



Skoda Fabia Combi 1.6 TDI Elegance (DPF)

Fünftürige Kombilimousine im
Kleinwagenformat (77 kW / 105 PS)

Kann es denn auch ein Kleinwagen sein, wenn man viel Kofferraumvolumen braucht? Skoda sagt ja und bietet seinen Fabia Combi jetzt mit Facelift an. Das fällt optisch dezent aus, neu ist aber der 1,6-l-TDI aus dem VW-Regal. Der macht seine Arbeit gut, geht kräftig zu Werke und hält sich beim Verbrauch zurück - der Lohn sind vier Sterne im EcoTest. Wichtiger noch der Innenraum: Hier kann man sich über einen großen Kofferraum freuen (455 l), aber auch vier Erwachsene finden auf den Sitzen genug Platz. Die Verarbeitung ist top, die Materialqualität geht in Ordnung. Ein sicheres Fahrwerk mit annehmbarem Komfort ergänzt das Paket. ESP gibt es serienmäßig, das ist vorbildlich. Auch sonst ist die Ausstattung umfangreich - was man aber bei einem Preis von knapp 20.000 Euro erwarten darf. Insgesamt ein gelungenes Paket.

Karosserievarianten: Limousine und Combi **Konkurrenten:** u.a. Peugeot 207 SW, Renault Clio Grandtour, Seat Ibiza ST

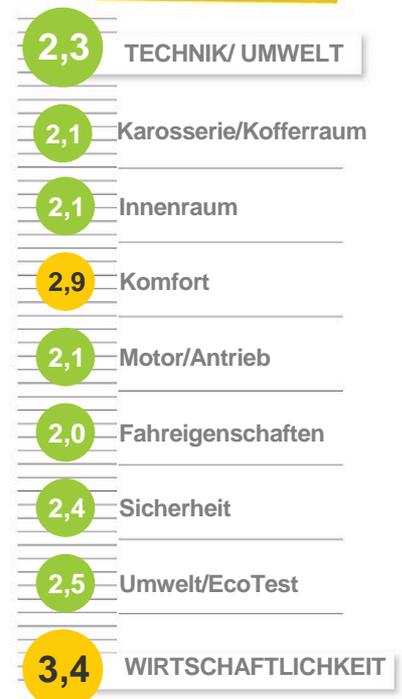
+ gute Fahrleistungen bei moderatem Verbrauch, standfeste Bremsanlage, einfache Bedienung, großer Kofferraum

- hoher Anschaffungspreis, hohe Unterhaltskosten

Hinweis zur EcoTest-Bewertung: Die Ergebnisse der Abgas- und Verbrauchsmessung werden unter Vorbehalt angegeben und aktuell noch geprüft.



ADAC-URTEIL



2,1

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

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. Der Unterboden ist im vorderen Bereich gut verkleidet, das reduziert Luftverwirbelungen, die sich negativ auf den Verbrauch auswirken würden. 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 449 kg zugeladen werden. Das vollwertige Reserverad hilft bei einer Reifenpanne weiter, bei beladenem Kofferraum ist es allerdings umständlich 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, sie verschmutzen deshalb sehr leicht. Die Schweller sind nicht gegen Zerkratzen geschützt. Front- und Heckpartie besitzen keine Schutzleisten gegen Parkbremser. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig, besonders auf der Beifahrerseite.

2,6

Sicht

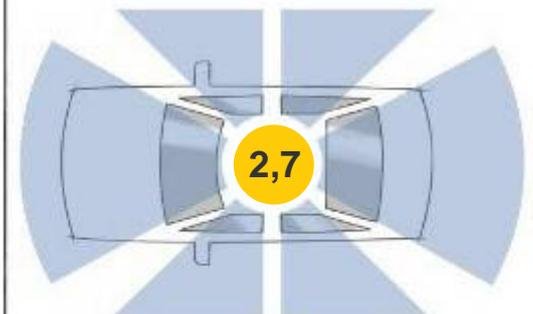
Die Fahrzeugenden können zufriedenstellend gut abgeschätzt werden. Vorne kann der Fahrer das Ende aufgrund der abfallenden Haube nicht wirklich sehen, hinten dienen die C-Säulen als Orientierungspunkte. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung liegt der Fabia Combi im guten Mittelfeld. Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend gut aus, optional sind Kurven- und Abbiegelicht erhältlich; damit wird eine recht homogene Ausleuchtung ermöglicht. Insgesamt ist das Licht aber nicht besonders hell - Xenonlicht wäre deutlich besser, ist aber leider nicht lieferbar. Elektronische Einparkensoren am Heck gibt's gegen Aufpreis, sie warnen akustisch und optisch im Radiodisplay vor Hindernissen im Heckbereich.

⊕ Aufgrund der abfallenden Haube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar, der linke ist asphärisch geformt. Tagfahrlicht sorgt auch bei abgeschaltetem Abblendlicht für gute Erkennbarkeit.

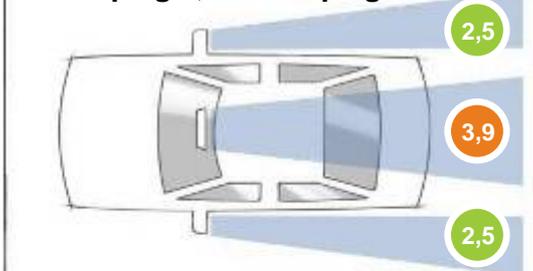


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

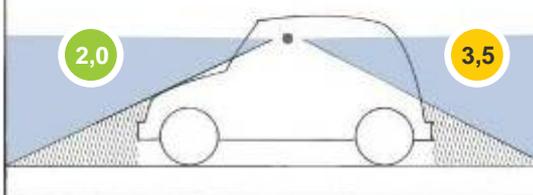
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



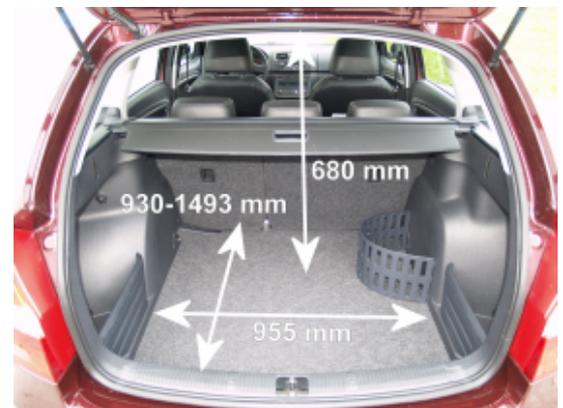
Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar 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 - die verhältnismäßig breiten und hohen Türausschnitte helfen dabei. Haltegriffe erleichtern allen außen sitzenden Passagieren das Aus- und Einsteigen. Die Türbremsen arbeiten nicht besonders kräftig, dank leichter Türen können sie diese aber auch an Steigungen noch offenhalten; weniger praktisch ist die grobe Rasterung.
- Man kann sich recht leicht versehentlich aussperren, weil ein Verriegeln nur bei offener Fahrtüre unterbunden wird. Die Safe-Sicherung bewirkt, dass beim Absperren des Fahrzeugs per Fernbedienung auch von innen die Türen nicht mehr geöffnet werden können - Personen im Innern sind dann eingesperrt. Abhilfe: zweimal hintereinander verriegeln, dann sind die Türgriffe innen wieder freigegeben.

0,6 Kofferraum-Volumen*

- + Das Gepäckabteil fasst im Normalfall großzügige 455 l. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 845 l (gemessen bis Fensterunterkante). Über einen weiten Bereich kann man den Kofferraum auch bis zum Dach hoch beladen, weil die Heckscheibe nicht zu schräg steht - bei sperrigem Gepäck ist dies ein großer Vorteil.



Mit 455 l Volumen ist der Kofferraum des Skoda Fabia Combi der Größte in dieser Fahrzeugklasse.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, er hat ein praktisches Format und lässt sich einwandfrei nutzen. Die Heckklappe schwingt leichtgängig über 1,90 m nach oben. Um Gegenstände in den Kofferraum zu laden, müssen sie nur gut 62 cm angehoben werden. Das ist kein Problem, weit störender fällt an dieser Stelle die innere Bordwand von 14 cm auf, über die das Gepäck beim Ausladen gehievt werden muss. 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 Beleuchtung ist schwach. Das Schloss an der geöffneten Heckklappe befindet sich zwar weit oben, es steht aber deutlich ab und kann für den Kopf einer großen Person durchaus gefährlich werden.

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 oder in den Seitenfächern gut unterbringen. An den Seitenwänden im Kofferraum sind Haken, dort lassen sich Tragetaschen einhängen.

2,1

INNENRAUM

1,6

Bedienung

- +** Der Fabia Combi gibt bei Ergonomie und 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, ebenso der Schalthebel. Die Klimaregelung liegt weit oben, ist 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 wurde 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 (inkl. Motorhaube). Die Außenspiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar. 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 lassen sich die Einsteller der Sitzlehnenneigung erreichen.



In Form und Funktion des Fahrerplatzes zeigt sich sofort die Verwandtschaft zu den Konzernbrüderern 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.

2,8

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 knapp 1,85 m bequem sitzen. Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumgefühl einwandfrei.



Selbst 1,85 m große Passagiere finden im Fond des Fabia Combi Platz.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

⊕ Die Federn und Dämpfer sind recht ordentlich abgestimmt. Tendenziell geht die Abstimmung Richtung Komfort, kurzweilige Fahrbahn (beispielsweise im Ampelbereich) kann aber nicht so optimal geschluckt werden. Lange Fahrbahnwellen (zum Beispiel auf der Autobahn) sorgen für ein leichtes Nachschwingen, das Fahrgefühl bleibt aber sicher. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel und Querfugen dringen nur gedämpft bis in den Innenraum durch. Stuckern tritt sehr selten auf. Nickbewegungen beim Bremsen und Beschleunigen sowie Seitenneigung in schnellen Kurven treten durchschnittlich ausgeprägt auf.

2,4 Sitze

⊕ Die Vordersitze lassen sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen anpassen. Sie sind recht ausgewogen gefedert, die Sitzflächen könnten aber besonders seitlich eine straffere Polsterung vertragen, um einen besseren Seitenhalt zu geben. Dieser ist bei Kurvenfahrt insgesamt nur durchschnittlich. Im Allgemeinen sitzt man entspannt und bequem auf dem Gestühl. Die Rückenlehnen sind hoch, verjüngen sich nach oben 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 des Rückens wird nicht angeboten.

2,6 Innengeräusch

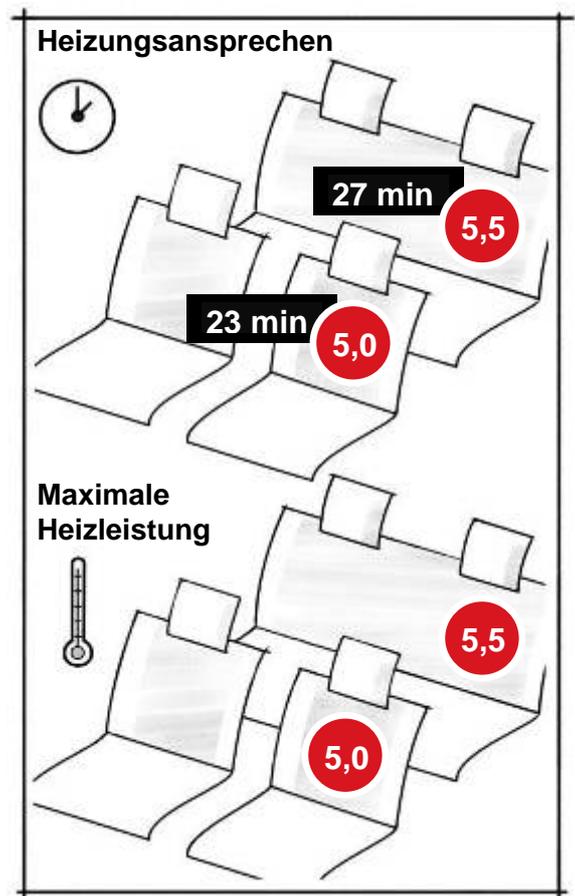
Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist durchschnittlich hoch - er beträgt 69 dB(A). Bei hoher Last tritt das Motorgeräusch kernig in den Vordergrund, wird aber nicht störend laut. Die Fahr- und Windgeräusche sind wahrnehmbar, aber nicht störend.

3,9 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 (oben, mitte, unten) kann aber einzeln angesteuert werden.

⊕ Die serienmäßige Klimaanlage sorgt für angenehme Temperatur im Sommer, es kann auch das Handschuhfach damit gekühlt werden. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich. Die hinteren Fenster lassen sich vollständig öffnen. Ein Aktivkohlefilter hält Gerüche von den Insassen fern (nur bei Climatronic enthalten).



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

⊖ Die Heizung sollte Skoda aber dringend nachbessern. Denn sowohl vorne als auch hinten ist das Ansprechverhalten wie auch die Leistung mangelhaft. Was fehlt, ist ein Zuheizung, der das Kühlwasser schneller auf Temperatur bringt und so zügig den Innenraum mit Wärme versorgen kann. Diesen gibt es aber im Kleinwagen nicht, weshalb das Resultat so schlecht ausfällt. In anderen Modellen werden die Zuheizung verbaut und bessere Heizleistungen erreicht (z.B. VW Touran 1.6 TDI BMT).

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen*

⊕ Mit dem 105-PS-TDI ist der Fabia Combi flott unterwegs. Dreht man die Gänge aus, sind Überholmanöver im Handumdrehen erledigt. Aber auch schaltfaules Fahren ist dank 250 Nm Drehmoment problemlos möglich, selbst im fünften Gang sind die Beschleunigungswerte einwandfrei.

2,3 Laufkultur

⊕ Es sind leichte Vibrationen im Innenraum spürbar, aber nicht wirklich störend - für einen Diesel in einem Kleinwagen ist die Laufkultur gut. Brummen tritt kaum auf und auch Dröhnen verkneift sich der Vierzylinder weitgehend.

2,4 Schaltung

Die Gänge lassen sich ordentlich durchschalten, allerdings arbeitet die Schaltung nicht besonders präzise. Beim Einlegen des Rückwärtsganges sollte der Fabia Combi stehen, sonst kann es im Getriebe leise krachen.

⊕ Die Schaltwege sind angenehm kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch. Eine Gangempfehlung hilft dabei, den ökonomisch sinnvollen Gang zu wählen und somit Kraftstoff zu sparen.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Beim Durchschalten der Gänge entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Der fünfte Gang ist lang genug übersetzt, um ein niedriges Drehzahlniveau auch auf der Autobahn zu ermöglichen. Dennoch wäre ein enger gestuftes Sechsganggetriebe wie im Touran mit diesem Motor passender und damit optimal.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

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

2,2 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch hier hilft das ESP dem Fahrer, kritische Situationen zu meistern. Bei Lastwechseln verhält sich der Skoda recht neutral. Durch den bei ausgeprägten Bodenwellen und schnellen Richtungswechseln etwas wankenden Aufbau hat man nicht immer ein besonders souveränes Fahrgefühl - sicher bleibt der Fabia Combi aber auf jeden Fall.

2,4 Lenkung*

⊕ Der Kraftaufwand beim Lenken ist gering. Die Lenkung spricht gut an und ist zielgenau; der Fahrer hat einen ordentlichen Kontakt zur Straße. Bei höheren Geschwindigkeiten wünscht man sich aber mehr Rückstellmoment in die Mittellage. Der Wendekreis könnte mit 10,5 Metern etwas kleiner sein.

1,9 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fabia Combi durchschnittlich 36 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich dabei absolut standfest und unnachgiebig. Die Bremsen sprechen gut an und lassen sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

2,4 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Optional gibt es dynamisches Kurven- und Abbiegelicht, das nachts die Sicht verbessert. Das optional erhältliche Reifendrucksystem warnt vor Luftverlust in den Reifen.

ADAC-Ausweichtest



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.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.

2,3 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. Insassen auf den vorderen Plätzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Fabia als Limousine vier von fünf möglichen Sternen. Für den Combi ist ein ähnlich gutes Ergebnis zu erwarten. 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 stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls von Helfern hohe Zugkraft aufbringen.

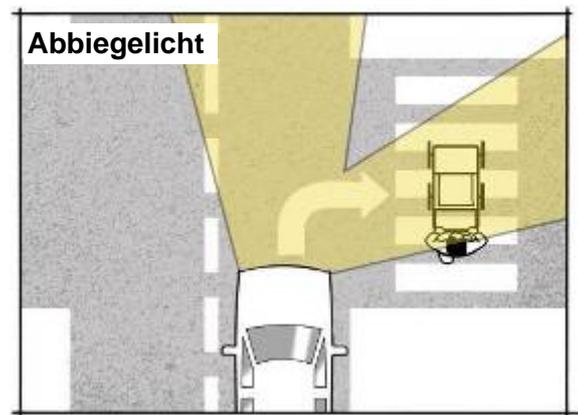
2,1 Kindersicherheit

⊕ 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 der Fabia 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.

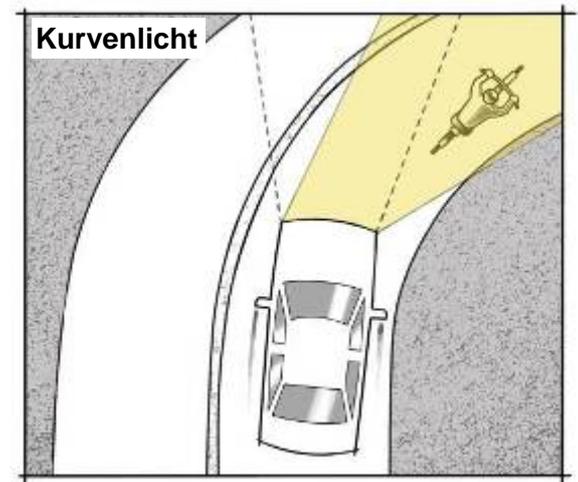
3,2 Fußgängerschutz

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 zu aggressiv.



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.



Kurvenlicht

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

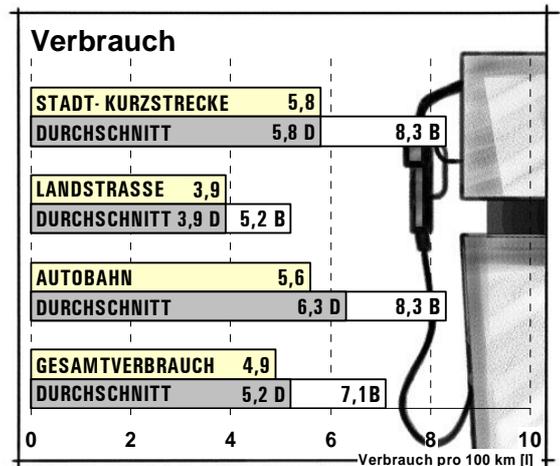
3,2 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Fabia Combi mit dem 1,6-l-TDI liegt bei 4,9 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 128 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 28 Punkte. Innerorts genehmigt sich der Kleinwagen 5,8 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, nur der Stickstoffoxid-Anteil im Autobahnzyklus zeigt sich leicht erhöht - ein typisches Bild bei sparsamen Dieselmotoren.

Ansonsten gibt es wenig Kritik, da ein geschlossenes Partikelfilter-System effektiv den Ruß aus dem Abgasstrom herausfiltert. So können beim EcoTest im Bereich Abgas 42 von 50 möglichen Punkten erreicht werden. Zusammen mit der CO₂-Wertung ergeben sich 70 Punkte und damit gerade so vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb entstehen hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch recht niedrig liegt im Umfeld der Konkurrenten, kann der Fabia Combi hier eine gute Bewertung erzielen.

2,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Skoda besitzt eine fahrabhängige Serviceintervallanzeige. Gemäß Hersteller ist dabei im Schnitt alle 30.000 km oder zwei Jahre ein Longlife-Service fällig. Der TDI-Motor besitzt einen Zahnriemen, der erst nach 180.000 km erneuert werden muß.

⊕ 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. Teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

1,7 Wertstabilität*

⊕ Dem Fabia Combi wird in der getesteten Variante eine gute Wertbeständigkeit attestiert. Erst kürzlich gab es ein kleines Facelift und die Motorentechnik ist bis auf Start-Stopp-Funktion und Batteriemanagement auf dem aktuellen Stand. Beides wirkt sich positiv auf den Restwertverlauf aus.

4,7 Kosten für Anschaffung*

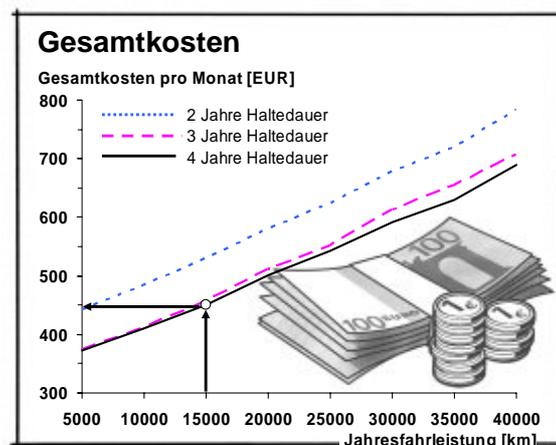
⊖ Mit einem Anschaffungspreis von 19.280 Euro kann man beim Fabia Combi 1.6 TDI schon lange nicht mehr von einem Schnäppchen sprechen - nicht nur für einen Kleinwagen ist das viel Geld. Die Ausstattung umfasst alles Nötige bei der Sicherheit und einige Annehmlichkeiten im Komfortbereich. Die Ausstattungsliste gibt aber dennoch einiges her und kann den Anschaffungspreis auch deutlich über 20.000 Euro treiben.

4,0 Fixkosten*

⊖ Bei den festen monatlichen Kosten schneidet der Fabia Combi nicht gut ab, zwar bleibt die KFZ-Steuer mit 152 Euro im Jahr verhältnismäßig günstig, jedoch fällt vor allem die Haftpflichtversicherung sehr teuer aus. Auch bei der Teilkasko ist der kleine Kombi ungünstig eingestuft, nur die Vollkaskoeinstufung liegt im günstigen Bereich.

3,8 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, die für diesen Fabia Combi anfallen, dann reiht sich der Kleinwagen im hinteren Mittelfeld seiner Klasse ein. Die Kraftstoffkosten fallen günstig aus, können aber die hohen Fixkosten und den verhältnismäßig hohen absoluten Wertverlust in Euro und Cent nicht mehr aufwiegen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 450 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	1.2 TDI Greenline	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	3/1198	4/1197	4/1197	4/1390	4/1199	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	63(86)	77(105)	132(180)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	160/1500	175/1550	250/2000	230/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	16,7	15,0	11,8	10,2	7,3	14,3	12,7	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	164	178	193	226	172	177	190
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	6,4 S	6,1 S	6,2 S	7,1 SP	4,1 D	4,9 D	4,9 D
CO2 [g/km]	132	128	121	124	148	89	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/15	17/16/15	17/16/15	16/17/15	17/21/22	18/17/17	18/17/17	18/16/19
Steuer pro Jahr [Euro]	48	40	26	32	84	114	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	392	400	408	450	577	412	405	437
Preis [Euro]	11.180	12.430	13.680	16.680	22.490	17.380	15.480	18.080

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 3,9/ 5,6 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	109g/km / 128g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4247/1642/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1245 kg/449 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	915 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Abbiegelicht)	270 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch(hinten)	260 Euro ^o
Reifendruckkontrolle (inkl. Berganfahrassistent)	100 Euro ^o
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 ^o
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 ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	500 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	96 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	237 Euro
Monatliche Gesamtkosten	450 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/16/19
Grundpreis	19.280 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.



Skoda Fabia Combi
1.6 TDI Elegance (DPF)

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest