



Skoda Fabia 1.2 TSI Style

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(66 kW / 90 PS)

Skoda hat den Fabia neu aufgelegt. Die dritte Generation des Kleinwagens wird weiterhin als Kombi und fünftürige Schrägheckvariante angeboten. Letztere wurde in Verbindung mit dem 1.2-TSI-Motor mit einer Leistung von 90 PS getestet. In dieser Leistungsstufe, die nur mit einem Fünfganggetriebe erhältlich ist, zeigt der Fabia gute Fahrleistungen. Der Verbrauch liegt im EcoTest bei zufriedenstellenden 5,2 l/100 km. Der neu gestaltete Innenraum präsentiert sich mit dem großen Touchscreen des optionalen "Bolero" Infotainmentsystems optisch ansprechend, die Bedienung fällt nach einer gewissen Eingewöhnung leicht. Die Verarbeitung geht in Ordnung, allerdings können nicht alle verwendeten Kunststoffe überzeugen - vieles ist hart und kratzempfindlich. Das Platzangebot ist vorn großzügig, hinten durchschnittlich. Das Ladeabteil fällt, bis zur Kofferraumabdeckung gemessen, mit 290 l recht groß aus - wem das nicht reicht, für den steht der Kombi bereit. Punkten kann der Fabia bei der Serien- und Sicherheitsausstattung, die beim Style umfangreich ausfällt. So gibt es den Frontradarassistenten mit City-Notbremssystem ab Werk. Das System warnt den Fahrer bei einer drohenden Kollision und leitet im Bedarfsfall eine automatische Notbremsung ein. Serienmäßig gibt es auch die Multikollisionsbremse, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch abbremst, um die Gefahr einer weiteren Kollision zu reduzieren. Zu haben ist der gelungene Kleinwagen in der getesteten Variante ab 16.920 Euro, was ein akzeptabler Preis ist. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A1, Citroen C3, Ford Fiesta, Hyundai i20, KIA Rio, Mazda 2, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Suzuki Swift, VW Polo.

+ großzügiges Platzangebot vorn, übersichtliches Cockpit, sichere Fahreigenschaften, sehr umfangreiche Serienausstattung, gute Crashtestergebnisse, saubere Abgase

- kein Xenon-, LED-Licht erhältlich, Falschbetankung möglich, Berganfahrhilfe nur gegen Aufpreis, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,2

AUTOTEST

2,3

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4

Familie

2,3

Stadtverkehr

2,6

Senioren

2,4

Langstrecke

3,1

Transport

2,5

Fahrspaß

2,2

Preis/Leistung

Stand: Januar 2015
Text: Martin Brand

Verarbeitung und Finish des Fabia sind auf gutem Niveau. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig. Das Ladeabteil ist ordentlich verkleidet, die Seitenverkleidungen bestehen aber aus kratzempfindlichem Kunststoff. Die Türausschnitte sind akzeptabel gegen Schmutz von außen abgedichtet, den Schwellern fehlen jedoch Lackschutzleisten. Das Interieur zeigt sich ebenfalls gut verarbeitet. Optisch aufgewertet wird der Innenraum durch Einlagen mit Klavierlackoptik. Die Anbauteile sind auch im Innenraum sauber gefertigt und solide verbaut. Nicht durchgehend überzeugen können dagegen die verwendeten Materialien, die hart und kratzempfindlich sind und daher keine besonders hochwertige Haptik besitzen.

+ Der Motorraum ist von unten abgeschottet und der Unterboden weitgehend glattflächig, das reduziert Luftwirbel und somit auch den Kraftstoffverbrauch. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Ein praktisches Detail: Für die kalte Jahreszeit befindet sich ein Eiskratzer in der Tankklappe, wodurch dieser bei Bedarf schnell greifbar ist und nicht im Innenraum verstaut werden muss.

- Es fehlen sowohl an den lackierten einteiligen Stoßfängern, als auch an den Türen Schutzleisten, die den Lack vor Beschädigungen bei leichten Remplern oder bei unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge schützen würden. Die Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten und ist zudem recht schwer. Der Tankstutzen besitzt keine Schutzklappe, wodurch sich der Fabia anstatt mit Benzin auch versehentlich mit Diesel betanken lässt, was hohe Reparaturkosten nach sich ziehen kann. Eine defekte Scheinwerferlampe im linken Scheinwerfer kann man mit Bordmitteln kaum wechseln, da direkt dahinter die Fahrzeugbatterie verbaut ist und man nicht an die Scheinwerferabdeckung kommt.

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Fabia 1.2 TSI Style in der Summe zufriedenstellend ab. Er besitzt vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale zulässige Zuladung beträgt akzeptable 454 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden - es gibt aber keine stabile Dachreling. Die zulässige Anhängelast entspricht bei gebremsten Anhängern 1.000 kg und bei ungebremsten 550 kg. Die maximale Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 50 kg. Möchte man einen Fahrradträger auf der Kupplung montieren und schwerere Fahrräder transportieren (z. B. E-Bike), fällt die Stützlast für zwei Fahrräder zu gering aus.

+ Mit dem 45 l Kraftstofftank lassen sich auf Basis des EcoTest-Verbrauch mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 865 km realisieren. Im Testwagen war das gegen Aufpreis erhältliche Notrad verbaut, mit dem nach einer Reifenpanne eine Weiterfahrt beschränkt auf 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt möglich ist. Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

- Serienmäßig gibt es für den Fall einer Reifenpanne nur ein Reifenreparaturset, das sich bereits bei kleineren Reifenschäden als unbrauchbar erweisen kann.

Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe, wodurch er das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken kann. Während das hintere Fahrzeugende aufgrund der steilen Heckscheibe einwandfrei abschätzbar ist, liegt die Fahrzeugfront nicht ideal im Blickfeld des Fahrers. Niedrige Hindernisse können direkt hinter dem Fahrzeug aufgrund der recht hoch angesetzten Heckscheibenunterkante nur akzeptabel wahrgenommen werden. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Fabia durchschnittlich ab. Dank der fast komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond wird die Sicht nach hinten wenig eingeschränkt. Störend sind jedoch die recht massiven C-Säulen, die die Sicht nach schräg hinten behindern. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln ist zufriedenstellend. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht nachfolgender Verkehrsteilnehmer gegen Aufpreis automatisch ab (im Testwagen verbaut, ohne Abschaltung). Die Halogen-Projektionsscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht (ab Ambition) sorgen für eine befriedigende Fahrbahnausleuchtung. Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion gibt es beim Fabia (ab Ambition) gegen Aufpreis. Die Scheibenwischer sorgen auch bei höheren Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis. Der Wischbereich könnte aber auf der Beifahrerseite etwas großzügiger ausfallen. Gegen Aufpreis gibt es beheizbare Scheibenwaschdüsen. Beim Rangieren helfen optionale Parksensoren am Heck (Comfort-Paket) und gegen weiteren Aufpreis gibt es diese auch vorn.

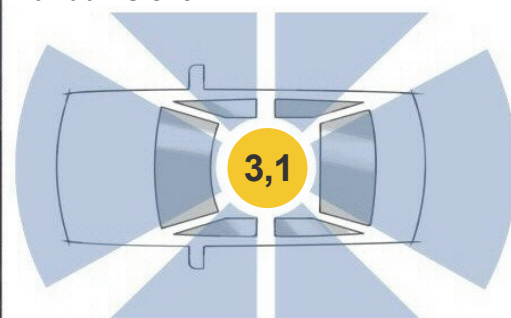
⊕ Tiefe Hindernisse können vor dem Fahrzeug dank der flachen Motorhaube sehr gut wahrgenommen werden.

⊖ Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern würden. Bessere Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind für den Fabia nicht erhältlich. Der Innenspiegel bietet nur ein mäßiges Sichtfeld nach hinten.

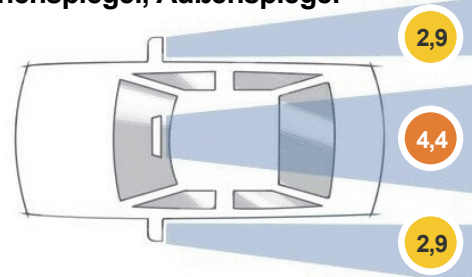


Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

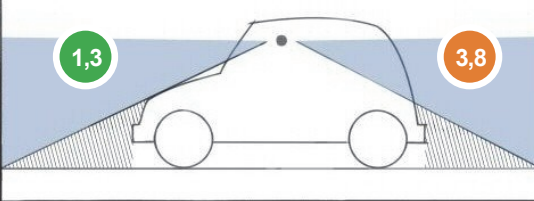
Rundumsicht



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

Beim Fabia steigt man vorn recht bequem ein und aus. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe über der Fahrbahn positioniert, die Schweller liegen niedrig. Da sie jedoch breit ausfallen, ist ein großer Schritt erforderlich. Der Abstand zwischen Sitzfläche und Dach ist akzeptabel. In den Fond gelangt man zufriedenstellend. Doch auch hier stören der breite Schweller und der recht niedrige Einstiegsbereich etwas.

+ Der Fabia ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet - das Öffnen/Schließen der Seitenscheiben ist mit der Fernbedienung aber nicht möglich. Gegen Aufpreis kann das schlüssellose Zugangssystem Kessy geordert werden. Dann kann der Schlüssel in der Tasche bleiben und das Fahrzeug mittels Sensoren an den Türgriffen und der Heckklappe entriegelt werden (nicht im Testfahrzeug). In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Fabia serienmäßig mit einem Fahrlichtassistenten inklusive Coming- und Leaving-Home-System ausgestattet. Dann leuchten die Scheinwerfer bei Dunkelheit für eine gewisse Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug aus. Die Türrastungen (vorn wie hinten drei) sind ausreichend stark dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Für alle außen Sitzenden sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden, die das Aussteigen erleichtern können. Dank des Easy Start-Systems ist ein versehentliches Aussperren nicht möglich, da erkannt wird, wenn sich der Schlüssel im Fahrzeug befindet.

- Wählt man die optionale Diebstahlwarnanlage, ist der Fabia mit einer Safe-Sicherung ausgestattet (nicht im Testfahrzeug). Schließt man dann das Fahrzeug mit der Fernbedienung ab, kann eine sich im Auto befindliche Person nicht mehr heraus, da die Türen dann nicht mehr geöffnet werden können. Die Safe-Sicherung kann durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abgeschaltet werden.

2,5

Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gut aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil 290 Liter. Baut man die Kofferraumabdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, lassen sich 370 Liter verstauen. Dann passen bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können, gemessen bis zur Fensterunterkante, bis zu 645 Liter eingeladen werden. Nutzt man das gesamte Volumen und stapelt bis unter das Dach, finden 1.035 Liter Platz.



Der Kofferraum mit 290 l Volumen entspricht dem klassenüblichen Niveau.

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe kann leicht geöffnet und geschlossen werden. Zum Schließen gibt es den Skoda-typischen Gummiknubbel an der Innenverkleidung. Der Kofferraumdeckel schwingt weit auf und bietet Personen bis über 1,90 m genügend Platz darunter. Die Höhe der Ladeöffnung ist großzügig bemessen, die Breite fällt durchschnittlich aus. Das Ladegut muss zum Einladen nicht zu weit angehoben werden, die Ladekante liegt 67 Zentimeter über der Fahrbahn. Beim Ausladen stört jedoch eine 18 Zentimeter hohe Stufe. Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände sehr gut erreichen.

- Der Kofferraum selbst besitzt eine praktische Grundfläche, ist aber recht schmal und niedrig. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden, die das Verschieben von Ladegut verhindert bzw. erschwert. Große Personen sollten auf den Kopf achten, da dieser leicht am abstehenden Heckklappenschloss gestoßen werden kann. Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit nur einer Lampe spärlich aus.

Die Kofferraum-Variabilität des Fabia ist insgesamt zufriedenstellend. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dank der Fondtüren ist der Mechanismus gut zugänglich und auch ohne großen Kraftaufwand bedienbar. Zur Gepäcksicherung gibt es stabile Verzurrösen. Darüber hinaus findet man zwei kleine Ablagefächer, zwei Haken für Taschen und ein Gummiband rechts an der Seitenverkleidung. Ein praktisches Detail: Die Kofferraumabdeckung kann parallel zur Rücksitzlehne platzsparend eingeschoben werden und stört dadurch kaum, wenn man das Abteil bis unters Dach beladen möchte. Alternativ lässt sie sich auch auf halber Kofferraumhöhe horizontal einhängen.

⊖ Klappt man die Rücksitzlehnen unvorsichtig zurück, können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden. Es gibt allerdings Einschübe für die Gurte in den Seitenverkleidungen.

Das Cockpit des neuen Fabia zeigt sich übersichtlich gestaltet. Serienmäßig gibt es beim Style einen fünf Zoll Bildschirm (Musiksystem Swing). Im Testwagen dominiert das 6,5-Zoll-Touch-Farbdisplay des optionalen Infotainmentsystems Bolero das Armaturenbrett. Das im Stil eines Smartphones aufgebaute Menü kann durch Wischen über den Bildschirm mit Näherungssensor oder über Bedientasten neben dem Bildschirm eingestellt werden. Trotz der klar strukturierten Menüführung ist aber aufgrund des Funktionsumfangs eine gewisse Eingewöhnungszeit nötig. Das System Bolero umfasst die "MirrorLink"-Funktion. Damit lassen sich Smartphones via USB koppeln und es können ausgewählte Funktionen des Handys über den Touchscreen im Fahrzeug bedient werden (z. B. Navigation). Darüber hinaus kann gegen Aufpreis das SmartGate geordert werden. Diese Funktion ermöglicht es, via Smartphone-App Fahrzeugdaten (u. a.: Kraftstoffverbrauch, Leistungsdaten, Servicedaten) abzurufen. Der Fahrersitz lässt sich manuell einstellen, die Einsteller sind zufriedenstellend erreichbar. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte insgesamt jedoch etwas höher positioniert sein. Das Klimaanlagebedienteil ist recht tief positioniert, wodurch der Fahrer zum Bedienen seinen Blick stark von der Fahrbahn abwenden muss. Nur der fahrerseitige elektrische Fensterheber besitzt eine Ab-/Aufwärtsautomatik. Vorn rechts und die optionalen elektrischen Fensterheber hinten, haben dagegen keine Antippautomatik. Zudem fehlt am Beifahrerfensterheber ein Einklemmschutz.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und auch die Pedale sind einwandfrei angeordnet. Der Motorstart erfolgt beim Style serienmäßig mittels im Lenkstock positionierten und beleuchtetem Startknopf (Easy Start-System). Das System erkennt wenn der Schlüssel im Fahrzeug ist und erlaubt erst dann einen Motorstart. Das Licht sowie die Nebelleuchten werden mittels links im Armaturenbrett positioniertem Drehschalter aktiviert. Der Status der Nebelleuchten wird im Kombiinstrument angezeigt. Alternativ kann man die Steuerung auch dem Lichtsensor überlassen. Die Lichtautomatik ist wie auch der Regensensor optional erhältlich. Die Empfindlichkeit des Regensensors lässt sich einstellen. Ebenso kann der Regensensor im Menü auch deaktiviert werden, dann steht neben den zwei Permanent-Wischgeschwindigkeiten auch eine einstellbare Intervallfunktion zur Verfügung. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Wisch-Waschfunktion. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, sind klar gezeichnet und lassen sich auch bei Dunkelheit einwandfrei ablesen. Der serienmäßig Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch sowie die Restreichweite.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität vermitteln beim neuen Skoda Fabia einen guten Eindruck.

Alternativ lassen sich Fahrdaten im Hauptdisplay anzeigen. Sind Türen oder Klappen (inkl. Motorhaube) geöffnet, wird dies dem Fahrer im Multifunktionsdisplay angezeigt. Die serienmäßige Geschwindigkeitsregelanlage wird am Blinkerhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Der Hauptbildschirm des Multimediasystems ist weit oben und gut erreichbar positioniert. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch am Lenkrad bedienen. Das Klimaanlagebedienteil (Climatronic) ist übersichtlich gestaltet und gibt keine Rätsel bei der Bedienung auf. Der Schalter der Heckscheibenheizung ist deutlich vom Klimaanlagebedienteil abgesetzt - das ist gewöhnungsbedürftig, da man ihn dort nicht erwartet. Die Heckscheibenheizung schaltet sich nach einer gewissen Zeit automatisch ab, um nicht unnötig Kraftstoff zu verbrauchen. Die Umluftfunktion wird bei drohendem Scheibenbeschlag automatisch deaktiviert (optionale Climatronic). Insgesamt sind die meisten Bedienelemente sinnvoll angeordnet sowie beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Vorn gibt es einige Ablagen, so auch große Flaschenhalter in den Türen und Schubladen unter den Vordersitzen. Darüber hinaus gibt es ein Fach in der Mittelarmlehne und ein Brillenfach. Ein nettes Detail: An den Innenseiten der Vordersitzlehnen gibt es kleine Netze für kleine Utensilien. Das Handschuhfach hat ein zufriedenstellendes Format und ist beleuchtet. Im Fond ist das Ablagenangebot akzeptabel. Es gibt schmale Türfächer und Taschen an den Vordersitzlehnen.

⊖ Die Fahrlichtanzeige ist im Lichtschalter integriert und vom Fahrer nur sehr schlecht erkennbar. Der Schalter für die elektrische Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet, so dass die Einstellrichtung der Spiegel nicht sofort schlüssig ist, zudem sind die Piktogramme schlecht ablesbar. Beim Anschnallen stört die Mittelarmlehne, da das Gurtschloss nicht ideal erreichbar ist. Ein fest eingebautes Navigationssystem ist beim Fabia nicht erhältlich.

1,8

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot fällt vorn im Klassenvergleich großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,95 m finden bequem Platz, die Kopffreiheit reicht sogar für noch etwas größere Personen. Die Innenbreite fällt sehr großzügig aus, wodurch sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumempfinden ergibt.

3,0

Raumangebot hinten*

Im Fond fallen die Platzverhältnisse insgesamt durchschnittlich aus. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond lediglich Passagiere bis gut 1,75 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für etwas größere Mitfahrer ausreichen. Die Innenbreite erweist sich im Fond ebenfalls als großzügig, für drei Personen nebeneinander wird es aber dennoch eng. Das subjektive Raumgefühl geht für einen Kleinwagen durchaus in Ordnung. Nur die nah am Kopf verlaufenden Dachsäulen auf den Außenplätzen schränken das Raumgefühl etwas ein.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden lediglich Personen bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Fabia werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den Fabia auch ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk erhältlich (nicht im Testwagen). Die Feder-/Dämpferabstimmung des Standardfahrwerks ist Skoda recht gut gelungen, wenn die Federung auch auf feine Unebenheiten etwas hölzern anspricht. So lassen mehrere aufeinander folgende kurze Wellen den Fabia nervös wirken. Auch größere Einzelhindernisse und Querfugen dringen recht deutlich, besonders über die Hinterachse, zu den Insassen durch. Kopfsteinpflaster wird durchschnittlich im Innenraum wahrgenommen.

⊕ Lange Wellen bringen den Fabia nicht aus der Ruhe, er federt aber speziell bei höheren Geschwindigkeiten sowie voll beladen stärker ein und aus. Einzelne kurze Wellen absorbiert die Federung ordentlich. Nickbewegungen beim Beschleunigen und Bremsen halten sich ebenso in tolerierbaren Grenzen wie Seitenneigungen bei Lenkimpulsen. Der Federungskomfort geht sowohl auf rauen Fahrbelägen als auch bei niedrigen Geschwindigkeiten in Ordnung.

2,4 Sitze

Gegen Aufpreis sind für den Fabia (Ambition, Style) Sportsitze vorn erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ In der Style-Ausstattung sind sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz in der Höhe einstellbar. Die Seriensitze zeigen sich körpergerecht geformt und bieten einen guten Sitzkomfort. Sitzflächen und Lehnen sind ordentlich konturiert, wenn auch letztere im Schulterbereich ausgeprägter und etwas höher sein könnten - der Seitenhalt ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß gut abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Rücksitzbank ist akzeptabel konturiert, man wünscht sich aber mehr Seitenhalt. Die Sitzposition ist im Fond zufriedenstellend, wenn auch die Sitzfläche recht steil angeordnet ist.

⊖ Für die Vordersitze gibt es keine Sitzneigungseinstellung. Einstellbare Lordosenstützen an den Vordersitzen, die für mehr Rückenunterstützung im Lendenbereich sorgen würden, sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt zufriedenstellend aus. Der bei Tempo 130 gemessene Geräuschpegel liegt bei 69,4 dB(A). Windgeräusche sind bei dieser Geschwindigkeit im Innenraum präsent, fallen aber nicht besonders negativ auf. Das Motorgeräusch wird nicht unangenehm wahrgenommen, nur bei hohen Drehzahlen ist das Aggregat deutlicher im Innenraum zu vernehmen. Fahrgeräusche werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

2,8

Klimatisierung

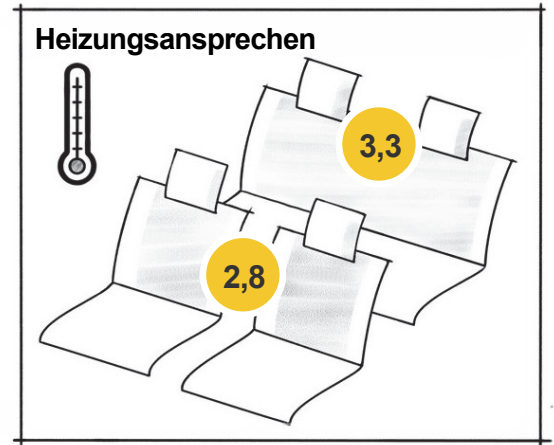
Der Fabia Style ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch die im Testwagen verbaute Klimaautomatik (Climatronic). Mit der Klimaautomatik schneidet der Fabia 1.2 TSI im Heizungstest zufriedenstellend ab. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorwählen, die Luftverteilung kann individuell (oben, mittig, unten) eingestellt werden.

Ein Aktivkohleeinsatz filtert unangenehme Gerüche aus der Außenluft (nur bei Wahl der Klimaautomatik verbaut). Die Climatronic besitzt einen Feuchtigkeitssensor. Die Klimaanlage wird so geregelt, dass ein Beschlagen der Scheiben verhindert werden kann.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

⊕ Der kleine 1.2 TSI Benzinmotor leistet 90 PS (4.400 1/min) und das maximale Drehmoment von 160 Nm liegt zwischen 1.400 und 3.500 1/min an. Die Elastizitätswerte fallen dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments zufriedenstellend aus. Im vierten Gang dauert es rund 11,6 Sekunden, bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird, im Fünften sind es 15,3 Sekunden. Der simulierte Überholvorgang wird in guten 6,8 Sekunden (zweiter Gang) absolviert.



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

2,3 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des aufgeladenen Vierzylinder-Direkteinspritzers geht insgesamt durchaus in Ordnung. Motorvibrationen sind im normalen Fahrbetrieb im Innenraum nur in leichter Form am Lenkrad und an den Pedalen spürbar. Bei hohen Drehzahlen läuft das Aggregat jedoch etwas unkultivierter. Störende Motorgeräusche werden wenig wahrgenommen, unter Last kann aber im unteren Drehzahlbereich ein leichtes Dröhnen zu vernehmen sein.

2,2 Schaltung

⊕ Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich insgesamt präzise und mit wenig Kraftaufwand schalten. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, so dass sich auch recht schnelle Gangwechsel realisieren lassen. Der Rückwärtsgang ist vorne links angeordnet und gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand, stets einen möglichst spritsparenden Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, es sind weitgehend ruckfreie Schaltvorgänge möglich. Die serienmäßige Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zufriedenstellend an und ermöglicht so eine zügige Weiterfahrt.

⊖ Eine Berganfahrhilfe, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs an Steigungen verhindert, ist nur gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen). Der Rückwärtsgang ist nicht synchronisiert. Legt man den Rückwärtsgang bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug ein, kann es laut im Getriebe krachen.

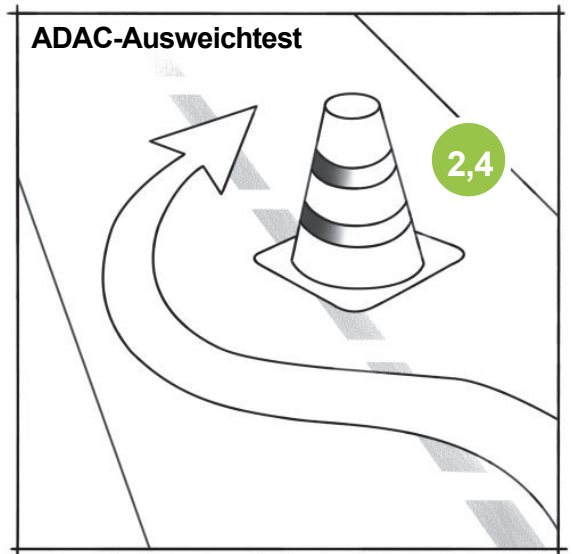
3,0 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe des Fabia 1.2 TSI (mit 90 PS) passt insgesamt zufriedenstellend zum Motor. Die Ganganschlüsse sind weitgehend passend gewählt, ein zusätzlicher sechster Gang könnte aber für eine etwas feinere Abstufung und gleichzeitig für ein etwas niedrigeres Drehzahlniveau im höchsten Gang sorgen. Die Gesamtübersetzung hat Skoda zufriedenstellend gewählt, der Motor dreht im größten Gang bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) mit noch moderaten 3.100 1/min.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

+ Der Fabia kann insgesamt mit einer guten Richtungsstabilität punkten. Das Fahrzeug reagiert spontan auf plötzliche Lenkbefehle und quittiert diese mit einer gewissen Karosserieneigung - ein Nachpendeln des Hecks ist nicht erkennbar. Bei Bodenwellen in Kurven wird der Fabia leicht versetzt, bleibt aber sicher beherrschbar. Die Spurrillenempfindlichkeit ist gering, der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik. Im ADAC Ausweichtest gibt der Kleinwagen insgesamt ein gutes Bild ab. Der Fabia begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs und schiebt beim Gegenlenken über die Vorderräder. Beim Einfahren in die Ausweichgasse entsteht ein Gegenpendler. Im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm zuverlässig - eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Werden Kurven zu schnell angefahren, zeigt der Fabia ein untersteuerndes Verhalten - das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Voll beladen wird der Grenzbereich etwas früher erreicht. Das Einlenkverhalten ändert sich bei einem Lastwechsel in einer Kurve nur wenig. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab. Zudem ist der Fabia serienmäßig mit einer elektronischen Querdifferenzialsperre (XDS+) ausgestattet, die durch gezieltes Abbremsen des kurveninneren Rades für ein stabileres Kurvenverhalten sorgt.



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.

2,4 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an, setzt einen dynamischen Lenkbefehl mit großem Lenkwinkel aber zunächst in Karosserieneigung um und folgt dann erst der vorgegebenen Richtung. Bei geringen Lenkwinkeln ist das Ansprechen tadellos und beide Achsen bauen gleichmäßig Seitenführungskräfte auf. Die Lenkung erweist sich auch dank der guten Rückmeldung als präzise. Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft-, noch Kurbelaufwand notwendig. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken bedarf es nur rund 2,5 Lenkradumdrehungen.

- Der Wendekreis fällt mit 10,8 m im Klassenvergleich recht groß aus.

2,0 Bremse

+ Der Fabia schneidet im Bremskapitel gut ab. Der Skoda braucht bei einer Vollverzögerung aus 100 km/h bis zum Stillstand nur 36,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Bridgestone Turanza ER300 der Größe 215/45 R16 86H). Dabei zeigt sich die Bremsanlage auch bei starker Beanspruchung standfest und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve bleibt das Fahrzeug stabil, die Spurtreue ist gut.

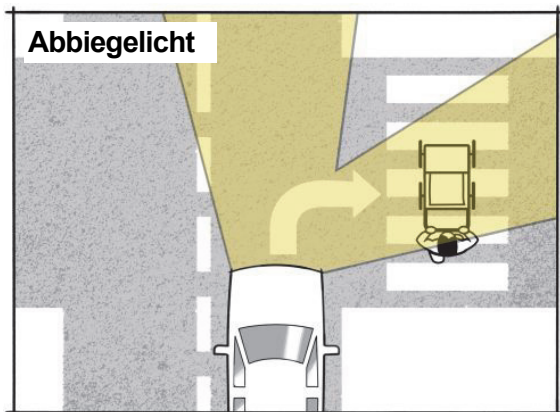
1,7 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Fabia Style gibt bei der aktiven Sicherheit ein sehr gutes Bild ab. Der Fabia ist serienmäßig dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESC) und einem indirekt arbeitenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Das System erkennt mittels Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad und warnt den Fahrer entsprechend. Ab Werk ist der Fabia (ab Ambition) mit dem Frontradarassistenten inklusive City-Notbremsfunktion ausgestattet. Der Fahrer erhält damit bei einer drohenden Kollision eine optische und akustische Kollisionswarnung. Reagiert er nicht auf diese Warnung, wird automatisch eine Notbremsung eingeleitet und die Aufprallgeschwindigkeit deutlich reduziert. Bremsst der Fahrer bei einer drohenden Kollision zu schwach, wird dieser durch den adaptiven Bremsassistenten wirkungsvoll unterstützt, indem der Bremsdruck so stark erhöht wird, dass eine Kollision vermieden werden kann. Im Falle einer Notbremsung blinken zunächst die Bremslichter und ab Stillstand schaltet sich die Warnblinkanlage automatisch ein und warnt den nachfolgenden Verkehr. Optional ist eine Müdigkeitserkennung erhältlich, die das Lenkverhalten des Fahrers auswertet und bei einer Änderung des Verhaltens aufgrund nachlassender Konzentration oder Müdigkeit dem Fahrer eine Pausenempfehlung anzeigt. Ebenfalls gegen Aufpreis sind Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht erhältlich, die den seitlichen Bereich beim Abbiegen zusätzlich ausleuchten. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Ab der Ausstattungsvariante Ambition ist der Fabia auch mit einer Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Die Blinkerfunktion ist auch bei aktivierter Warnblinkanlage gegeben, dadurch kann beim Abschleppen problemlos eine Richtungsänderung angezeigt werden.

⊖ An den Türinnenseiten sind weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die bei offenen Türen den rückwärtigen Verkehr vor den geöffneten Türen warnen könnten.

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.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Fabia ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbags, Seitenairbags vorn und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die vorderen Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Beim ADAC Crashtest erhält der Fabia 81 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 11/2014). Insgesamt erhält der Fabia fünf Sterne bei den Crashtests. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,80 m und können dank des geringen Abstandes zum Kopf optimal wirken. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, wird der Fahrer optisch und akustisch gewarnt.

An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann. Der Fabia ist serienmäßig mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet. Im Falle eines Unfalls wird automatisch die Fahrzeugbremse aktiviert, um nach dem ersten Aufprall möglichst viel Restgeschwindigkeit abzubauen und somit die Gefahr einer weiteren schweren Kollision zu reduzieren.

– Im Fond reichen die Kopfstützen in der Höhe nur für Personen bis rund 1,65 m, der Abstand zum Kopf fällt jedoch nicht zu groß aus. Für den Verbandkasten gibt es keinen fest definierten Halter im Fahrzeug – im Notfall ist dieser dadurch möglicherweise nicht schnell genug auffindbar. Für das Warndreieck gibt es zwar einen Halter an der Innenseite der Ladekante, bei voll beladenem Kofferraum kann das Warndreieck dort aber schlecht zugänglich sein.

1,5 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Fabia 81 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit (Test: 11/2014). Laut Bedienungsanleitung eignen sich der Beifahrerplatz und alle Plätze der Rückbank zur Montage von universellen Kindersitzen aller Altersgruppen. Auf den äußeren Fondplätzen können Kindersitze mittels Isofix inkl. Ankerhaken lagestabil befestigt werden. Alternativ lassen sich Kindersitze auch mit den langen Gurten befestigen. Die Schösser sind stabil fixiert und die Positionen der Anlenkpunkte sind vorn rechts sowie auf den äußeren Fondplätzen optimal. Nur die Abstände zwischen den Schössern und den Gurten sind auf den Fondaußenplätzen etwas gering, was die Montage von breiten Kindersitzen erschwert. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos montieren. Die optionalen hinteren elektrischen Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz.

– Der Mittelsitz im Fond eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht, um Kindersitze lagestabil zu montieren. Drei Kindersitze hätten ohnehin nicht nebeneinander Platz. Die Gurtschösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

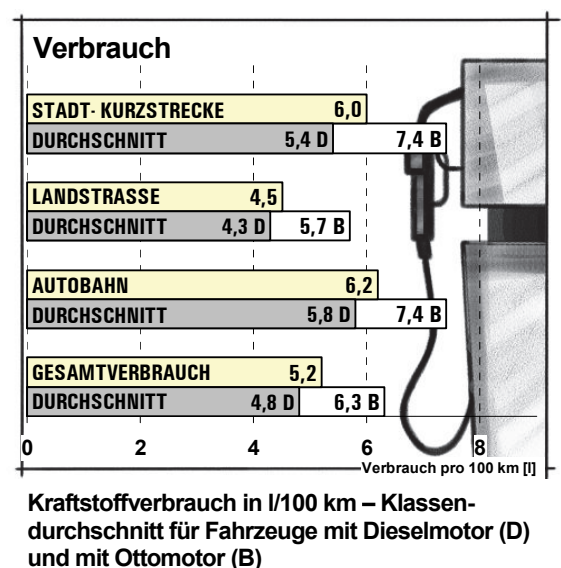
2,3 Fußgängerschutz

+ Im ADAC Crashtest erhält der Fabia 69 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz (Test: 11/2014). Entschärft sind der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube. Zu aggressiv zeigen sich jedoch die Seitenbereiche der Motorhaube sowie der Windschutzscheibenrahmen gestaltet.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂*

Der Fabia 1.2 TSI Style erhält mit einer CO₂-Bilanz von 146 g/km 29 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,2 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l/100 km, außerorts bei 4,5 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert der Fabia 6,2 l/100 km.



1,0 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen äußerst gering aus. Weder der Partikel- noch der CO-Ausstoß sind erhöht, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus ist der Motor sauber. Der Lohn sind die vollen 50 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Fabia 1.2 TSI Style auf 79 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

2,3 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Fabia 1.2 TSI durchschnittlich ausfällt, er aber gegenüber Diesel-Fahrzeugen teureres Super-Benzin benötigt, fallen die Betriebskosten für einen Kleinwagen erhöht aus.

2,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Skoda gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,7 Wertstabilität*

Dem kompakten Fabia 1.2 TSI wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,3 Kosten für Anschaffung*

Skoda verlangt für den getesteten Fabia 1.2 TSI Style mindestens 16.920 Euro, was im Klassenvergleich ein durchschnittlich hoher aber akzeptabler Preis ist. Allerdings zeigt sich der Fabia damit bestens ausgestattet. Elektrische Fensterheber vorn, eine Geschwindigkeitsregelanlage, ein Audiosystem und eine Klimaanlage gibt es ab Werk. Serienmäßig ist auch der Frontradarassistent mit City-Notbremssystem an Bord. Eine Klimaautomatik, ein Licht-/Regensensor, ein automatisch abblendender Innenspiegel sowie Parksensoren hinten können mit dem Comfort-Paket (390 €) geordert werden.

1,9 Fixkosten*

+ Bei den Fixkosten erhält der Fabia eine gute Bewertung. Die jährliche KFZ-Steuer beträgt nur 46 Euro. Auch die Aufwendungen für die Versicherung fallen nicht zu hoch aus. Die Haftpflicht- und die Teilkaskoversicherung sind recht günstig eingestuft (KH: 14; TK: 16). Ungünstig eingestuft ist allerdings die Vollkaskoversicherung (VK: 18).

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen insgesamt überschaubar aus. Positiv wirken sich die niedrigen Werkstatt- und Fixkosten aus.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 MPI	1.2 TSI	1.2 TSI	1.4 TDI	1.4 TDI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1197	4/1197	3/1422	3/1422
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	66 (90)	81 (110)	66 (90)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	95/3000	160/1400	175/1400	230/1750	250/1750
0-100 km/h[s]	14,7	10,9	9,4	11,1	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	182	196	182	193
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,8 S	4,7 S	4,8 S	3,4 D	3,5 D
CO2 [g/km]	108	106	107	88	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/16	14/18/16	16/18/16	16/18/18	17/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	46	46	48	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	411	428	410	418
Preis [Euro]	12.490	13.740	16.770	15.940	18.620

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1197 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	4400 U/min
Maximales Drehmoment	160 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	215/45R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,75/10,55 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,0/4,5/6,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	106 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	146 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3992/1732/1467 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1945 mm
Leergewicht/Zuladung	1110 kg/454 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	290 l/645 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	865 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	102 Euro
Monatliche Werkstattkosten	43 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	189 Euro
Monatliche Gesamtkosten	419 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/18/16
Grundpreis	16.920 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (im Nebelscheinwerfer)	100 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	70 Euro
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Lichtsensoren	Serie
Müdigkeitserkennung	50 Euro
Regensensor (Comfort-Paket)	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	Serie
Tempomat (inkl. Limiter)	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten (Comfort-Paket)	390 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket)	390 Euro°
Keyless Entry	170 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Comfort-Paket)	390 Euro°
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro°
Panorama-Glasedach	640 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen