Genoegen nemen met minder

Voor leaserijders komt het omslagpunt van benzine naar diesel steeds hoger te liggen. De reden hiervan? Moderne en vooral zuinige turbobenzinemotoren. De Skoda Octavia is erg populair onder de zakelijke automobilisten â€“ hij staat zelfs in de lease top-5 â€“ en sinds kort ook verkrijgbaar met de bekende 1.2 TSI. Een forse compacte middenklasser met een relatief kleine motor, is dat wel een goede combinatie? Wij zochten het uit.

Zakelijk model

Dat de Octavia het â€“ vooral als Combi â€“ onder leaserijders erg goed doet, verbaast ons niet. Immers, je krijgt een no-nonsense auto met een hoop ruimte voor een schappelijke prijs. Wij reden onlangs de voor leaserijders aantrekkelijke Octavia Combi Greenline. Nu is het tijd voor het alternatief op benzine; de 1.2 TSI als hatchback, met slechts twintig procent bijtelling. En nu eens niet met het immens populaire DSG, maar gewoon (bijna ouderwets tegenwoordig) met een handgeschakelde zesbak. Van de importeur krijgen wij de Ambition Businessline mee, bij uitstek dÃ© uitvoering voor de zakelijke rijder. Met zaken als een Amundsen-navigatiesysteem, climate control, radio/cd-speler, cruise control, elektrische ramen en spiegels blijft er voor de kilometervreter weinig te wensen over. Althans, het ontbreken van standaard ESP en stuurwielbediening ervaren we wel als een gemis. Voor ongeveer 23 mille mag deze Octavia 1.2 TSI de showroom verlaten.

Forse kofferruimte

Eerder hadden we het al over de forse binnenruimte voor een compacte middenklasser. Zet je de Octavia naast voorname concurrenten als de Volkswagen Golf en Ford Focus, dan verschilt er aan de buitenkant optisch niet zo veel, maar vind je het verschil vooral terug in de bagageruimte. Standaard slikt de Tsjech als hatchback bijvoorbeeld 560 liter, terwijl de Golf en Focus het met â€˜maarâ€™ 350 en 396 liter moeten doen. Wat betreft de binnenruimte valt er ook weinig te klagen. Zowel voor- als achterin kunnen de passagiers prima zitten. De afwerking is zoals we van Skoda gewend zijn van een prima niveau met mooie en zachte materialen. Het geheel oogt wel saai en zakelijk, maar ergonomisch gezien is het allemaal dik in orde. Zoals gezegd missen we wel de stuurwielbediening voor de audio en telefoon. Dit had het geheel â€“ zeker in een businessmodel â€“ net wat meer jeu gegeven.

1197 cc

Downsizen is in, dus ook de Octavia ontkomt er niet aan. Eerder werden de 1.4 TSI en de 1.6 TDI van concertgenoot Volkswagen al onder de kap gelegd, nu is het ook de beurt aan de 105 pk sterke 1.2 TSI met een koppel van 175 Nm â€“ slechts 25 minder dan de 1.4 TSI. We maakten al kort kennis met deze motor in de Volkswagen Cross Polo, nu is het dus tijd om deze krachtbron eens wat uitvoeriger aan de tand te voelen. Het is een heerlijk en vooral soepel blok waaraan je geen moment merkt dat je met â€˜slechtsâ€™ een 1.2 onderweg bent. Dat is ook het idee van downsizen. Het aantal ccâ€™s terug, een turbo erop en je haalt hetzelfde vermogen uit als bijvoorbeeld een ongeblazen 1.6. De 1.2 TSI loopt mooi, veroorzaakt vrijwel geen trillingen en is vooral erg stil. Het enige minpunt wat we ontdekken is het turbogat, vooral in de eerste en tweede versnelling. Voor de rest zijn de prestaties erg noemenswaardig. Tijdens een uitstapje naar Duitsland op de befaamde Oberhausen Straight tikte de snelheidsmeter

zelfs de 195 aan. Deze motorisering is er dus Ã©cht geen om je voor te hoeven schamen als leaserijder.

Reisauto

In tegenstelling tot de 1.6 TDI Greenline is het onderstel van deze Octavia 1.2 niet verlaagd en dus is de demping minder straf, al blijft hij nog steeds vrij hard geveerd voor een auto in deze klasse. De besturing is goed te noemen en ook in de bochten blijft de Octavia mooi op koers. Het ontbreken van standaard ESP zou eigenlijk niet mogen in deze klasse. Uiteraard is het als optie tegen een meerprijs van vijfhonderd euro te bestellen, maar anno 2010 moet dit gewoon tot de standaarduitrusting behoren. Schakelen met de zesbak gaat soepel en gepaard met korte slagen. Dan het verbruik, toch niet onbelangrijk voor een auto die in de gunstige bijtelling van slechts twintig procent valt. Skoda claimt een opgave van 5,7 liter per honderd kilometer. In de

praktijk kwamen wij na een volle testweek uit op een gemiddelde van 6,3 liter. Misschien niet zo zuinig als je vooraf verwacht, maar nog wel steeds ruim voldoende om dik negenhonderd kilometer op Ã©Ã©n tank te overbruggen.

Het overwegen waard

Nu de 1.2 TSI ook leverbaar is in de Octavia zal deze vaker naast de Volkswagen Golf en Seat Leon op het lijstje van leaserijders verschijnen die op zoek zijn naar een benzineauto met een gunstige bijtelling. Dit is logisch te verklaren. De Tsjech biedt immers veel meer kofferruimte en wat betreft de cataloguswaarde zelfs goedkoper dan de concurrenten uit hetzelfde concern. Het blok zelf is lekker soepel en biedt meer dan voldoende vermogen om de Octavia prima van zijn plaats te krijgen Daarnaast rijdt deze Skoda goed voor een compacte middenklasser. Het ontbreken van standaard ESP en stuurwielbediening in deze businessuitvoering ervaren we wel als een gemis. Dit

kan natuurlijk wel tegen meerprijs besteld worden, waardoor je voor een bedrag van rond de 23.000 euro een ruime en bovenal fiscaal aantrekkelijke auto voor de deur mag parkeren.

Plus

+ Soepel blok
+ Forse bagageruimte
+ Prima prijs/kwaliteitverhouding

Min

- Uitrustingsmissers
- Turbogat bij eerste en tweede versnelling
- Saaie uitstraling en dito interieur