



## Skoda Fabia 1.2 TSI Elegance

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(77 kW / 105 PS)

Mit seinem Candy-Weiß lackierten Dach erinnert der Fabia auf den ersten Blick an den Mini, was von Skoda vermutlich auch nicht ganz unbeabsichtigt ist. Zum Modelljahr 2011 hat der Fabia ein Facelift erhalten. Neben einer leicht überarbeiteten Optik wurde vor allem die Motorenpalette erneuert. Der getestete 1.2 TSI Motor ist ein Vierzylinder-Turbomotor mit Direkteinspritzung. Er erfüllt die Euro5-Norm und erhält im ADAC-Ecotest vier Sterne. Der Skoda Fabia ist ein praktisches Fahrzeug mit guter Qualität. Er lässt sich einfach bedienen und überzeugt in der getesteten Motorisierung auch mit den Fahrleistungen. Ob dafür ein Grundpreis von 17.280 € gerechtfertigt ist, das muss der potenzielle Kunde selbst entscheiden.

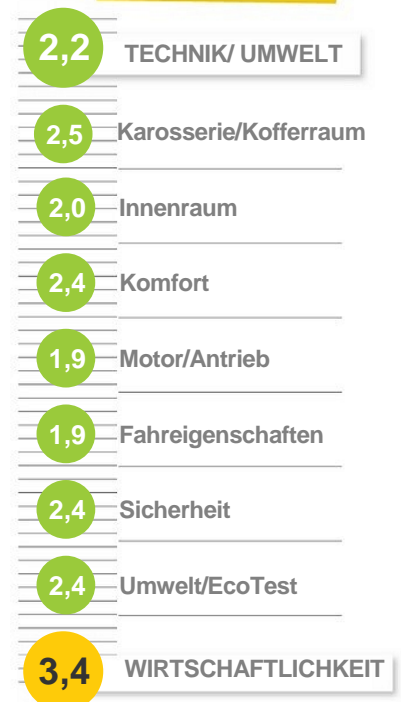
**Karosserievarianten:** Kombi **Konkurrenten:** u. a.: Fiat Punto Evo, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 207, Seat Ibiza, VW Polo

**+** sehr gute Fahrleistungen, sehr sauberes Abgas, standfeste Bremsanlage, einfache Bedienung, gut schaltbares Getriebe

**-** hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,2

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Türen und Klappen sind sauber eingepasst und besitzen schmale, gleichmäßige Spaltabstände. Im Finish wären Verbesserungen möglich. Das Interieur wirkt insgesamt solide, die verwendeten Materialien sind überwiegend hochwertig, wenn auch fantasieloses Hartplastik den Innenraum dominiert. Die Dachlast kann bis zu 75 kg betragen. Insgesamt können 450 kg zugeladen werden. Das vollwertige Reserverad hilft weiter bei einer Reifenpanne, bei beladenem Kofferraum ist es allerdings nicht erreichbar. An den Karosseriefanken befinden sich breite, unlackierte Kunststoffleisten zum Schutz vor dagegen schlagenden Türen.

⊖ Der Tankdeckel kann nur mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Kaum abgedichtet sind die Türausschnitte und verschmutzen deswegen sehr leicht. Der Schweller ist nicht gegen Zerkratzen geschützt. Front- und Heckpartie besitzen keine Schutzleisten bei Parkremplern. Der Motorraum ist nach unten offen - so kann ungehindert Schmutz eindringen und es entstehen verbrauchsfördernde Luftwirbel.

2,8

### Sicht

Die Fahrzeugenden können nur durchschnittlich gut eingesehen werden. Vorne kann der Fahrer das Ende aufgrund der abfallenden Haube nur abschätzen, hinten stört die hohe Scheibenkante. Auch bei der ADAC-Rundumsichtmessung liegt der Fabia nur im Mittelfeld.

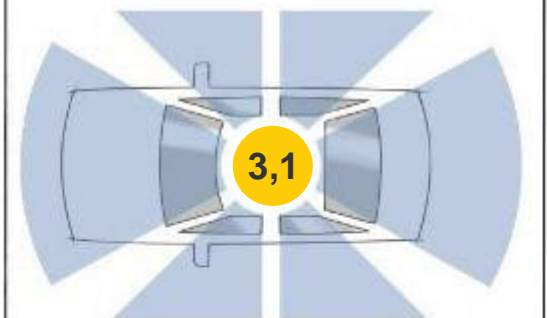
⊕ Aufgrund der abfallenden Haube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar, der linke ist asphärisch geformt. Optional gibt es Halogenscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und Nebelscheinwerfer mit Abbiegelicht. Tagfahrlicht sorgt auch bei abgeschaltetem Abblendlicht für gute Erkennbarkeit. Gegen Aufpreis ist hinten eine optische und akustische Einparkhilfe erhältlich - aufgrund der schlechten Rücksicht eine empfehlenswerte Investition.

⊖ Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Scheibenkante schwer zu erkennen. Die Sicht durch den Innenspiegel nach hinten ist mäßig.

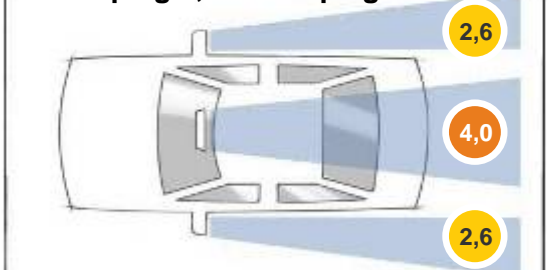


Die Sicht nach hinten ist gerade noch zufriedenstellend.

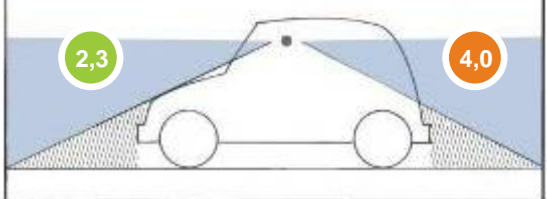
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

- + Eine praktische Fernbedienung, mit der neben den Türen auch die Heckklappe entriegelt werden kann, ist Serie. Die Schweller sind niedrig, so muss man die Füße nicht weit anheben, um ins Fahrzeug zu gelangen. Vorne ist das Ein- und Aussteigen bequem, die Türen sind hoch und lassen sich weit öffnen. Auch auf die hinteren Plätze gelangt man ohne Verrenkungen. Haltegriffe erleichtern allen außen sitzenden Passagieren das Aus- und Einsteigen.
- Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter, insbesondere vorne, zu schwach um die Türen sicher offen zu halten. Werden die Türen verriegelt, so sind sie auch von innen nicht mehr zu öffnen. Man kann Personen regelrecht einschließen. Das Fahrzeug lässt sich auch verriegeln, wenn noch Türen geöffnet sind. Die Gefahr des Aussperrens ist groß, lässt man den Schlüssel im Auto liegen.

## 2,3 Kofferraum-Volumen \*

Der Kofferraum unter der Gepäckabdeckung fasst 285 Liter. In dieser Fahrzeugklasse ein durchschnittlicher Wert.

- + Durch das Vorklappen der Rücksitzbank lässt sich das Volumen auf üppige 625 l vergrößern (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 285 l Volumen liegt der Kofferraum des Skoda Fabia auf klassenüblichen Niveau.

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante dürfte im Verhältnis zum Kofferraumboden niedriger sein (17 cm).

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, er hat ein praktisches Format und lässt sich gut nutzen. Die Heckklappe kann auch per Schlüssel entriegelt werden. Sie schwingt leicht nach oben. Um Gegenstände in den Kofferraum zu laden müssen sie nur 64 cm angehoben werden. Unter der geöffneten Klappe können Personen mit mehr als 1,90 m aufrecht stehen. Noch größere Personen können sich aber am weit abstehenden Kofferraumschloss weh tun. Auch vorgerutschte Gepäckstücke können aufgrund der geringen Tiefe gut erreicht werden. Beim Zuziehen der Heckklappe bleiben die Finger sauber, auf der Innenseite ist dafür ein Knebel installiert.
- Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die umgelegten Lehnen steigen nach vorne an. Die Beleuchtung ist schwach.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Zur Vergrößerung lässt sich die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank mit wenigen Handgriffen vorklappen. Die Sitzflächen müssen separat geklappt, die Gurte per Hand weggehalten werden. Beim unvorsichtigen Zurückklappen können die Gurtbänder beschädigt werden.

- + Kleinere Gepäckstücke lassen sich im seitlich angebrachten Plastikkorb gut unterbringen. An den Seitenwänden im Kofferraum sind Haken, dort lassen sich Tragetaschen leicht sichern.

---

**2,0**

## INNENRAUM

---

**1,6**

### Bedienung

**+** Der Fabia gibt in der Ergonomie und der Bedienung keine Rätsel auf. Man braucht nur wenig Zeit, um die Bedienung zu erlernen. Das Lenkrad lässt sich großzügig in Höhe und Weite verstellen. Einwandfrei angeordnet ist die Pedalerie. Gut platziert ist der Schalthebel, aber bei Verwendung der Armlehne etwas kurz geraten. Die Klimaregelung ist hervorragend platziert, sehr einfach gehalten und problemlos zu bedienen. Nur die Symbole auf den Tasten sind etwas klein geraten. Ebenso einfach ist das Radio zu bedienen. Das Display und die Tasten sind groß. Die Bedienung der elektrischen Außenspiegel ist praktisch, nur der Schalter dazu ist ungeschickt platziert. Der serienmäßige Tempomat lässt sich leicht aktivieren und einstellen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und gut abzulesen. Praktisch ist die Multifunktions-Anzeige, u.a. mit Angabe von Verbrauch, Außentemperatur und nicht korrekt geschlossenen Türen. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar. Die vorderen Fenster werden elektrisch bedient und funktionieren auch bei abgeschalteter Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Unter den Vordersitzen befinden sich zusätzliche Ablagefächer. Optional ist eine Berganfahrhilfe verbaut.

**-** Die hinteren Scheiben müssen mit Kurbeln geöffnet werden (elektrische Fensterheber gibt es gegen Aufpreis). Die Schalter der Sitzheizung sind unpraktisch. Sehr schlecht zu erreichen ist sind die Einsteller der Sitzlehnenneigung.



**In Form und Funktion des Fahrerplatzes zeigt sich sofort die Verwandtschaft zu den Konzernbrüdern von VW. Die Verarbeitungsqualität ist tadellos.**

---

**2,1**

### Raumangebot vorne\*

**+** Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl durch die große Kopffreiheit. Die Vordersitze lassen sich für Personen bis zu einer Größe von über 1,90 m zurückschieben. Nur an den Ellenbogen kann es manchmal etwas knapp werden.

---

**2,6**

### Raumangebot hinten\*

Die Rücksitzbank hat zwei vollwertige Sitzplätze und einen Notsitz in der Mitte.

**+** Sind die Vordersitze auf Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, so können auf der Rücksitzbank Passagiere mit 1,90 m bequem sitzen. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumgefühl einwandfrei.



**Selbst 1,90 m große Passagiere finden im Fond des Fabia Platz.**

## 2,4 KOMFORT

### 2,5 Federung

+ Die Feder-/Dämpfer-Charakteristik ist weitgehend ausgewogen abgestimmt. Sie tendiert in Richtung straff. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden einwandfrei geschluckt, kurzwellige Unebenheiten und Einzelhindernisse sind deutlicher spürbar. Stuckern tritt sehr selten auf. Um die Querachse nickt die Karosserie kaum, um die Längsachse wankt sie bei schnellen Richtungsänderungen schon ausgeprägt.

### 2,3 Sitze

+ Die Vordersitze lassen sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Sie sind straff gefedert. Der Seitenhalt bei Kurvenfahrt könnte etwas mehr sein. Im Allgemeinen sitzt man entspannt und bequem auf dem Gestühl. Die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen aber früh in der Breite. Füße und Beine werden gut unterstützt, auch wenn die Sitzfläche etwas länger sein dürfte. Hinten sitzen Mitfahrer ebenso entspannt auf den äußeren Plätzen, auch wenn die Lehne etwas wenig ausgeformt und die Sitzfläche kurz geraten ist. Die Polsterung ist straff und bequem.

- Eine Lordosenstütze zur besseren Unterstützung vom Rücken wird nicht angeboten. Die Lehne der Rücksitzbank ist für große Personen zu kurz.

### 2,8 Innengeräusch

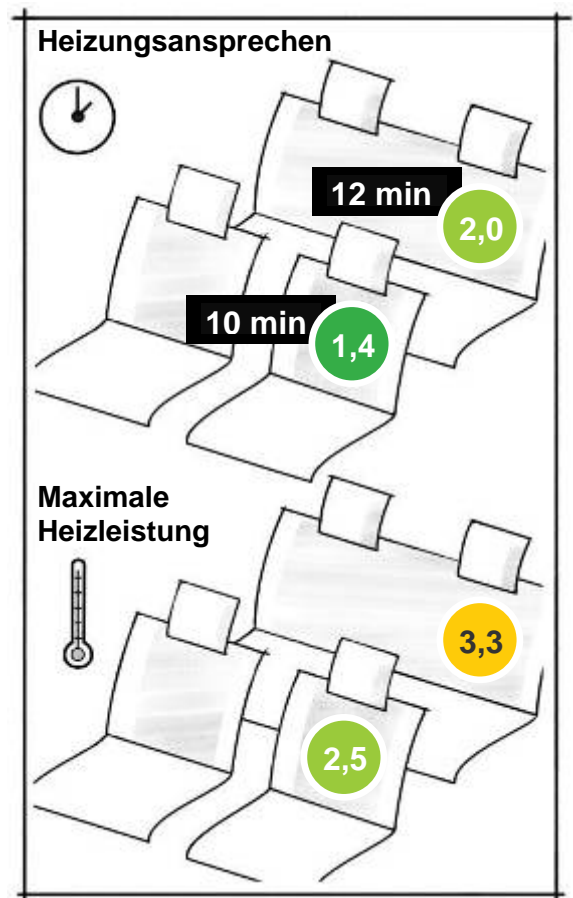
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist durchschnittlich hoch - er beträgt 70 dB(A). Bei höheren Geschwindigkeiten tritt das Motorgeräusch kernig in den Vordergrund, wird aber nicht störend laut. Die Windgeräusche sind ausgeprägt.

### 2,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Ein Regler steuert die Temperatur für alle Insassen, die Temperatur lässt sich aber fein einstellen. Ebenso wird die Luftverteilung für Fahrer- und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, jeder Bereich kann aber einzeln angesteuert werden.

+ Die Heizung ist kräftig; vorne und hinten wird die Luft schnell auf angenehme Temperatur erwärmt. Vorne vergehen nur zehn, hinten gerade mal zwölf Minuten bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Die serienmäßige Klimaanlage sorgt für angenehme Temperatur im Sommer, es kann auch das Handschuhfach damit gekühlt werden. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich. Auch die hinteren Fenster lassen sich vollständig öffnen. Ein Aktivkohlefilter hält Gerüche von den Insassen fern.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9

## MOTOR/ANTRIEB

1,4

### Fahrleistungen\*

⊕ Der kleine 1,2-Liter Motor macht den Fabia mit seinen 105 PS zu einem agilen Fortbewegungsmittel. Sowohl bei voller Beschleunigung, als auch bei den Elastizitätsmessungen liefert er Bestwerte ab.

2,7

### Laufkultur

Der Motor läuft überwiegend kultiviert. Ab 3500 Touren dröhnt er deutlich, aber das Vibrationsverhalten ist, typisch für einen Benziner, gut.

1,9

### Schaltung

⊕ Das Getriebe ist exakt zu schalten, nur beim Wechsel vom vierten in den fünften Gang hakt man manchmal etwas ein. Die Schaltwege sind kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit hoch. Eine Gangempfehlung hilft dabei den richtigen Gang zu wählen und somit Kraftstoff zu sparen.

⊖ Der Rückwärtsgang lässt sich manchmal etwas schwer einlegen. Rollt das Fahrzeug noch, so wird das Einlegen der Rückwärtsgangs mit lautem Getrieberatschen untermalt.

2,3

### Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Sie stellen einen guten Kompromiss aus Fahrleistung und Lärmemission bzw. Kraftstoffverbrauch dar. Trotzdem würde ein sechster Gang nicht schaden, durch welchen bei höheren Geschwindigkeiten die Drehzahl und somit der Kraftstoffverbrauch gesenkt werden könnte.

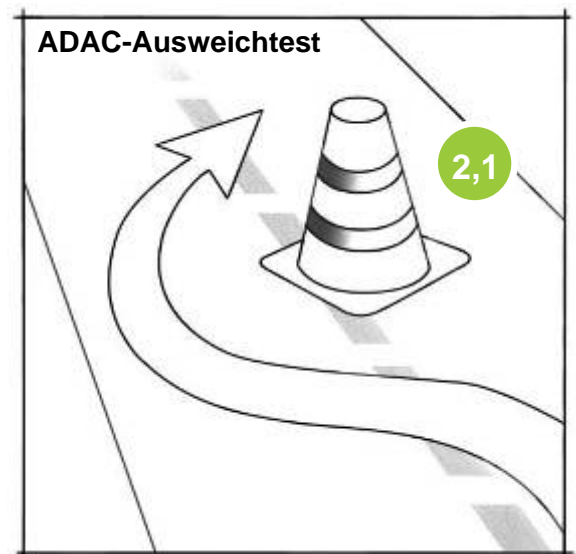
1,9

## FAHREIGENSCHAFTEN

2,1

### Fahrstabilität

⊕ Der Fabia hält bei jedem Tempo einwandfrei seinen Kurs, das Fahrgefühl ist sicher. ESP und die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgen für kursstabiles Vorwärtskommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Den ADAC-Ausweichtest meistert der Fabia mühelos, selbst bei hohem Tempo neutral und unkritisch. ESP greift effizient ein und baut beim Durchfahren des Parcours viel Fahrgeschwindigkeit ab. Die Lenkung tendiert dabei etwas zum Verhärten.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,0 Kurvenverhalten

+ In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das ESP dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern. Bei Lastwechseln verhält sich der Skoda neutral.

## 2,2 Lenkung\*

+ Der Kraftaufwand beim Lenken ist gering. Die Lenkung spricht spontan an und ist zielgenau; der Fahrer hat einen recht guten Kontakt zur Straße. Nur der Wendekreis könnte mit 10,5 Metern etwas kleiner sein.

## 1,5 Bremse

+ Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach ca. 35 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, Serienreifen der Größe 195/55R15, halbe Zuladung). Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar.

## 2,4 SICHERHEIT

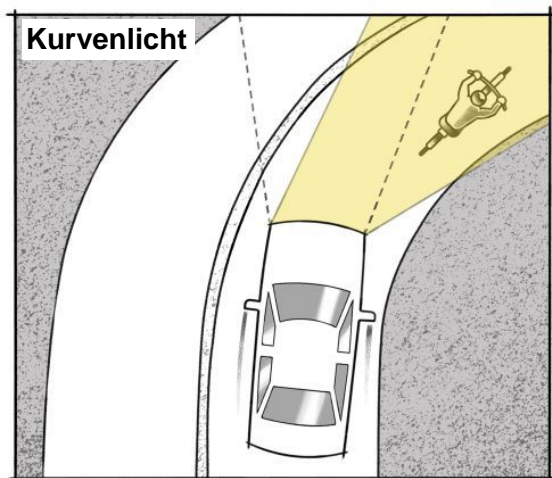
### 2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die deutlich verbesserte Sicht bei Nacht durch das dynamische Kurven- und Abbiegelicht stellt ein zusätzliches Plus an Sicherheit dar. Das optional erhältliche Reifendrucksystem warnt vor Luftverlust in den Reifen.

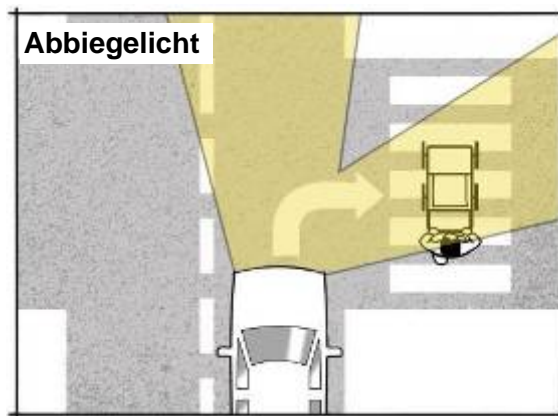
### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Mitfahrer bis ca. 1,70 m Größe aus. Durch den recht großen Abstand zu den Köpfen ist das Schutzpotenzial der Kopfstützen im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal. Auf den vorderen Plätzen sind Gurtwarner vorhanden.

+ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der neue Fabia vier von fünf möglichen Sternen. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Insassen bis ca. 1,80 m Körpergröße. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls von Helfern sehr hohe Zugkraft aufbringen.



**Kurvenlicht**  
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



**Abbiegelicht**  
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

## 2,4 Kindersicherheit

⊕ Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich zwei Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen. Ein ISOFIX-System mit drittem Befestigungspunkt (TOP-Tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Beim Euro NCAP-Crashtest erhält er bei der Kindersicherheit 36 von 49 Punkten und somit drei Sterne.

⊖ Hinten in der Mitte ist die Sitzkontur ungünstig, um Kinderrückhaltesysteme standfest zu befestigen. Die Gurtschlösser können vertauscht werden und das ISOFIX-System funktioniert nur mit Einsteckhilfen.

## 3,2 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab. Es sind nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch viel zu aggressiv.

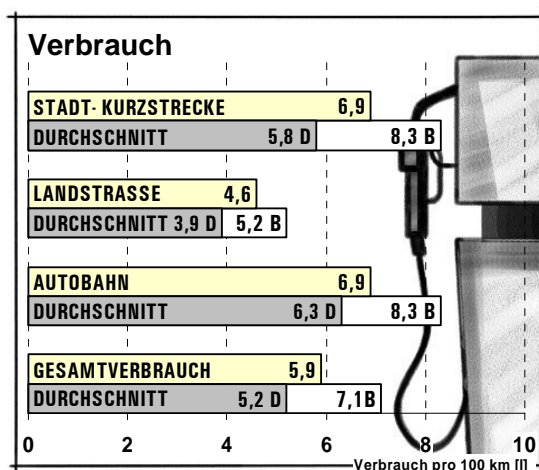
## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,5 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Der Fabia hat mit dem 1,2-Liter Benzinmotor einen Durchschnittsverbrauch von 5,9 Liter Super auf 100 km. Innerorts konsumiert er 6,9 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,9 l auf jeweils 100 Kilometer. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 136 g/km. Beim ADAC-EcoTest erntet der Skoda dafür 25 Punkte.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind, typisch für einen modernen Benzinmotor, sehr gering. Im ADAC-EcoTest wird das gute Abgasverhalten mit 48 Punkten prämiert. In Summe mit den CO<sub>2</sub>-Punkten führt das zu einer Gesamtpunktzahl von 73 Punkten und somit zu vier Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

## 3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 3,8 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der Testverbrauch liegt im Klassendurchschnitt und Superkraftstoff ist nicht die billigste Möglichkeit ein Fahrzeug zu betanken. So werden auch die Betriebskosten nur durchschnittlich bewertet.



## 2,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Skoda Fabia besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der 1,2 Liter-Motor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- + Die langen Serviceabstände versprechen weniger Werkstattaufenthalte. Nach eigenen Angaben werden langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage verbaut. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der Longlife-Service ist nur mit speziellem, sehr teurem Motoröl möglich.

## 2,7 Wertstabilität\*

Der Fabia wird sicher auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt ein gefragtes Exemplar sein. Er muss sich in seiner Klasse aber auch mit harter Konkurrenz, wie z. B. dem VW Polo, messen. So verpasst er bei der Wertstabilität im vierjährigen Kalkulationszeitraum nur knapp eine gute Bewertung.

## 4,0 Kosten für Anschaffung\*

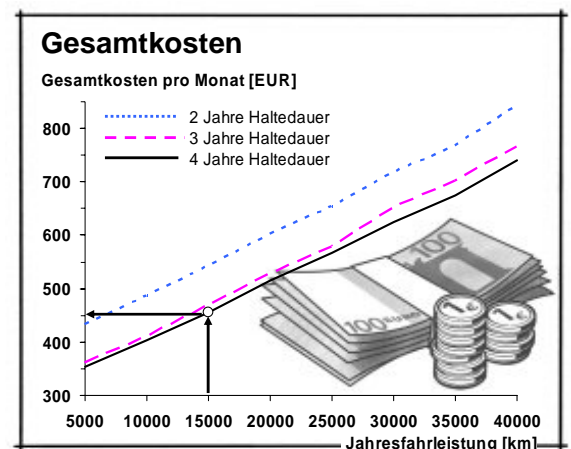
- Die Zeiten des tschechischen Billigautos sind vorbei. Der Qualitätsstandard des Skoda Fabia will auch bezahlt werden. Ein Grundpreis von 17.280 € ist für einen Kleinwagen zu viel.

## 2,2 Fixkosten\*

- + Die Fixkosten sind erschwinglich. Auch wenn die Kfz-Versicherungsklassen eher im Mittelfeld liegen, eine jährliche Kfz-Steuer von 32 € korrigiert den Fixkostenbetrag deutlich nach unten.

## 3,8 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten sind beachtlich. Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten fallen zwar gering aus, aber die Betriebskosten sind nicht sehr günstig. Der tatsächliche Wertverlust fällt, hauptsächlich aufgrund des hohen Kaufpreises, auch deutlich ins Gewicht.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 455 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.2 TSI	1.2 TSI	RS	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1197	4/1197	4/1390	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(69)	63(86)	77(105)	132(180)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	160/1500	175/1550	250/2000	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	16,5	14,9	11,7	10,1	7,3	12,6	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	163	177	191	224	176	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,3 S	6,1 S	5,8 S	5,9 S	6,8 SP	4,5 D	4,5 D
CO2 [g/km]	132	128	121	124	148	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/15	14/16/15	14/16/15	16/17/15	17/21/22	18/17/17	18/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	48	40	26	32	32	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	377	387	395	441	k.A.	396	428
Preis [Euro]	10.580	11.830	13.080	16.080	21.890	14.880	17.480

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1550 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,9/ 4,6/ 6,9 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / <b>136g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4000/1642/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1135 kg/450 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>285 l/625 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>760 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe (DSG)	1.400 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	270 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	260 Euro°
Reifendruckkontrolle (inkl. Berganfahrassistent)	100 Euro°
Reserverad, vollwertig	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD/MP3)	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/190 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (CLIMATRONIC)	300 Euro°
Navigationssystem (AMUNDSEN)	890 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(1/3 : 2/3)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro°
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	500 Euro

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>126 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>37 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>65 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>227 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>455 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/15
Grundpreis	17.280 Euro

## NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,9</b>
Verarbeitung	2,2	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,7	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Variabilität	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	1,6	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	2,1	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
<b>Komfort</b>	<b>2,4</b>	Schadstoffe	1,2
Federung	2,5		
Sitze	2,3	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,4</b>
Innengeräusch	2,8	Betriebskosten*	3,8
Klimatisierung	2,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,1
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,9</b>	Wertstabilität*	2,7
Fahrleistungen*	1,4	Kosten für Anschaffung*	4,0
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	2,2
Schaltung	1,9	Monatliche Gesamtkosten*	3,8
Getriebeabstufung	2,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen