



Skoda Fabia 1.2 Ambiente

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(44 kW / 60 PS)

Skoda ist als preiswerte Marke des Volkswagenkonzerns bekannt geworden. Inzwischen sind die Autos immer besser geworden, aber auch die Preise entsprechend üppiger. Einzig das Basismodell des Fabia ist noch wirklich günstig zu haben, das hier im ADAC Autotest antritt. Vom 1,2-l-Dreizylinder-Benziner mit 60 PS darf man freilich nicht viel erwarten, mehr als Mitschwimmen im Verkehr geht kaum. Wem das genügt, der wird vom Platzangebot und manch praktischem Detail (z.B. seitlicher Korb im Kofferraum) erfreut sein. Wie bei allen anderen Modellen gibt's an der Verarbeitung nichts auszusetzen. Das Fahrwerk hat Skoda komfortabel und sicher abgestimmt. Verzicht muss man also nur bei den Fahrleistungen, nicht aber bei der Sicherheit üben: vier Airbags und ESP sind immer an Bord. Wer nicht häufig weite Strecken unterwegs ist, sollte den kleinen Fabia mal näher anschauen.

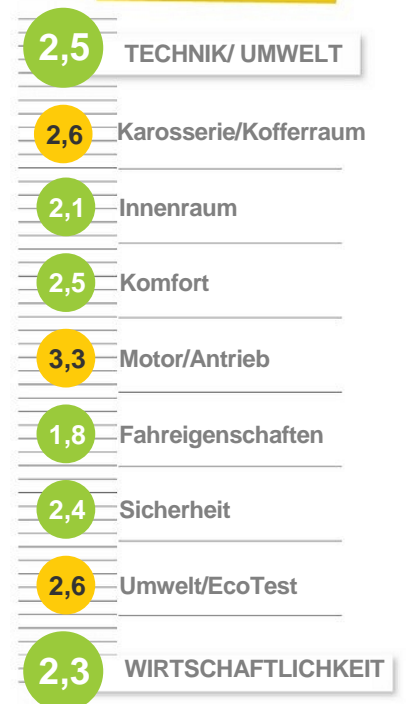
Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza, VW Polo.

+ einfacher Zustieg, gutes Raumangebot, praktische Details, ordentliche Verarbeitung, moderater Anschaffungspreis

- magere Fahrleistungen



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Türen und Klappen sind sauber eingepasst und besitzen schmale, gleichmäßige Spaltabstände. Das Interieur wirkt insgesamt solide, die verwendeten Materialien wirken nicht besonders hochwertig, zeigen sich aber stabil. Die Dachlast kann bis zu 75 kg betragen. Insgesamt können 455 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 Parkreplern. Der Motorraum ist nach unten offen - so kann ungehindert Schmutz eindringen und es entstehen verbrauchsfördernde Luftwirbel.

3,0

Sicht

Die Fahrzeugenden des Fabia können im üblichen Rahmen eingesehen werden, etwas Abschätzung und Erfahrung sind erforderlich. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Kleinwagen durchschnittlich ab, nach schräg hinten ist die Sicht durch die breiten Dachpfosten eingeschränkt.

⊕ Aufgrund der abfallenden Haube können Hindernisse auch nah am Boden 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 (nicht im Testwagen). Gegen Aufpreis ist hinten eine optische und akustische Einparkhilfe erhältlich.

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

2,5

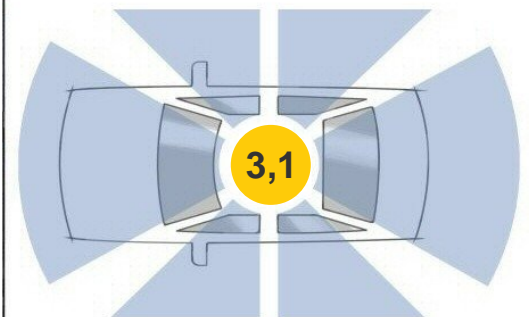
Ein-/Ausstieg

⊕ 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.

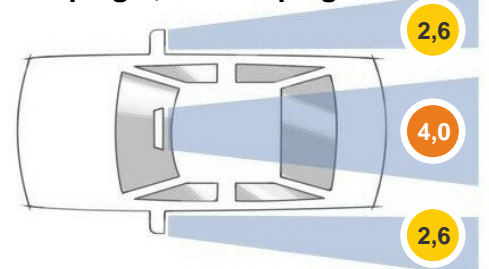


Die Sicht nach hinten ist gerade noch zufriedenstellend.

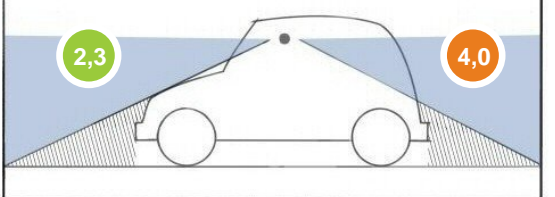
Rundumsicht



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.

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 Türbremsen sind kräftig genug ausgelegt, sie können die Türen auch an leichten Steigungen zuverlässig geöffnet halten; vorne gibt es drei Arretierungspunkte, hinten zwei. Haltegriffe erleichtern allen außen sitzenden Passagieren das Aus- und Einsteigen.

⊖ 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 gegeben, lässt man den Schlüssel dann versehentlich 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). Man kann den Kofferraum teilweise bis zum Dach hoch beladen, damit lassen sich auch sperrige Gegenstände transportieren.



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

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Der Kofferraum ist gut zugänglich, er hat ein praktisches Format und lässt sich damit gut nutzen. Die Heckklappe kann auch per Fernbedienung entriegelt werden. Sie schwingt leicht nach oben. Um Gegenstände in den Kofferraum zu laden, müssen sie nur 64 cm angehoben werden. Die innere Ladekante von knapp 17 cm stört etwas, besonders dann beim Ausladen. 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 praktisch sichern. Als Besonderheit kann man die Kofferraumabdeckung in zwei Stufen befestigen und damit auch als Raumteiler verwenden.

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

- +** Der Fabia gibt bei der Bedienung keine Rätsel auf. Man braucht nur wenig Zeit, um die Funktionen 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. Die Symbole auf den Tasten der Climatic sind groß genug. 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. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und gut abzulesen. Praktisch ist die Multifunktions-Anzeige, u.a. mit Angabe von Verbrauch, Außentemperatur. 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 wird 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 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 1,93 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, können auf der Rücksitzbank Passagiere mit 1,91 m bequem sitzen. Die Innenbreite ist für zwei Leute großzügig, das subjektive Raumgefühl einwandfrei.



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

2,5 KOMFORT

2,2 Federung

+ Die Feder-/Dämpfer-Charakteristik ist weitgehend ausgewogen abgestimmt. Sie tendiert in Richtung straff. Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden einwandfrei geschluckt, kurzwellige Unebenheiten und Einzelhindernisse sind eher spürbar, aber nicht unangenehm für die Insassen. Stuckern tritt selten auf. Um die Querachse nickt die Karosserie kaum, um die Längsachse wankt sie bei schnellen Richtungsänderungen schon ausgeprägt. Voll beladen bleibt der Fabia komfortabel, wankt etwas mehr, reagiert aber auch gelassener auf kurze Unebenheiten.

2,5 Sitze

+ Die Vordersitze lassen sich durch die Höheneinstellung unterschiedlichen Personengrößen gut anpassen. Sie sind ausgewogen bis straff gefedert. Der Seitenhalt bei Kurvenfahrt könnte etwas ausgeprägter sein. Im Allgemeinen sitzt man entspannt und bequem auf dem Gestühl. Die Lehnen sind hoch, verjüngen sich aber früh in der Breite. Füße und Beine werden gut unterstützt, auch wenn die Sitzfläche etwas länger sein dürfte. Hinten sitzen Mitfahrer ordentlich 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.

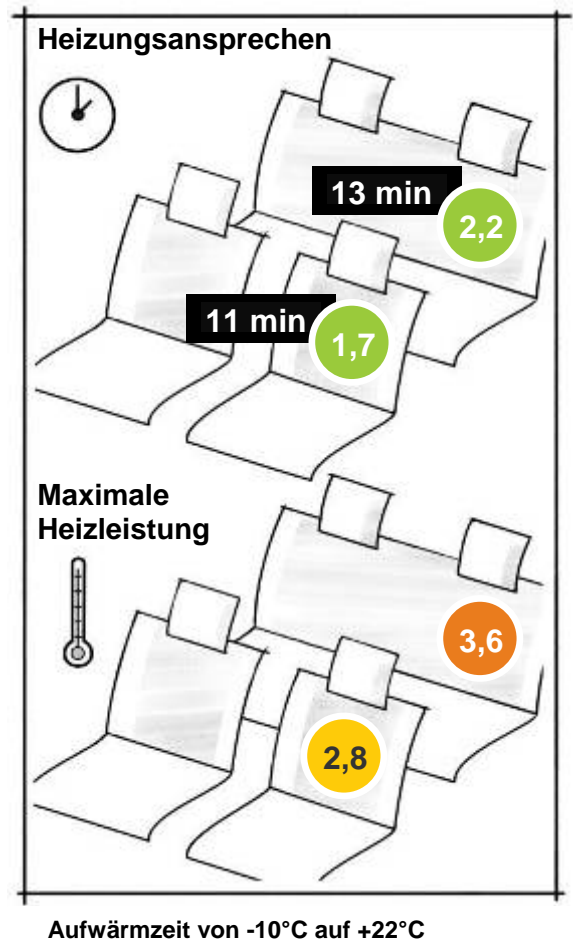
3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h ist noch durchschnittlich hoch - er beträgt immerhin 72 dB(A). Bei höheren Geschwindigkeiten tritt das Motorgeräusch kernig in den Vordergrund, wird aber nicht störend laut. Die Windgeräusche sind ausgeprägt.

2,5 Klimatisierung

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

+ Die Heizung arbeitet recht kräftig. Sie spricht vorne schnell an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Leistung etwas schlechter. Die Temperatur lässt sich über einen Drehregler vorwählen, die Elektronik sorgt für den genauen Temperatur-Output. Gebläsestärke und Luftverteilung muss der Fahrer manuell vorgeben. Es handelt sich also um eine Klima-Halbautomatik - eine einfach zu bedienende und praktische Lösung, die etwas kostengünstiger ist als die Vollautomatik. Die Klimaanlage gibt es in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig, sie sorgt für angenehme Temperatur im Sommer, es kann auch das Handschuhfach damit gekühlt werden. Optional ist eine Klimaautomatik erhältlich.



3,3 MOTOR/ANTRIEB

5,4 Fahrleistungen*

– Der 60-PS-Motor reicht nur zum Mitschwimmen im Stadtverkehr und auf der Landstraße. Schon auf der Autobahn kann er an manchen Steigungen kaum 120 km/h halten. Überholvorgänge sollte man sich also vorher sehr gut überlegen. Wer aber hauptsächlich innerorts unterwegs ist und ansonsten einen sehr ruhigen Fahrstil pflegt, für den reicht der kleine Motor - zumal er sehr sparsam für einen Benziner bewegt werden kann.

2,7 Laufkultur

Der Motor läuft überwiegend kultiviert, insbesondere für einen Dreizylinder. Nur unter 1.500 U/min. bei gleichzeitiger Last zeigt er leichte Vibrationen. Dröhnen tritt beim Ausdrehen auf, dann aber auch nicht dominant.

2,1 Schaltung

+ Das Getriebe lässt sich exakt und sehr leichtgängig schalten. Die Schaltwege sind kurz, die mögliche Schaltgeschwindigkeit sehr hoch.

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

2,0 Getriebeabstufung

+ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Eine längere Gesamtübersetzung würde der kleine Motor kaum packen. Ohnehin ist viel Schaltarbeit angesagt, will man halbwegs flott vorankommen, gleichzeitig aber nicht immer in höchsten Drehzahlregionen verweilen.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 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 ansonsten leichtgängige Lenkung tendiert dabei etwas zum Verhärten.

2,0 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 weitgehend 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. Die insgesamt direkte Auslegung der Lenkung unterstützt die Handlichkeit des Kleinwagens. Nur der Wendekreis könnte mit 10,5 Metern etwas kleiner sein.

1,7 Bremse

⊕ Die Bremswirkung ist sehr gut. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand steht der Fabia 1.2 bereits nach 35,5 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, Reifen 195/55 R15, halbe Zuladung). Auch bei sehr hoher Beanspruchung lässt die Bremswirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremse zu nutzen.

2,4 SICHERHEIT

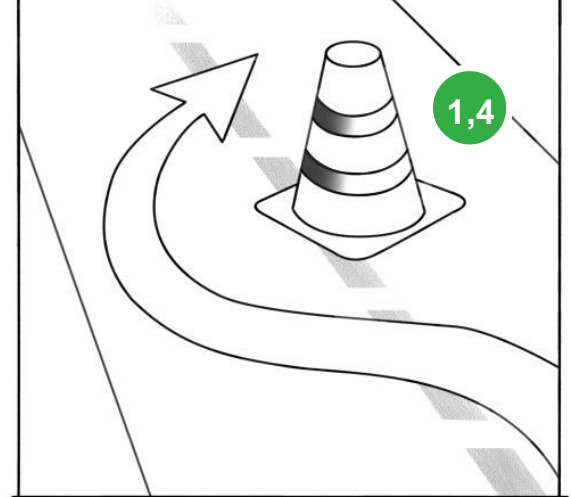
2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Die verbesserte Sicht bei Nacht durch das dynamische Kurven- und Abbiegelicht stellt ein zusätzliches Plus an Sicherheit dar (optional, nicht im Testwagen). Das gegen Aufpreis erhältliche Reifendrucksystem warnt vor Luftverlust in den Reifen.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

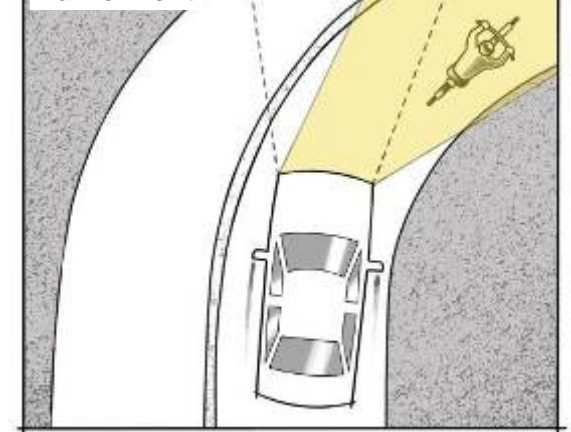
Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe für Mitfahrer bis ca. 1,70 m Größe aus. Durch den recht großen Abstand zu den Köpfen ist das Schutzpotenzial der Kopfstützen im Falle eines Heckaufpralls nicht optimal. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen.

ADAC-Ausweichtest



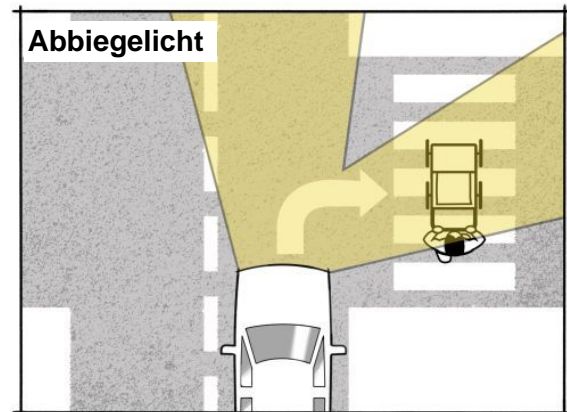
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenlicht



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

⊕ Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Fabia vier von fünf möglichen Sternen (Test 2007). 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. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gut. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls von Helfern hohe Zugkraft aufbringen.



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.

2,2 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 verwechselt 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.

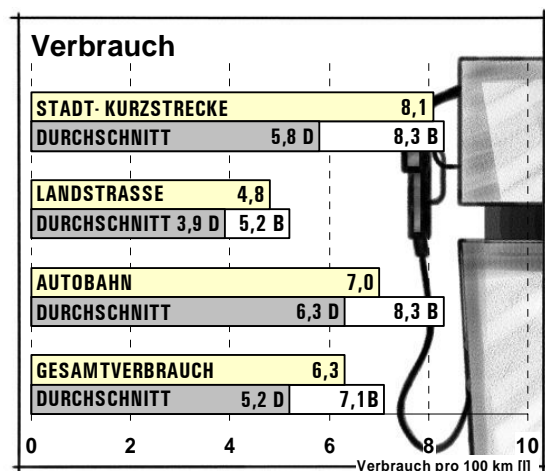
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Fabia 1.2 liegt bei 6,3 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 143 g pro Kilometer. Das reicht im ADAC EcoTest nur für 22 Punkte. Innerorts benötigt der Kleinwagen 8,1 l, außerorts günstige 4,8 l und auf der Autobahn 7,0 l Super pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, nur die CO-Werte sind im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht. Somit reicht es "nur" für 46 von 50 möglichen Punkte im Bereich Schadstoffe des EcoTest. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, so kann er Fabia 1.2 insgesamt 68 Punkte und damit drei von fünf Sterne im ADAC EcoTest erzielen.



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

2,3

WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,8

Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch im Klassenumfeld nicht gerade niedrig ausfällt und zudem das teure Super-Benzin benötigt wird (E10 auch freigegeben), erhält der kleine Tscheche hier eine schlechte Bewertung.

1,6

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.

+ 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.

3,6

Wertstabilität*

Dem getesteten Fabia 1.2 Ambiente wird eine zufriedenstellende Restwertentwicklung prognostiziert. Positiv wirkt sich das inzwischen richtig gute Image von Skoda aus, negativ die fehlenden aktuellen Sprittsparmaßnahmen und der innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums zu erwartende Modellwechsel.

1,9

Kosten für Anschaffung*

+ Mit 13.280 Euro ist der Fabia kein Sonderangebot, allerdings günstig im Vergleich zu seiner Konkurrenz, insbesondere in Anbetracht der guten Grundausstattung. Zur Zeit wird die getestete Variante mit abgespeckter Ausstattung auch mancherorts für knapp unter 10.000 Euro zum Aktionspreis angeboten.

1,4

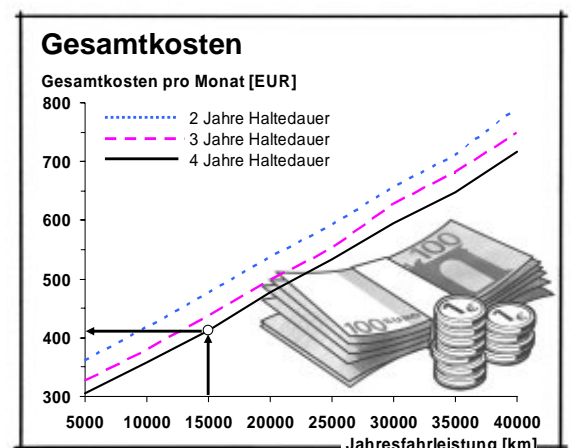
Fixkosten*

+ Die KFZ-Steuer liegt bei akzeptablen 48 Euro im Jahr. Die Einstufungen für Haftpflicht und Teilkasko sind günstig, für die Vollkasko moderat. Somit halten sich die festen Kosten im Jahr im günstigen Rahmen.

2,0

Monatliche Gesamtkosten*

+ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Fabia 1.2 Ambiente im Umfeld seiner Konkurrenten, dann kann er sich im vorderen Feld einsortieren. Nur die hohen Betriebskosten lassen ihn zurückfallen. Damit ist diese Variante vor allem für Wenigfahrer interessant.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 413 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2 TSI	1.2 TSI	RS	1.2 TDI Greenline	1.6 TDI	1.6 TDI	1.6 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1198	4/1197	4/1197	4/1390	4/1199	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	51(69)	63(86)	77(105)	132(180)	55(75)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	112/3000	160/1500	175/1550	250/2000	180/2000	195/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	14,9	11,7	10,1	7,3	14,3	14,1	12,6	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	177	191	224	172	166	176	188
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	5,8 S	5,9 S	6,8 SP	3,7 D	4,5 D	4,5 D	4,5 D
CO2 [g/km]	128	121	124	148	89	109	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/14	14/15/14	17/16/16	17/21/22	18/16/17	18/16/17	18/16/17	15/15/19
Steuer pro Jahr [Euro]	40	26	32	84	114	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	409	415	439	567	395	379	418	422
Preis [Euro]	11.830	13.080	16.080	21.890	16.980	13.530	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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1198 ccm
Leistung	44 kW (60 PS)
bei	5200 U/min
Maximales Drehmoment	108 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	195/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,45 m
Höchstgeschwindigkeit	155 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	12,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/ 4,8/ 7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	132g/km / 143g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4000/1642/1498 mm
Leergewicht/Zuladung	1090 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	710 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)	470 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	260 Euro
Reifendruckkontrolle (inkl. Berganfahrassistent)	100 Euro ^o
Reserverad, vollwertig	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seitenvorne/ 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	230 Euro
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro
Nebelscheinwerfer	200 Euro
Schiebe-Hubdach (Glas, elektrisch)	500 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	143 Euro
Monatliche Werkstattkosten	37 Euro
Monatliche Fixkosten	63 Euro
Monatlicher Wertverlust	169 Euro
Monatliche Gesamtkosten	412 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/14
Grundpreis	13.280 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 1.2 Ambiente

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest