 zijn gebouwd. Skoda heeft dit platform tot het absolute maximum verlengd en verbreed. Het koetswerk houdt het midden tussen een hatchback en een stationcar, op die manier bedient Skoda meer klanten zonder te investeren in verschillende modellen.



Dankzij het strakke en tijdloze lijnenspel oogt de Scala kleiner dan hij eigenlijk is. In feite is de Scala groter

dan bijvoorbeeld een Volkswagen Golf of Seat Leon. Zelfs de wielbasis (265 cm) is een centimeter langer dan die van Skoda's middelgrote SUV, de Karoq.

En met name die wielbasis zorgt voor heel veel binnenruimte. Zelfs (zeer) lange bestuurders zitten uiterst comfortabel voorin. Ook met grote volwassenen voorin, resteert achterin ruim voldoende hoofd- en beenruimte voor twee uit de kluiten gewassen passagiers. Let op dat de optionele sportstoelen een minder slim gevormde achterzijde hebben, waardoor zo'n 2 cm beenruimte achterin minder beschikbaar is. De riante ruimte voor- en achterin gaat niet ten koste van de bagageruimte, ook die is met 467 liter (1.140 liter met opgeklapte achterbank) ruim bovengemiddeld. Optioneel is de Scala te voorzien van een elektrisch bediende achterklep.

Uitrusting

Die laatste valt onder de zogenaamde "Simply Clever"-voorzieningen. Dit zijn zaken die de auto nauwelijks duurder maken, maar het leven merkbaar makkelijker maken. Denk daarbij aan een paraplu-houder in het bestuurdersportier, een

parkeerkaart-houder in de A-stijl en een ijskrabber achter het brandstoftklepje. Nieuw voor de Scala is dat de ijskrabber tevens dienst doet als profieldieptemeter (voor de banden). De vulopening van de ruitensproeier doet tevens dienst als trechter, zodat zelf bijvullen eenvoudiger wordt. Tenslotte is de trekhaak elektrisch inklapbaar (optioneel).



Die slimme voorzieningen voor weinig geld zijn kenmerkend voor Skoda. Een blik op de rest van het interieur geeft juist een gevoel van overdaad en dat is juist niet kenmerkend voor Skoda. De gebruikte materialen, de vormgeving en de afwerkingskwaliteit zijn allemaal veel verfijnder dan gebruikelijk bij Skoda. Met name de fraaie inleg op het dashboard zou eerder thuishoren in een "premium" auto dan in een nuchtere Tsjech.

Daarbij laat de uitrusting van de testauto weinig te wensen over. Een groot beeldscherm centraal op het dashboard is standaard. Het uitrustingsniveau bepaalt daarbij hoe groot de daadwerkelijke beeld diagonaal is. Het basissysteem heeft een 6.5 inch beeldscherm met daar omheen een grote zwarte rand. Het beeldscherm in de testauto meet 8 inch en vult de behuizing daadwerkelijk. Alleen deze luxe optie ("Amundsen") omvat ook een navigatiesysteem. Wanneer wordt gekozen voor het basissysteem ("Bolero"), dient een smartphone met Apple Carplay of Android Auto te worden gebruikt om te navigeren. Dat laatste werkt in de praktijk prima. De meerwaarde van het ingebouwde navigatiesysteem is, dat instructies ook op een beeldscherm achter het stuurwiel verschijnen. Want, ja, de Scala heeft een beeldscherm in plaats van

een traditionele snelheidsmeter en toerenteller. Helaas is de bediening hiervan minder logisch, maar na enige studie kon de testrijder zelf bepalen hoe de diverse gegevens werden getoond (bijvoorbeeld: grote digitale snelheidsmeter, grote verbruiksmeter, kleine toerenteller).



Als het om veiligheidsvoorzieningen gaat, geeft de Scala ook op geen enkele manier de indruk dat dit een voordelige auto is. Afhankelijk van het uitrustingsniveau is de Scala voorzien van LED-verlichting, negen airbags (incl. zij-airbags achterin) en de nodige semi-zelfrijdende functies. Dat laatste betekent dat de Scala assisteert bij remmen, gasgeven en sturen. In de regel werken deze systemen op de achtergrond en is er weinig van merkbaar. Alleen bij gevaar grijpt de computer in en is voelbaar dat de elektronica remt of bijstuurt (maar de chauffeur houdt de controle). Net zoals bij andere merken werken de semi-zelfrijdende functies niet foutloos, waarbij de Scala stevast te voorzichtig is.

Gezien de kwaliteiten van de Scala lijkt Skoda de duurdere producten van moederbedrijf Volkswagen overbodig te maken. Dit is echter van tijdelijke aard. De Rapid was de eerste auto in dit segment die aan vervanging toe was. Zodra de nieuwe generatie middelgrote modellen van Volkswagen en Seat uitkomt, zal de rangorde weer hersteld zijn.

Motoren

Skoda werkt hard aan de ontwikkeling van elektrische auto's. De Scala is (waarschijnlijk) het laatste model dat nog wordt geleverd met een benzine-, aardgas- of

dieselmotor, alhoewel die laatste niet naar Nederland komt. Daarom is voor deze test gereden met de vertrouwde 1.0 TSI benzinemotor, die ook in vele andere modellen van Skoda is te vinden. Het vermogen van 115 pk / 200 Nm is precies voldoende. Op hoge snelheid in de zesde versnelling is het sprintvermogen nihil, maar verder komt dit instapmodel nooit vermogen tekort. Wie de motor goed aanvoelt en in zekere zin de auto het tempo laat bepalen, heeft aan dit instapmodel een comfortabele, stille en bovendien zuinige auto. Zelfs op een lastig traject (bergen en stadsverkeer) bedroeg het testverbruik 5.5 liter per 100 km.



Als alternatief is een 1.5 liter TSI benzinemotor beschikbaar. Deze is met een vermogen van 150 pk / 250 Nm merkbaar sterker en soepeler dan de 1.0 TSI. Prestaties worden met veel meer gemak geleverd en omdat de grotere motor geen drie maar vier cilinders telt, loopt deze veel rustiger. Bovendien heeft deze grotere motor ongeacht het toerental altijd vermogen paraat. Sterker nog; wanneer wordt gekozen voor de sportieve modus is de "Scala 1.5 TSI" zelfs te snel. Op nat wegdek moet dan voorzichtig met het gaspedaal worden omgesprongen om wielspin te voorkomen. Het testverbruik kwam uit op 6.6 per 100 km, waarbij dezelfde route is afgelegd als met het basismodel. De 1.5 TSI is in alle opzichten superieur aan de 1.0 TSI, maar gezien het kalmere karakter en het lagere verbruik is de 1.0 TSI de verstandigere keuze.

Weggedrag

Als het gaat om ruimte en uitrusting biedt de Skoda

Scala de kwaliteiten van een auto uit een hoger segment. Het belangrijkste verschil zit in het weggedrag. Het onderstel is niet uitgesproken sportief of comfortabel, maar precies goed in uiteenlopende omstandigheden. In vergelijking met duurdere auto's is het echter minder verfijnd. Dat is met name merkbaar onder lastige omstandigheden, bijvoorbeeld op zeer slecht wegdek en/of in snelle bochten. Dan moet het mechaniek harder werken en is er minder marge dan in duurdere auto's. Bovendien ontbreekt de nodige verfijning. In vergelijking met soortgelijke auto's met hetzelfde prijskaartje heeft de Skoda juist een prima weggedrag, terwijl de Scala meer ruimte biedt en een rijkere uitrusting heeft. Kortom: de Scala is een echte Skoda!



Conclusie

Skoda introduceert de Scala, de opvolger van de Rapid. Gezien de enorme sprong vooruit in ruimte, uitrusting en verfijning is terecht gekozen voor een nieuwe naam. Bovendien heeft Skoda met de Scala een nieuwe koers ingezet. Tot voor kort was een Skoda vooral een nuchtere auto die dankzij de eenvoud een slim en voordelig alternatief vormde voor soortgelijke auto's van andere merken.

De Scala concurreert op een andere manier. Skoda wil vooruit en daarom ligt de nadruk niet langer op eenvoud. Door slim gebruik te maken van standaard-componenten van moederbedrijf Volkswagen kan Skoda veel meer verfijning bieden dan voorheen, zonder de prijs te hoeven verhogen. Dankzij uitgekende timing biedt de Scala een

uitgesproken moderne uitrusting die diverse concurrenten in dit segment nog niet bieden. Tenslotte biedt de Scala (veel) meer ruimte dan andere auto's met eenzelfde prijskaartje. De Tsjechische fabrikant mag dan een andere koers varen, ook de Scala is een razend slimme keuze en daarmee een echte Skoda. ■



Specificaties

Skoda Scala 1.5 TSI Greentech Sport Business DSG

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	436 x 179 x 147 cm
Wielbasis	265 cm
Gewicht	1.265 kg
Aanhanger	620 kg
Aanhanger geremd	1.250 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	467/1410 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1498 cc
Cilinders / kleppen	4/
Vermogen	150 pk @ 5000 tpm
Koppel	250 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,2 sec.
Topsnelheid	219 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	113 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 29.990,-
Prijs instapmodel	€ 21.990,-