



Martijn Verhoef
23 januari 2017

De gulden middenweg

Als autojournalist zijnde valt er niet aan de vraag te ontkomen: wat is nou de beste auto die je kunt kopen? Dat deze vraag niet zo simpel te beantwoorden is, omdat het afhankelijk is van de eigen smaak, portemonnee en eisen wordt vaak niet begrepen. Maar stel dat je een eisenlijstje zou samenstellen met de volgende punten: niet te duur, degelijk, ruim en te voorzien van behoorlijk wat luxe; het is een lijstje wat op het lijf van de Skoda Octavia lijkt te zijn geschreven. En dat is dan ook de reden dat we de Octavia Combi nogmaals van stal halen, nu voorzien van driecilinder benzinemotor en een automaat.



Braafste jongetje van de klas

Het is misschien een beetje flauw, maar voor een spannend design hoef je de Octavia niet te kopen. Natuurlijk staat een facelift al te trappelen om het stokje van de fase 'over te nemen', maar omdat de 1.0 driecilinder ook in het vooronder van het faceliftmodel te vinden is, vinden wij het toch de moeite waard om het oude model nog 'keer te testen'.

Het wat bedaalde uiterlijk nemen we dan op de koop toe, maar dat neemt niet weg dat het neusje van de Octavia er wat verouderd uitziet, zeker zonder de optionele xenonlampen.. Dit is dan ook het gedeelte van het exterieur dat bij de facelift voornamelijk is aangepakt. Maar juist omdat het ontwerp niet zo sprankelend is, zullen maar weinig mensen er een buil aan vallen.

Tenslotte kunnen we niet allemaal autoliefhebbers zijn en voor diegene die een design ondergeschikt vindt aan functie, komt de Octavia als geroepen. De Skoda is misschien wel het braafste jongetje van de klas, maar gezien de verkoopcijfers legt dat de



Tsjechen (en Duitsers) geen windeieren.



Niet spannend, wel goed

Ook het interieur is weinig verrassend. Maar als je eens uitgebreid plaatsneemt in de Skoda, blijkt wel hoe onovertroffen goed het allemaal in elkaar steekt. Alles zit precies waar je het verwacht en de gebruikte materialen zijn zonder meer goed te noemen. De Duitse degelijkheid straalt er vanaf. Helaas heeft de Skoda ook een nare eigenschap overgenomen van zijn Duitse concerngenoten: de vele loze knoppen die achter de pook huizen fleuren het interieur nu niet bepaald op.

Het multimediasysteem is bij de opfrisbeurt vervangen, maar kies je voor een voorraadmodel of occasion, dan kunnen we je geruststellen: het grote touchscreen werkt buitengewoon prettig en biedt bovendien een berg aan mogelijkheden voor verbinding met de smartphone. Zo zijn Apple Carplay en Android Smartlink aanwezig. Eén van de belangrijkste zaken van een auto zijn een goede zit, zeker voor een auto waar je veel kilometers in wilt maken. Zo zijn de fijn zittende stoelen - onderdeel van



Skoda Octavia Combi 1.0 TSI 7-DSG Ambition Business

het Ambition Business plus-pakket van 590 euro - naar ieders smaak te verstellen.

En hoe lang de bestuurder ook is, er blijft altijd voldoende ruimte over voor de achterpassagiers. Ondanks de aanwezigheid van het glazen schuif- en kanteldak zitten de passagiers op de achterbank niet om hoofdruimte verlegen, iets wat in deze klasse ook wel eens anders is. Zoals de vorm van de Octavia Combi al doet vermoeden, heb je ook aan kofferruimte geen gebrek. Met minimaal 610 liter inhoud is de bak zelfs groter dan die van een hoop modellen uit een segment hoger.



Driepitter op zijn plek

De voornaamste reden om nogmaals een weekje met de Octavia Combi op stap te gaan, is de 1.0 TSI driecilinder die onder de motorkap van de testauto ligt. Zoals Ford met de Focus al bewees, hoef je je in een c-segmenter met driecilinder niet te verbijten. En dat blijkt ook maar weer als we met de Skoda onderweg zijn. De motor laat zich niet kennen en weet de 1.170 kilo zware auto gemakkelijk met het verkeer mee te bewegen. Onder de 2.000 tpm voelt de auto wel wat onrustig, zeker in combinatie met de



Skoda Octavia Combi 1.0 TSI 7-DSG Ambition Business

DSG-automaat die maar wãit snel wil doorschakelen naar een hoger verzet.

De prestaties stellen in ieder geval niet teleur. Met zijn 115 pk tikt de Octavia Combi toch maar mooi de magische grens van 200 km / u aan. Verder bevestigt de Octavia in het rijgedrag alles wat de auto ook qua exterieur uitstraalt: niet te gek doen, dan doe je al gek genoeg. In niets blinkt de auto echt uit, maar aan de andere kant stelt de auto ook nergens teleur. Het is een auto die heel goedmoedig reageert op stuur- en gascommando's en zijn berijder nergens weet te verrassen.

De auto is afgestemd op comfort en daar profiteren alle inzittenden van. Je kachelt heel gemoedelijk over wisselvallig asfalt, zonder opgeschrikt te worden door een stoterige reactie van de auto. Al moet daarbij opgemerkt worden dat de relatief kleine 16 inch wielen en banden met hoge wangen daar ook debet aan zijn. Op het gebied van verbruik stelt de motor ook niet teleur, want met een testgemiddelde van 1 op 16 is de driecilinder met recht zuinig te noemen.





Degelijk, ruim. Maar de prijs?

We konden degelijkheid en de ruimte al van ons lijstje afstrepen, maar hoe zit het met de luxe die leverbaar is en wat voor gevolgen heeft dat voor de aanschafprijs? Om een voorbeeld te geven: onze testauto kost 28.550 euro. En dan is de importeur helemaal niet gierig geweest met opties, gezien de lijst met opties waarop onder andere een glazen panoramadak, een elektrisch bedienbare achterklep en stoelverwarming prijkt.

Bovendien zijn er halfleren stoelen gemonteerd en heb je de beschikking over het grotere touchscreen en de DSG-automaat met zeven versnellingen. Helemaal niet slecht dus. En zelfs met de opties die wij nog missen, zoals de xenonlampen - die een betere lichtopbrengst hebben - zorgen voor een stoerdere look - hoeft het helemaal niet duur te worden. Ook als de gefacelifte Octavia Combi in de showroom staat, is er geen reden tot paniek. Vanaf 23.690 euro staat de vernieuwde stationwagon al bij u op de oprit.



Welkome facelift

Zoals we al aangaven, is de Octavia wellicht niet de spannendste tip die je kunt geven, maar is het wel één van de beste in dit segment. Het model combineert Duitse degelijkheid met een no nonsense uitstraling, maar biedt ongemerkt toch een hoop luxe.

Het ontwerp is wel echt toe aan een opknappbeurtje, dus we hopen snel te kunnen vertellen of het faceliftmodel aan die behoefte voldoet. Maar in de basis heb je ook aan deze testauto een hele goede. Met zijn fijne driecilinder en prima uitrusting. In binnenruimte blinkt hij uit en in de overig eigenschappen biedt hij veelal een gulden middenweg. En dat is precies zoals veel consumenten het graag zien.

Plus

- + Enorm ruim
- + Prima uitrusting
- + Fijne driecilinder met dito prestaties

Min

- Best wel saai
- Automaat en driecilinder af en toe onrustige combi
- Veel loze knoppen in interieur