



Skoda Fabia Combi 1.2 TSI Elegance

Fünftürige Kombilimousine der Kleinwagenklasse (63 kW / 86 PS)

Großzügiges Platzangebot bei kompakten Außenmaßen - so lässt sich der Skoda Fabia Kombi mit wenigen Worten beschreiben. Das Ladeabteil ist für einen Kleinwagen mit 455 l erstaunlich groß und auch der Innenraum bietet vier Erwachsenen genügend Platz. Doch der Fabia Kombi kann nicht nur mit seinem Platzangebot überzeugen, auch die Verarbeitung und das Finish sind auf hohem Niveau. Die verwendeten Materialien sind unauffällig und sachlich, gehen aber für die Fahrzeugklasse völlig in Ordnung. Zudem zeigt sich der Fabia Kombi mit dem 1,2-l-TSI-Motor gut motorisiert, erreicht mit einem Durchschnittsverbrauch von 6,0 l/100 km jedoch nur drei von fünf Sternen im ADAC-EcoTest. Das Fahrwerk ist absolut sicher und bietet dabei einen recht guten Fahrkomfort. Auch sicherheitstechnisch kann der Fabia mit Details wie dem optionalen Kurvenlicht, das in dieser Klasse nicht selbstverständlich ist, punkten. Insgesamt zeigt sich die serienmäßige Ausstattung recht umfangreich, dafür kommen auf den Käufer Kosten von 17.080 Euro für die Testversion zu.

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

+ großzügiger Kofferraum, gutes Raumangebot vorn, sicheres Fahrverhalten

- recht geringe Zuladung, hoher Verbrauch im Klassenvergleich, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,3 Senioren

2,4 Langstrecke

2,5 Transport

2,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

Verarbeitung

Finish und Verarbeitung der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Der Innenraum zeigt sich solide gefertigt, wenn auch die Materialien nüchtern und sachlich wirken.

- ⊕ Die Fahrzeugflanken werden durch breite, unlackierte Seitenleisten z. B. vor fremden Autotüren geschützt.
- ⊖ Der Motorraum ist von unten offen, so dass Schmutz leicht eindringen kann; der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung einbezogen, sondern muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden; die Türausschnitte sind nur zufriedenstellend gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet, zudem sind die lackierten Türschweller nicht gegen Verkratzen geschützt; die Stoßfänger sind ohne Stoßleisten und somit ungeschützt bei kleinen Parkremplern.

2,6

Alltagstauglichkeit

Der Skoda Fabia Combi kann sich bei der Alltagstauglichkeit im guten Mittelfeld einreihen. Er bietet vier vollwertige Plätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich allerdings mehr für Kurzstrecken eignet. Der Fabia bietet für einen Kleinwagen zwar ein ordentliches Raumangebot allerdings fällt die Zuladung nur ausreichend aus.

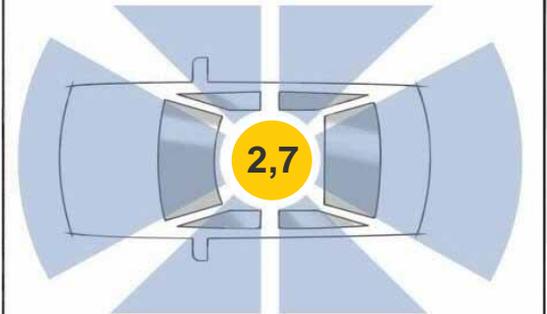
- ⊕ Auf dem Dach dürfen 75 kg transportiert werden (Dachreling gegen Aufpreis); für den Fall einer Reifenpanne stehen Wagenheber, Radmutterenschlüssel und ein vollwertiges Reserverad zur Verfügung; in Abhängigkeit des Testverbrauchs sind Reichweiten von rund 750 km mit einer Tankfüllung möglich.
- ⊖ Die maximale Zuladung fällt mit nur knapp 430 kg gering aus; bei voll beladenem Kofferraum ist das Reserverad nur schwer zugänglich.

2,6

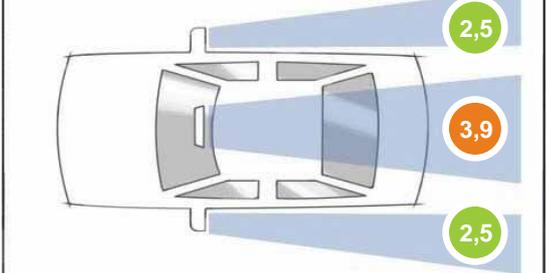
Sicht

Der Skoda Fabia kann zufriedenstellend überblickt werden. Die Sitzposition des Fahrers erlaubt ihm, auch das umliegende Verkehrsgeschehen ordentlich wahr zu nehmen.

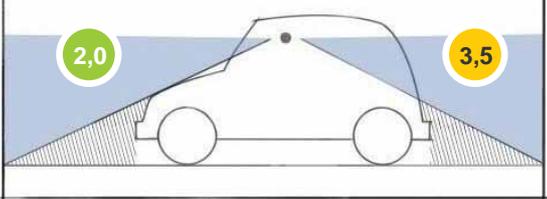
Rundumsicht



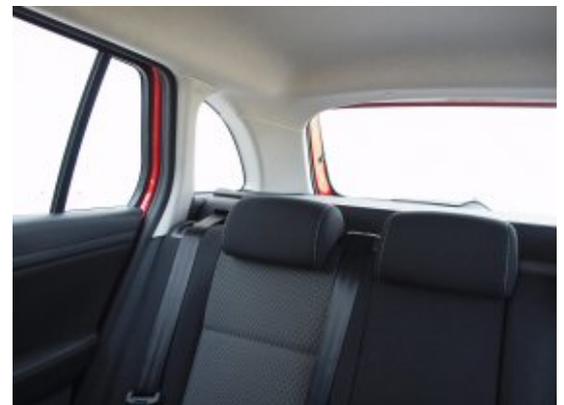
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten.

- ⊕ Bei der ADAC Rundumsichtmessung erzielt der Fabia ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis, besonders die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten jedoch ein; vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse können gut erkannt werden; die Außenspiegel ermöglichen ein ordentliches Sichtfeld, der linke hat zudem einen asphärischen Bereich; die Scheibenwischer reinigen einen großen Bereich des Sichtfeldes; die Projektionsscheinwerfer (Halogen) leuchten die Fahrbahn recht gut aus; für eine noch bessere Ausleuchtung können das optionale Kurven- und Abbiegelicht geordert werden (im Testfahrzeug vorhanden); bei Helligkeit sorgt das Tagfahrlicht für eine bessere Erkennbarkeit durch den Gegenverkehr.
- ⊖ Tief liegende Hindernisse hinter dem Fahrzeug können leicht übersehen werden; der Innenspiegel ermöglicht nur ein kleines Sichtfeld; als Sonderausstattung gibt es nur Parksensoren für das Heck.

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Fabia lässt sich mittels einer praktischen Funkfernbedienung, mit verwechslungssicheren Tasten, entriegeln. In der Summe seiner Eigenschaften ermöglicht der Fabia ein recht gutes Ein- und Aussteigen.

- ⊕ Die Schweller sind niedrig und damit in einer sehr guten Höhe positioniert; der horizontale Abstand zwischen dem Schweller und der Sitzaußenkante ist noch akzeptabel; die Türöffnungen sind vorn recht groß und ermöglichen ein bequemes Einsteigen; auch der Zustiegsbereich zur zweiten Sitzreihe fällt großzügig aus, dadurch ist auch hinten ein angenehmes Ein- und Aussteigen möglich; die Türaufhalter sind zufriedenstellend, allerdings besteht an Steigungen die Gefahr, dass die Türen wieder zufallen; es gibt für alle Insassen (außen) Haltegriffe am Dachhimmel.
- ⊖ Werden die Türen mit der Funkfernbedienung verriegelt, ist für die Insassen kein Aussteigen mehr möglich; man kann sich mit der Fernbedienung versehentlich aussperren, da das Fahrzeug z.B. auch bei offenem Kofferraum verriegelt wird.

0,6 Kofferraum-Volumen*

Der Fabia bietet für ein Fahrzeug seiner Klasse einen außerordentlich großen Kofferraum.

- ⊕ Üblicherweise fasst der Kofferraum 455 l; ist die Rücksitzbank umgelegt, können sogar 845 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) verstaut werden; aufgrund der praktischen Form lässt sich der Kofferraum über einen weiten Teil bis unters Dach beladen.



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

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster oder mit der Funkfernbedienung entriegeln. Die Öffnung weist ein praktisches Format auf, so dass sich auch sperrige Gegenstände gut einladen lassen.

- ⊕ Die Ladekante liegt mit nur knapp 63 Zentimetern über der Straße in einer guten Höhe; die Heckklappe schwingt 1,90 m über dem Boden auf und bietet somit auch großen Personen ausreichend Platz darunter; der Kofferraum ist verhältnismäßig kurz, so dass auch an der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar sind; die Kofferraumhöhe ist zufriedenstellend; die Ladeöffnung ist sehr breit.

– Innen liegt die Ladekante etwa 15 Zentimeter über dem Kofferraumboden, so dass das Gepäck beim Ausladen über diese Stufe gehoben werden muss; sowohl der Kofferraum (ca. 93 cm) als auch die Öffnung (ca. 85 cm) fallen recht schmal aus; das Heckklappenschloss steht hervor, so dass der Kopf dort relativ leicht gestoßen werden kann; nach dem Umklappen der Rücksitzbank entsteht eine unpraktische Stufe; der Kofferraum ist mit nur einer Lampe recht schwach ausgeleuchtet.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch umklappen, so dass der Fabia eine übliche Kofferraum-Variabilität bietet.

+ Unter dem Kofferraumboden sind einige praktische Fächer; im Kofferraum sind seitlich zwei Fächer und ein Kunststoffkorb für kleinere Utensilien; für Tragetaschen gibt es ausklappbare Haken.

– Das Umklappen der Rücksitzbank ist sehr umständlich: zuerst muss die Sitzfläche umgeklappt werden, dann müssen die Kopfstützen aus der Lehne herausgezogen werden (Halterungen in der Sitzfläche) und erst dann kann die Lehne umgelegt werden.

2,2 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Das Interieur des Fabia Combi ist übersichtlich aufgebaut. Die Anordnung der Bedienelemente ist sinnfällig, so dass die Bedienung bereits nach kurzer Zeit intuitiv erfolgt.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet; der Schalthebel liegt gut zur Hand, könnte aber etwas höher sein; das Zündschloss ist zwar unbeleuchtet und im Lenkstock angebracht, aber gut erreichbar; das Licht wird über einen gut erreichbaren Drehschalter, der links im Armaturenbrett positioniert ist, aktiviert; die Nebelleuchtschalter sind im Lichtschalter integriert; die Instrumente lassen sich gut ablesen und ein Bordcomputer informiert über alle wichtigen Betriebszustände (z. B. Durchschnitts- und Momentanverbrauch); sind Türen, Heckklappe oder Motorhaube nicht richtig geschlossen, wird der Fahrer gewarnt; das Bedienteil der Klimaanlage ist sehr gut positioniert und übersichtlich aufgebaut, allerdings könnten die Symbole auf den Tasten etwas größer sein; die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch ab; das Radio-/Navigationssystem ist ebenfalls in einer guten Höhe angebracht, es kann durch Berührung am Display oder über Lenkradtasten (Radio) eingestellt werden; alle weiteren Schalter sind sinnvoll platziert und die wichtigen Elemente sind beleuchtet; die vorderen Fensterheber werden elektrisch gesteuert, besitzen eine Antipp-Automatik und funktionieren auch ohne Zündung bis eine Tür geöffnet wird; die Vordersitze lassen sich manuell einstellen, die Elemente sind zufriedenstellend erreichbar (besonders die Lehneneinstellung ist ungünstig positioniert); vorn sind einige praktische Ablagen und Flaschenhalter; hinten gibt es Lehnentaschen und kleinere Ablagefächer in den Türen; es gibt zwei Handschuhfächer, allerdings sind beide recht klein; für die vorderen Passagiere gibt es Leseleuchten; die Außenspiegel können über einen praxisgerechten Schalter eingestellt werden, allerdings ist dieser etwas ungünstig positioniert; die Geschwindigkeitsregelung kann einfach aktiviert werden.

– Die hinteren Fenster müssen manuell bedient werden (elektrische Fensterheber gibt es gegen Aufpreis).



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

2,3 Raumangebot vorne*

Vorn findet man im Fabia gute Platzverhältnisse vor. Personen bis 1,93 m können bequem Platz nehmen. Auch die Innenbreite ist zufriedenstellend.

⊕ Viel Kopffreiheit; es stellt sich ein angenehmes subjektives Raumempfinden ein.

2,6 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Raumangebot zufriedenstellend. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt finden hinten Passagiere nur bis 1,84 m bequem Platz.

⊕ Auch im Fond ist die Kopffreiheit großzügig bemessen; das Raumempfinden ist angenehm; die Innenbreite zeigt sich großzügig.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,84 m Platz

4,0 Innenraum-Variabilität

Beim Fabia lassen sich lediglich die Rücksitzbank und -lehne umlegen, so dass er hier nur eine ausreichende Bewertung erlangt.

2,5 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist ausgewogen und sicher. Tendenziell zeigt sich das Fahrwerk komfortabel und eignet sich somit auch für lange Strecken.

⊕ Langwellige Fahrbahnunebenheiten werden mit einem leichten Nachschwingen absorbiert; kurze Wellen stellen das Fahrwerk ebenfalls vor keine Herausforderung, dringen allerdings bis zu den Insassen durch; Stukern ist kaum vorhanden; auf Einzelhindernisse oder Querfugen könnte das Fahrwerk etwas feiner ansprechen, unbequem wird es allerdings nicht; Kopfsteinpflasterbeläge dringen etwas ungefiltert zu den Insassen durch; bei schnell durchfahrenen Kurven neigt sich die Karosserie durchschnittlich; es sind kaum Nickbewegungen beim Bremsen oder Beschleunigen vorhanden.

2,1 Sitze

Im Testwagen waren optionale Sportsitze (Sport-Paket) verbaut. Die vorderen Sitze lassen sich längs verschieben und in der Höhe einstellen. Sie sind bequem gepolstert und bieten durch die kräftige Konturierung einen guten Halt.

⊕ Die Sitzflächen und -lehnen sind vorn stark ausgeprägt und bieten dadurch einen guten Seitenhalt (auch in schnell durchfahrenen Kurven); vorn sind die Lehnen hoch und gewährleisten eine gute Rückenunterstützung; im Fond sind sowohl Flächen als auch Lehnen weniger konturiert - der Seitenhalt ist zufriedenstellend; auch die Lehnenhöhe ist auf der Rückbank etwas geringer; vorn wie hinten ist die Sitzposition angenehm.

2,7 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bei 130 km/h bei durchschnittlichen 70 dB(A).

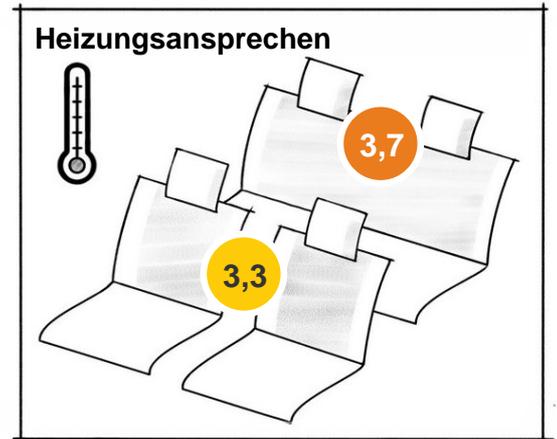
- + Motor- und Fahrgeräusche halten sich üblicherweise im Hintergrund.
- Bei höheren Geschwindigkeiten treten Windgeräusche deutlich in den Vordergrund.

3,1 Klimatisierung

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

Der Skoda Fabia ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Im Falle des Testfahrzeugs war die optionale Klimaautomatik (Climatronic) verbaut.

- + Die Temperatureinstellung erfolgt für alle Insassen gemeinsam; auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen; die hinteren Fenster lassen sich vollständig öffnen; ein Aktivkohlefilter hält Gerüche von den Insassen fern.
- Die Temperaturentfaltung beim Heizungstest ist vorn wie hinten zufriedenstellend (die Fußbereiche werden recht schnell warm, so dass sich auch ein angenehmes subjektives Empfinden einstellt. Die anderen Messbereiche benötigen mehr Zeit).



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Angetrieben wird der Fabia vom 1,2-l-TSI-Motor mit 86 PS und einem maximalen Drehmoment von 160 Nm. Im Klassenvergleich landet der kleine Skoda damit im guten Mittelfeld bei den Fahrleistungen. Auch die Elastizitätswerte sind in den zwei höchsten Gängen durchschnittlich.

- + Der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in knapp 7,5 Sekunden absolviert.

2,5 Laufkultur

Der Vier-Zylinder-Turbo-Benzinmotor legt insgesamt eine gute Laufkultur an den Tag.

- + Vibrationen sind kaum vorhanden.
- Besonders bei höheren Drehzahlen dröhnt der Motor recht unangenehm.

1,9 Schaltung

Das Getriebe ist sauber geführt, so dass sich die Gänge leicht einlegen lassen. Lediglich beim Wechsel vom vierten in den fünften Gang wird gelegentlich mehr Schaltpräzision vom Fahrer gefordert.

- + Die Schaltwege sind angenehm kurz, so dass sich auch schnelle Schaltvorgänge realisieren lassen; eine Schaltpunktanzeige hilft entsprechend der Fahrsituation den richtigen Gang zu wählen und somit Kraftstoff zu sparen; eine Berganfahrhilfe ist nur gegen Aufpreis lieferbar (inklusive Reifendrucküberwachung).
- Ein Start-Stopp-System ist nicht mit allen Ausstattungspaketen kombinierbar (im Testfahrzeug nicht vorhanden).

2,3 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt ist es allerdings zugunsten der Fahrleistungen eher kurz ausgelegt.

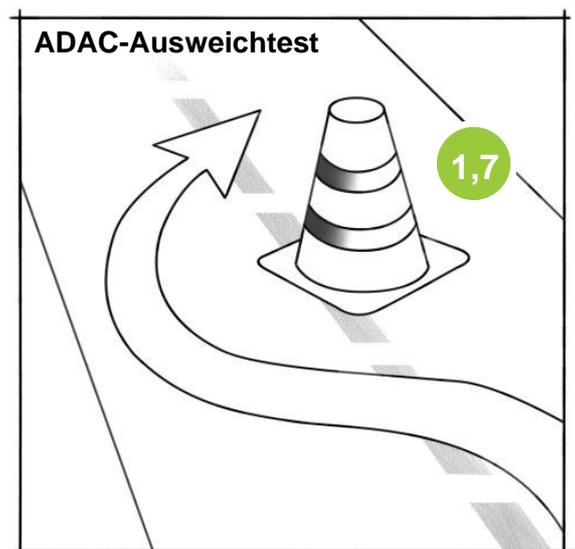
- + Die einzelnen Abstufungen wurden sinnvoll gewählt, so dass keine zu großen Drehzahlsprünge beim Gangwechsel entstehen.
- Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit recht hohen 3200 U/min.

1,8 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

Der Fabia Combi reagiert richtungsstabil auf Lenkbefehle und hält selbst bei hoher Geschwindigkeit seine Spur. Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe.

- + Prinzipiell ist der Wagen untersteuernd ausgelegt - ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert; beim ADAC Ausweichtest kann der Fabia ein gutes Ergebnis erzielen: er lässt sich sehr neutral und zielsicher durch den Parcours fahren; Lastwechselreaktionen sind selbst in Kurven nicht vorhanden; in Gefahrensituationen regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig; bei weniger griffiger Fahrbahn hilft die Traktionskontrolle bei durchdrehenden Rädern.



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.

2,3 Lenkung*

Die Lenkung spricht spontan an und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Zudem unterstützt die direkte Auslegung die Handlichkeit des Fahrzeugs.

- + Die Lenkung legt eine gute Zielgenauigkeit an den Tag.
- Der Wendekreis liegt im Klassenvergleich mit 10,5 m nur im unteren Mittelfeld.

1,4 Bremse

Die Bremsanlage ist standfest und kann mit einem kurzen Bremsweg überzeugen. Zudem spricht sie gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

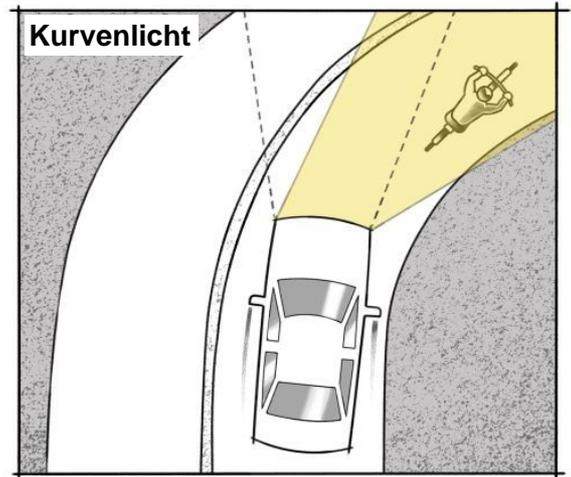
⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Fabia bereits nach 34,5 m (Mittelwert aus zehn Bremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Conti Premium Contact 2, 205/45 R16 83W); die Spurtreue wird beim Bremsen nicht beeinflusst;

2,5 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Fabia bietet im Klassenvergleich eine gute Sicherheitsausstattung.

⊕ ESP und ein elektronischer Bremsassistent sind serienmäßig an Bord; eine Reifendruckkontrolle warnt den Fahrer, wenn ein Rad Luft verliert (optional); gegen Aufpreis sind ein Kurven- und Abbiegelicht erhältlich; bei einer Vollbremsung wird der nachfolgende Verkehr durch ein blinkendes Bremslicht und ab Stillstand durch die Warnblinkanlage gewarnt.



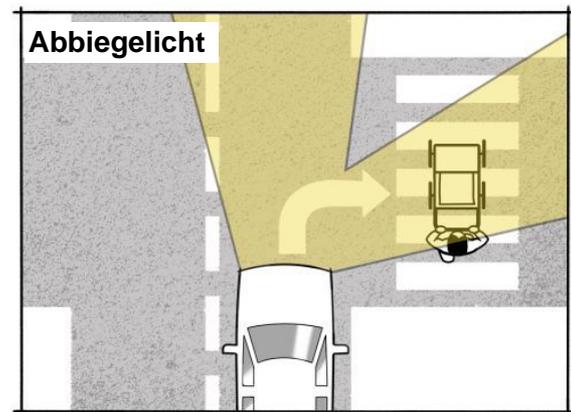
Kurvenlicht
Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Fabia 86 Prozent der möglichen Punkte und damit vier von fünf Sternen (Test von 2007).

⊕ Vorn werden die Passagiere ermahnt sich anzuschnallen; auf den vorderen Plätzen bieten die Kopfstützen Personen bis 1,80 m optimalen Schutz; da der Abstand zum Kopf gering ist, wird das Verletzungsrisiko bei einem Heckaufprall reduziert; die Außentürgriffe sind stabil, so dass im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte aufgebracht werden können.

⊖ Im Fond werden lediglich Personen bis 1,70 m optimal geschützt; der Abstand zwischen Stütze und Kopf könnte hinten geringer sein.



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.

2,0 Kindersicherheit

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Fabia bei der Kindersicherheit 36 von 49 Punkten (Test von 2007).

⊕ Auf den äußeren Plätzen gibt es im Fond Isofix-Halterungen mit einem dritten Befestigungspunkt (TOP-Tether); auf diesen Plätzen können Kinderrückhaltesysteme auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden, da die Gurtschlösser fest und optimal positioniert sind; es können auf allen Plätzen auch hohe Kindersitze befestigt werden; der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, so dass auch dort Rückhaltesysteme verwendet werden dürfen.

⊖ Der Mittelsitz hat eine ungünstige Sitzwulst, so dass auf diesem Platz Kindersitze nicht lagestabil befestigt werden können; im Fond sind die Gurtschlösser nicht verwechslungssicher; die Isofixhalterungen können nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

3,2 Fußgängerschutz

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Fabia 17 von 36 Punkten beim Fußgängerschutz - das ist ein befriedigendes Ergebnis.

- + Der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind entschärft.
- Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch viel zu aggressiv.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch und CO₂-Ausstoß kann der Fabia kein gutes Ergebnis erzielen. Er stößt beim ADAC EcoTest 166 Gramm CO₂ pro Kilometer aus und erreicht damit lediglich 21 von 50 Punkten. Dabei liegt der gemessene Durchschnittsverbrauch bei 6,0 l/100 km. Er setzt sich aus 7,3 l/100 innerorts, 5,2 l/100 km außerorts und 7,0 l/100 auf der Autobahn zusammen.

2,2 Schadstoffe

+ Insgesamt sind die Schadstoffanteile im Abgas recht gering, lediglich die Kohlenstoffmonoxidwerte steigen im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas an. Im Schadstoffkapitel werden somit 38 von 50 Punkten vergeben. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Fabia Kombi 59 Punkte - dies reicht für drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

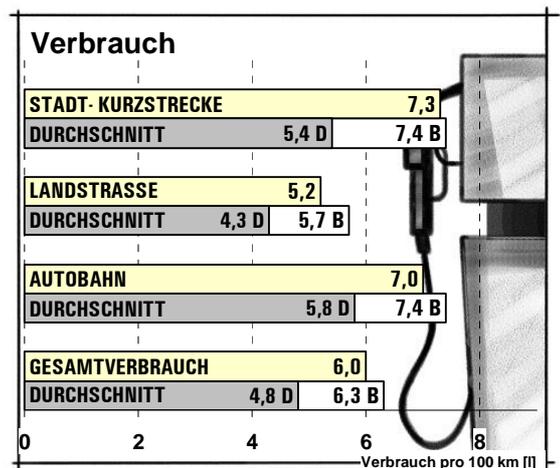
4,6 Betriebskosten*

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Fabia nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer schlechten Benotung in diesem Kapitel.

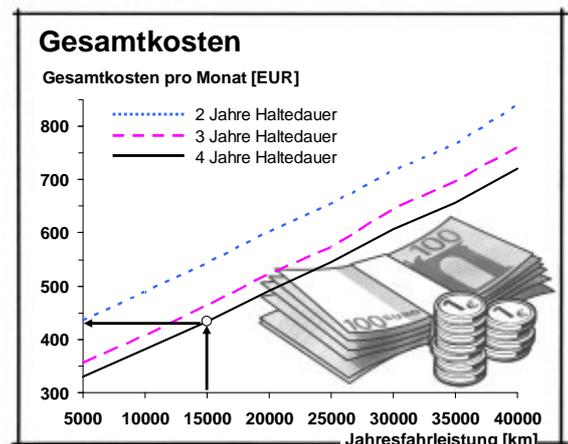
1,9 Werkstatt- / Reifenkosten*

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.



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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 433 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,3 Wertstabilität*

Die solide VW-Technik wirkt sich positiv auf den Werterhalt des kleinen Skoda aus, allerdings ist gegen Ende des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem neuen Modell zu rechnen, so dass dem Fabia insgesamt nur ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert wird.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Der Fabia Kombi ist mit der getesteten Motorisierung ab 17.080 Euro zu erwerben. Dies ist für einen Kleinwagen eine stolze Summe, wenn auch der Fabia einen großen Nutzwert vorweisen kann.

1,1 Fixkosten*

⊕ Bei den fixen Kosten kann der Fabia Kombi im Klassenvergleich ein gutes Ergebnis einfahren. Die Kfz-Steuer schlägt mit lediglich 46 Euro pro Jahr zu Buche. Doch auch die Versicherungseinstufungen fallen recht günstig aus (KH: 14; TK: 14; VK:15).

2,2 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Der Fabia Kombi erlaubt sich in keinem Kapitel der Wirtschaftlichkeit richtige Schwächen, allerdings kann er auch nirgends ein sehr gutes Ergebnis erzielen. Im Ganzen fallen die gesamten monatlichen Kosten jedoch noch gut aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	1.2	1.2 TSI	RS DSG (7-Gang)	1.2 TDI (DPF)	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI (DPF)	1.6 TDI (DPF)
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	4/1390	4/1199	4/1598	4/1598	4/1598
Leistung [kW(PS)]	44(60)	51(70)	77(105)	132(180)	55(75)	55(75)	66(90)	77(105)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	108/3000	112/3000	175/1550	250/2000	230/1500	195/1500	230/1500	250/1500
0-100 km/h[s]	16,7	15,0	10,2	7,3	14,3	14,1	12,7	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	164	193	226	172	166	177	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	5,5 S	5,3 S	6,2 SP	3,4 D	4,2 D	4,2 D	4,2 D
CO2 [g/km]	128	128	124	148	89	109	109	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/16/14	14/16/14	14/16/15	14/21/22	18/16/18	18/16/18	18/16/18	14/15/19
Steuer pro Jahr [Euro]	60	60	52	104	114	152	152	152
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	380	414	439	566	400	386	424	426
Preis [Euro]	11.530	12.630	16.880	22.740	17.580	14.330	15.680	18.280

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1197 ccm
Leistung	63 kW(86 PS)
bei	4800 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	205/45R16W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,5/10,45 m
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/ 5,2/ 7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	121g/km/ 166g/km
Innengeräusch 130km/h	69,7dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4247/1642/1498 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1895 mm
Leergewicht/Zuladung	1165 kg/426 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	455 l/845 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	750 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	126 Euro
Monatliche Werkstattkosten	41 Euro
Monatliche Fixkosten	63 Euro
Monatlicher Wertverlust	203 Euro
Monatliche Gesamtkosten	433 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/14
Grundpreis	17.080 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht(Kurven- und Abbiegel)	270 Euro [°]
Berganfahrhilfe(inkl. Reifendruckkübe)	100 Euro [°]
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht(inkl. Abbieglicht)	270 Euro [°]
Reifendruckkontrolle(inkl. Berganfahrhilf)	100 Euro [°]
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/190 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro [°]
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	490 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar(und beheizbar)	Serie
Dachreling	160 Euro [°]
Lackierung Metallic	420 Euro
Schiebe-Hubdach	

[°] im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen