



Skoda Fabia Combi 1.2 TSI Style

Fünftürige Kombilimousine der Kleinwagenklasse
(81 kW / 110 PS)

Auch die dritte Generation des erfolgreichen Kleinwagens gibt es wieder als Kombiversion. Damit ist Skoda einer der wenigen Hersteller, die noch einen Kombi im Kleinwagensegment anbieten. Der Fabia Combi im Vergleich zum Schrägheck besitzt einen deutlich größeren Kofferraum, der zugleich besser zugänglich ist (niedrige Ladekante). Leichte Nachteile hat der Kombi nur bei der Stadtauglichkeit: Mit 4,26 m Länge kann die Parkplatzsuche unter Umständen etwas länger dauern als mit dem 3,99 m langen Schrägheck. Dafür passt in den Kombi auch der Großeinkauf. Sehr empfehlenswert ist der 110 PS starke Benzinmotor. Mit 5,2 l/100 km verbraucht er genau soviel, wie die ebenfalls getestete schwächere 90 PS-Variante. Das sollte vor allem am gut abgestimmten Sechsgang-Getriebe liegen, bei der 90 PS-Version ist nur ein Fünfgang-Getriebe verbaut. 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. In der Summe überzeugt der getestete Fabia Combi 1.2 TSI durch seine Ausgewogenheit, die den Kleinwagen für viele Zielgruppen interessant macht. Zu haben ist er ab 18.470 Euro - der Aufpreis gegenüber dem Schrägheck liegt dabei bei überschaubaren 600 Euro. **Karosserievarianten:** Schrägheck.

Konkurrenten: Renault Clio Grandtour, Seat Ibiza ST.

+ großer und gut nutzbarer Kofferraum, sehr kräftiger Benzinmotor, gut abgestimmtes Sechsgang-Getriebe, 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

2,1 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

2,4 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,3 Langstrecke

2,3 Transport

2,2 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: Juni 2015
Text: D. Silvestro

Der neue Skoda Fabia Combi zeigt sich insgesamt solide verarbeitet. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und die Bördelkanten sind einwandfrei versiegelt. Der Kofferraum 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 in Klavierlack- und Aluoptik. 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 hochwertige Haptik besitzen.

- ⊕ 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. Der Motorraum ist bei der getesteten Variante von unten nicht verkleidet. Nicht ganz verständlich ist dabei die Philosophie von Skoda, bei welchen Motoren eine Motorraumabdeckung verbaut wird. Dieselmotoren sind immer von unten verkleidet. Bei den Benzinern gibt es dagegen zwischen der Schrägheck- und Kombivariante Unterschiede. Während die Schrägheckvariante mit TSI-Motoren von unten verkleidet ist, fehlt diese bei den Kombimodellen.

Die Alltagstauglichkeit des Skoda Fabia Combi 1.2 TSI mit 110 PS fällt gut aus. Er besitzt vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Zufriedenstellend fällt die zulässige Anhängelast aus (gebremst: 1.100 kg; ungebremst: 560 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.

- ⊕ Die maximale zulässige Zuladung fällt mit 577 kg für einen Kleinwagen äußerst großzügig aus. Auf der gegen Aufpreis erhältlichen stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Der 45 l Kraftstofftank ermöglicht auf Basis des EcoTest-Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 865 km. Im Testwagen war das gegen Aufpreis erhältliche Reserverad vorhanden. Es handelt sich hierbei zwar um ein vollwertiges Reserverad, da die Größe jedoch nicht der der Fahrbereifung entspricht, ist damit lediglich eine Weiterfahrt mit maximal 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt möglich. Mit dem Reserverad 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.

2,7 Sicht

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 hoch angesetzten Heckscheibenunterkante nur akzeptabel wahrgenommen werden. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der Fabia Combi 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, ohne Abschaltung). Die Halogen-Projektionsscheinwerfer mit LED-Tagfahrlicht (ab Ambition) sorgen für eine zufriedenstellende 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). Gegen weiteren Aufpreis findet man auch für vorn Einparksensoren an Bord.

- + 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.

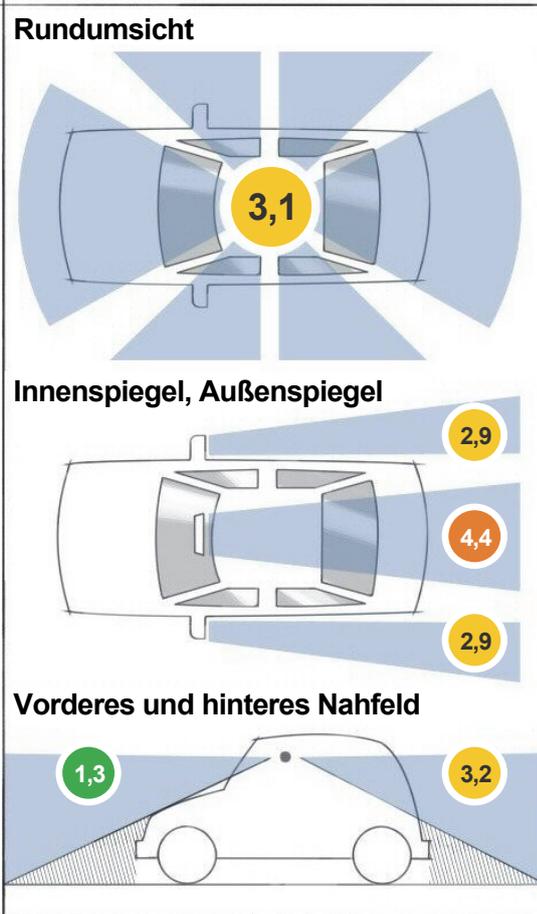
2,5 Ein-/Ausstieg

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 (im Testfahrzeug vorhanden). In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Fabia serienmäßig mit einem Fahrlichtassistenten inklusive Coming- und Leaving-Home-System ausgestattet.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.



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

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. 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 nicht mehr geöffnet werden können. Die Safe-Sicherung kann durch zweimaliges Verriegeln hintereinander abgeschaltet werden.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen der Kombi-Version fällt für einen Kleinwagen äußerst großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil bereits 450 Liter. Baut man dann noch die Kofferraumabdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, stehen sogar 655 l zur Verfügung. Dann passen bis zu neun handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können, gemessen bis zur Fensterunterkante, bis zu 735 Liter eingeladen werden. Nutzt man das gesamte Volumen und stapelt bis unter das Dach, finden 1.245 Liter Platz.



Mit 450 - 1245 l Volumen zählt der Kofferraum des Skoda Fabia Combi mit zu den Größten in dieser Fahrzeugklasse.

2,3 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 genügend Platz für Personen bis knapp über 1,90 m. Die Ladeöffnung ist groß, wodurch sich der Fabia gut beladen lässt. Das Ladegut muss zum Einladen nicht zu weit angehoben werden, die Ladekante liegt nur 62 Zentimeter über der Fahrbahn. Beim Ausladen stört jedoch eine rund 13 Zentimeter hohe Stufe. Optional gibt es für den Combi einen variablen Ladenboden (nicht im Testwagen). Das Format des Kofferraums ist gut nutzbar. Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.

– Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden, die das Verschieben von Ladegut verhindert bzw. erschwert. Große Personen sollten auf ihren Kopf achten, da dieser leicht am abstehenden Heckklappenschloss gestoßen werden kann. Die Beleuchtung des Ladeabteils fällt mit nur einer Lampe spärlich aus.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Kofferraum-Variabilität des Fabia Combi ist insgesamt zufriedenstellend. Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Der Klappmechanismus ist dank der Fondtüren zwar gut zugänglich, doch ist er recht kompliziert. Zuerst müssen die Sitzflächen nach vorn geklappt werden, dann lässt sich die Lehne umklappen.

+ Das Angebot an Ablagen ist sehr gut. Zur Gepäcksicherung gibt es stabile Verzurrösen. Darüber hinaus findet man links und rechts große Ablagefächer in den Seitenverkleidungen, Taschenhaken, eine 12V-Steckdose, und unter dem Kofferraumboden ein weiteres Ablagefach vor.

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

2,2 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Cockpit des 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.



Die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend, die Funktionalität vermittelt beim neuen Skoda Fabia einen guten Eindruck.

⊕ 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 mit einem 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. 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 Ablageangebot 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.

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 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

2,6 KOMFORT

2,5 Federung

Neben dem Standardfahrwerk ist für den Fabia auch ein um 15 mm tiefergelegtes Sportfahrwerk erhältlich (nicht im Testwagen). Die Feder-/Dämpferabstimmung des Fabia Combi ist Skoda recht gut gelungen. Speziell auf feinen Unebenheiten spricht die Federung aber etwas hölzern an, was für ein etwas nervöses Fahrverhalten sorgen kann. 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 Combi 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 sowie bei niedrigen Geschwindigkeiten in Ordnung.

2,4 Sitze

Gegen Aufpreis sind für den Fabia Combi (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.

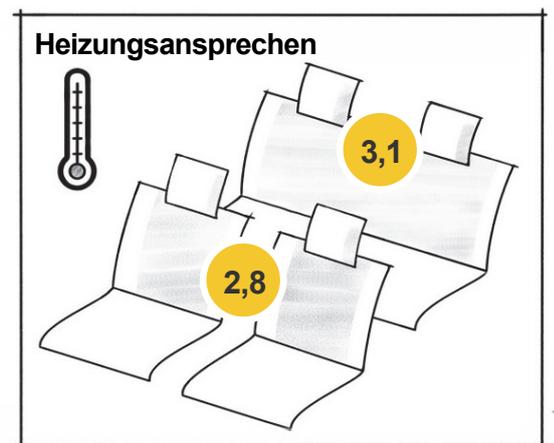
- Für die Vordersitze gibt es keine Sitzneigungseinstellung. Einstellbare Lordosenstützen an den Vordersitzen, die für mehr Rückenunterstützung im Lendenbereich sorgen würden, sind auch nicht gegen Aufpreis erhältlich.

2,7 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt zufriedenstellend aus. Bei Tempo 130 wurde im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,7 dB(A) ermittelt. 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 Combi 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 vorhanden). Die Climatronic besitzt einen Feuchtigkeitssensor. Die Klimaanlage wird so geregelt, dass ein Beschlagen der Scheiben verhindert werden kann.



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

2,0

MOTOR/ANTRIEB

1,8

Fahrleistungen*

⊕ Den 1.2 TSI Benzinmotor gibt es in zwei Leistungsstufen. Neben der 90 PS Version ist auch die im Testwagen verbaute 110 PS-Version erhältlich. Die Fahrleistungen, die damit erzielt werden, sind für einen Kleinwagen aller Ehren wert. Überholvorgänge auf der Landstraße sind in kurzer Zeit absolviert. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen nur 6,0 s (gemessen im 2./3. Gang). Aber auch die Elastizitätswerte fallen dank des früh anliegenden maximalen Drehmoments von 175 Nm gut aus. Im vierten Gang dauert es rund 9,6 Sekunden, bis das Fahrzeug von 60 auf 100 km/h beschleunigt wird, im fünften sind es 13,0 Sekunden. Erst im sechsten Gang geht es etwas träger zur Sache. Dann vergehen rund 18,5 Sekunden, bis Tempo 100 erreicht ist.

2,3

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des aufgeladenen Vierzylinder-Direkteinspritzers geht insgesamt in Ordnung. Motorvibrationen sind im normalen Fahrbetrieb im Innenraum kaum vorhanden. Man spürt sie nur leicht am Lenkrad und an den Pedalen. Bei höheren Drehzahlen läuft das Aggregat etwas unkultivierter. Störende Motorgeräusche werden wenig wahrgenommen, unter Last kann aber im unteren Drehzahlbereich ein leichtes Dröhnen zu vernehmen sein.

1,9

Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Skoda gut gelungen. Die Gänge sind ordentlich geführt und lassen sich leicht einlegen. Nur bei schnellen Schaltvorgängen fällt der Widerstand etwas höher aus. Die Schaltwege erweisen sich als nicht zu lang. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, einen dem Betriebszustand entsprechenden Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich leicht einlegen. Rollt das Fahrzeug noch nach vorn, kann es aber im Getriebe auch mal leicht krachen. Beim Anfahren an Steigungen hilft die optionale Berganfahrhilfe. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet zuverlässig, der Motor springt beim erneuten Betätigen der Kupplung zügig an und ermöglicht so eine verzögerungsfreie Weiterfahrt. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, es sind weitgehend ruckfreie Schaltvorgänge möglich.

2,3

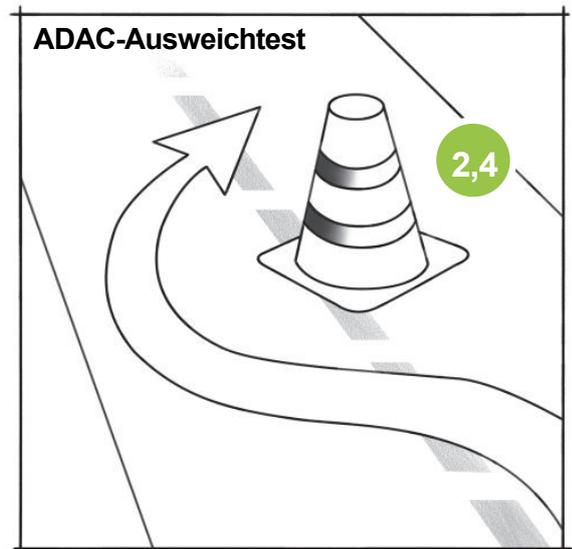
Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe zeigt sich gut abgestuft, beim Schalten entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten des Kraftstoffverbrauchs nicht zu kurz gewählt, so dass der Motor bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit moderaten Drehzahlen (2.800 1/min) arbeitet. Allerdings sind dann wenig Zugkraftreserven im größten Gang vorhanden. Bei Überholmanövern oder auch an Steigungen muss gelegentlich ein Gang zurückgeschaltet werden.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des Fabia Combi ist insgesamt gut. Das Fahrzeug reagiert spontan auf plötzliche Lenkbefehle und quittiert diese mit einer gewissen Karosserieneigung - das Heck pendelt kaum nach. Die Richtungsstabilität ist gut. 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 10,9 m im Klassenvergleich recht groß aus.

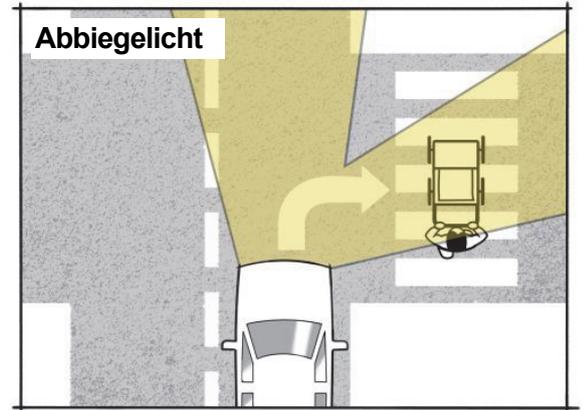
1,6 Bremse

+ Der Fabia Combi 1.2 TSI mit 110 PS schneidet im Bremskapitel gut ab. Der Skoda braucht bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand nur 35,2 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.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Fabia Combi Style gibt bei der aktiven Sicherheit ein sehr gutes Bild ab. Der Fabia ist serienmäßig mit 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.



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.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Fabia Combi ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn und durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die vorderen Gurte sowohl Straffer als auch Kraftbegrenzer. Beim ADAC Crashtest erhält die Schrägheckvariante des Fabia 81 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 11/2014). Insgesamt erhält der Fabia fünf Sterne bei den Crashtests. Das Ergebnis sollte auf den Fabia Combi übertragbar sein. 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 Verbandskasten 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.

1,6 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 installieren. Die optionalen hinteren elektrischen Fensterheber besitzen einen rechtzeitig eingreifenden 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 Gurtschlösser sind im Fond nicht verwechslungssicher.

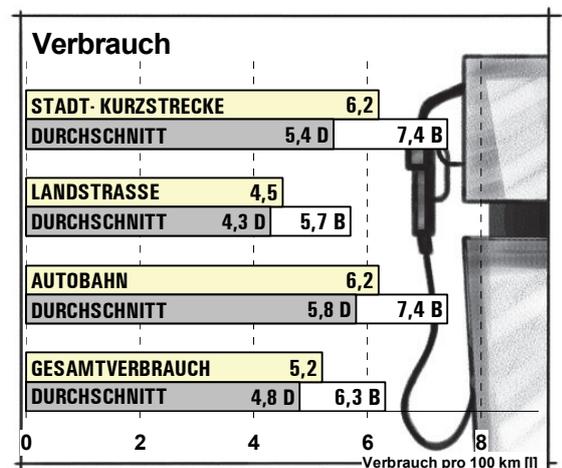
2,3 Fußgängerschutz

+ 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 Verbrauch des 110 PS starken Fabia Combi 1.2 TSI fällt mit 5,2 l/100 km für einen Kleinwagen nur zufriedenstellend aus. Mit einer CO2-Bilanz von 146 g/km erhält er 29 Punkte in diesem Kapitel. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,2 l/100 km, außerorts bei 4,5 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert der Fabia 6,2 l/100 km.



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

1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas fallen äußerst gering aus. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten im Schadstoffkapitel des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Fabia Combi 1.2 TSI Style auf 78 Punkte, was vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

2,5 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Fabia Combi 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*

Alle 28.000 km oder alle zwei Jahre ist eine Inspektion mit Ölwechsel fällig. Erstmals ist nach drei Jahren oder 60.000 km und dann alle zwei Jahre oder nach 60.000 km eine Inspektion ohne Ölwechsel aber mit erweitertem Umfang fällig. Der 1,2-Liter-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen der spätestens nach 240.000 km gewechselt werden muss.

⊕ Die Kosten für den Reifenersatz sind in Verbindung mit der Seriengröße relativ niedrig. Außerdem gewährt Skoda eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,5 Wertstabilität*

⊕ Für die Kombiversion des Fabia kann in Verbindung mit dem kräftigen 1.2 TSI Benzinmotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein stabiler Restwertverlauf erwartet werden.

3,7 Kosten für Anschaffung*

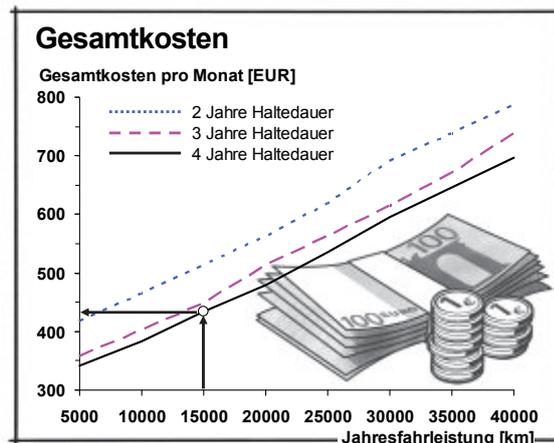
Skoda verlangt für den Fabia Combi 1.2 TSI Style mit 110 PS mindestens 18.470 Euro. Damit ist der Kombi gegenüber der Schrägheckvariante um 600 Euro teurer. Der Preis ist zwar nicht besonders niedrig, allerdings zeigt sich der Fabia damit bestens ausgestattet. Elektrische Fensterheber vorn, eine Geschwindigkeitsregelanlage, 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 empfehlenswerten Comfort-Paket (390 €) geordert werden. Auch ein fest eingebautes Navigationssystem ist nun erhältlich (Infotainmentsystem Amundsen, 550 €).

2,3 Fixkosten*

⊕ Bei den Fixkosten erhält der Fabia Combi eine gute Bewertung. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 50 Euro. Auch die Aufwendungen für die Versicherung fallen nicht zu hoch aus. Die Haftpflicht- und die Teilkaskoversicherung sind recht günstig eingestuft (KH: 15; TK: 16). Ungünstig eingestuft ist allerdings die Vollkaskoversicherung (VK: 18).

2,0 Monatliche Gesamtkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 434 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 MPI	1.2 TSI	1.2 TSI	1.4 TDI	1.4 TDI
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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	11,0	9,6	11,3	10,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	172	185	199	184	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,7 S	4,6 S	4,7 S	3,4 D	3,5 D
CO2 [g/km]	107	105	108	89	92
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/16	14/18/16	15/18/16	16/19/18	14/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	44	44	50	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	401	411	426	419	421
Preis [Euro]	13.090	14.340	17.370	16.540	19.220

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	81 kW (110 PS)
bei	4600 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm
bei	1400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	215/45R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,9/10,4 m
Höchstgeschwindigkeit	199 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 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	6,2/4,5/6,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	108 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	146 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4257/1732/1467 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1940 mm
Leergewicht/Zuladung	1155 kg/577 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 l/735 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	560 kg/1100 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	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	201 Euro
Monatliche Gesamtkosten	434 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/16
Grundpreis	18.470 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

Abbieglicht (im Nebelscheinwerfer)	100 Euro ^o
Automatikgetriebe (7-Gang-DSG)	1.400 Euro
Berganfahrhilfe	70 Euro ^o
City-Notbremsfunktion	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Lichtsensor	Serie
Müdigkeitserkennung	50 Euro ^o
Regensensor (Comfort-Paket)	390 Euro ^o
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 ^o
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Comfort-Paket)	390 Euro ^o
Keyless Entry	170 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Comfort-Paket)	390 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	550 Euro
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Panorama-Glasedach	790 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen