



## Skoda Fabia 1.0 TSI Style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

Der Fabia ist ein Erfolgsmodell, das auf dem Konzernbruder Polo beziehungsweise auf der gleichen Plattform basiert. Das aktuelle Modell wurde einem Facelift unterzogen, das vor allem in Sachen Abgasreinigung nachgelegt hat. Die Partikel im Abgas des direkteinspritzenden Dreizylinders werden nun von einem Ottopartikelfilter in Schach gehalten, durchaus erfolgreich. Da beim ADAC Ecotest auch ansonsten keine Schadstoffe negativ auffallen, ist der Lohn die volle Punktzahl im Emissionskapitel des Ecotest. Der Testverbrauch an Superbenzin beträgt 5,8 Liter auf 100 Kilometer - kein neuer Bestwert im Segment, aber annehmbar. Auch außen haben die Tschechen Hand angelegt, die Scheinwerfer wurden behutsam neu gestaltet und haben gegen Aufpreis jetzt LED-Leuchtmittel statt der überholten Halogen-Technik. Innen hat sich ebenso ein bisschen etwas getan: Der größere der beiden Touchscreens ist nun serienmäßig, auch Apple CarPlay und Android Auto sind außer beim Grundmodell immer an Bord. Die kleinen Änderungen verbessern die Ausstattung, an der Grundkonzeption des Fabia hat sich nichts geändert: Viel Platz auf kleinem Raum, sauber abgestimmte Lenkung und Fahrwerk sowie clevere Detaillösungen werden auch zukünftig die Käufer anziehen. So richtig billig ist der Fabia aber nicht: Laut Liste werden für den Testwagen mindestens 18.290 Euro fällig. Viel muss man dann aber nicht mehr investieren, ein paar sinnige Extras wie eine Klimaautomatik oder digitaler Radioempfang kosten nicht allzu viel Aufpreis. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i20, Kia Rio, Opel Corsa, VW Polo.

⊕ übersichtliches Cockpit, einfache Bedienung, sichere Fahreigenschaften, saubere Abgase

⊖ Falschbetankung möglich, Berganfahrhilfe nur gegen Aufpreis

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,6

AUTOKOSTEN 1,2

### Zielgruppencheck

Familie 3,2

City 2,8

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 2,9

Transport 3,4

Fahrspaß 2,9

Preis/Leistung 1,9

EcoTest ★★★★★☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,4 Verarbeitung

Der Skoda Fabia ist auch nach dem Facelift noch sehr ordentlich verarbeitet, echte Schwächen leistet er sich nicht. Eher spürt man, dass Geld gespart werden musste: Im Innenraum ist ausschließlich harter Kunststoff verbaut, Stoff an den Dachsäulen gibt es auch nicht und der Dachhimmel ist einer von der günstigeren Sorte. Dennoch gelingt es Skoda, dass der Fabia einen recht wertigen Eindruck vermittelt.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Der Fabia kommt vernünftig durch den Alltag. Er besitzt vier vollwertige Plätze und einen schmalen Fondmittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die maximal zulässige Zuladung des Testwagens fällt mit 470 kg für einen Kleinwagen recht großzügig aus. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden, eine praktische Reling ist aber nicht erhältlich. Der 45 Liter große Kraftstofftank ermöglicht auf Basis des Eco-Test-Verbrauchs von 5,8 Liter Super auf 100 Kilometer Reichweiten von rund 775 Kilometer. Die Anhängelast fällt kleinwagentypisch schmal aus: Eine Tonne gebremst, 560 Kilogramm ungebremst. Die maximale erlaubte Stützlast auf der Anhängerkupplung beträgt 50 kg. Ein Reifenpannenset ist serienmäßig, gegen Aufpreis gibt es ein Notrad samt Wagenheber und Werkzeug.

⊕ Keine vier Meter lang und selbst mit Spiegeln unter zwei Meter breit - der Fabia ist im urban-engen Umfeld in seinem Revier. 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.

⊖ 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.

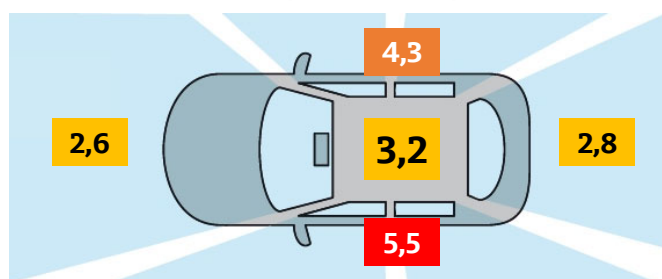
### 2,7 Licht und Sicht

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. Die Enden des Fabia sind vom Fahrerplatz gut abschätzbar, außerdem helfen gegen Aufpreis Parksensoren vorn und hinten, auch eine Rückfahrkamera ist erhältlich. Eine der größten Neuerungen des Facelifts: LED-Scheinwerfer. Statt wie bisher per Halogenlampen leuchten

⊖ 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. Beim Testwagen mit den LED-Scheinwerfern fällt dies aber nicht ins Gewicht.

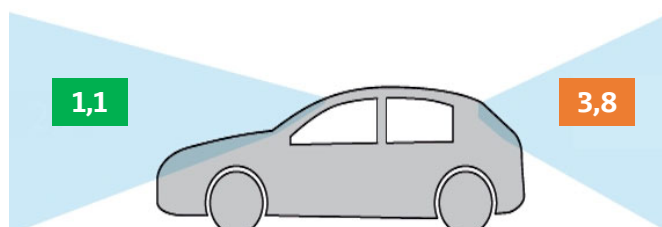
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach schräg hinten.

nun LEDs die Fahrbahn aus, wenn man beim Style 860 Euro zusätzlich zahlt. Die tageslichtähnliche Farbe, die höhere Lichtintensität und die damit sichereren Nachtfahrten

## 2,4 Ein-/Ausstieg

Beim Fabia steigt man vorn recht bequem ein und aus. Der Fahrersitz ist in durchschnittlicher Höhe (43 cm) über der Fahrbahn positioniert, die Schweller liegen niedrig und sind nicht sehr breit. Man kann dem Fabia hier kaum etwas vorwerfen: Aus der Kleinwagenkarosserie holt Skoda die größtmögliche Einstiegsöffnung heraus.

⊕ Der Fabia ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung ausgestattet. 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. In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Fabia serienmäßig mit einem Fahrlichtassistenten inklusive

rechtfertigen den Mehrpreis. Auch ein statischer Fernlichtassistent ist nun in der Aufpreisliste zu finden.

Coming- und Leaving-Home 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 Ein- und Aussteigen erleichtern.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem funktioniert insgesamt gut, besitzt aber einen ungenügenden Diebstahlschutz und lässt sich nicht deaktivieren. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 3,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt für einen Schrägheck-Kleinwagen äußerst großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Ladeabteil bereits 290 Liter. Baut man dann noch die Kofferraumabdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unter das Dach, stehen sogar 370 Liter zur Verfügung. Dann passen bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne können, bis zu 645 Liter eingeladen werden, gemessen bis zur Fensterunterkante. 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.

## 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

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 darunter genügend Platz für Personen bis knapp über 1,90 Meter. 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 67 Zentimeter über der Fahrbahn. Beim Ausladen stört jedoch eine rund 18 Zentimeter hohe Stufe.

⊖ Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne entsteht eine unpraktische Stufe am Kofferraumboden, die das Vorschieben von Ladegut verhindert bzw. erschwert. Zudem liegen die Rücksitzlehnen nicht ganz flach, zusätzlich zur Stufe steigt der Ladeboden bei umgeklappter Lehne also an. 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.

## 3,2 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 kompliziert zu bedienen: Um die Lehnen so weit wie möglich umklappen zu können, muss man

erst die Sitzfläche aufstellen. Vorteilhaft: Man kann die Sitzfläche recht einfach und ohne Werkzeug auch ganz ausbauen. Das Angebot an Ablagen im Ladeabteil ist ordentlich. Zur Gepäcksicherung gibt es stabile Verzurrösen. Darüber hinaus findet man links und rechts große sowie teils variable Ablagefächer in den Seitenverkleidungen, Taschenhaken und unter dem Kofferraumboden ein weiteres Ablagefach vor. Zudem gibt es ein umfangreiches Angebot an Netzen unterschiedlicher Größe, die man im Kofferraum verspannen kann.

⊕ Ganz wie der Wahlspruch der Tschechen: Einfach clever ist die Möglichkeit, die Hutablage auf halber Höhe einzubauen und so einen geteilten Laderaum zu schaffen.

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

## 2,6 INNENRAUM

### 2,0 Bedienung

⊕ Der Fabia ist bis auf wenige Ausnahmen ein Vorbild in Sachen Bedienung. Klar beschriftete Schalter, ein ebenso gestaltetes und sinnig aufgebautes Infotainment-Menü und ein übersichtliches Kombiinstrument, dessen Bordcomputer alle relevanten Informationen liefert: Im Fabia findet man sich auf Anhieb zurecht. Zwar ist das Bedienteil der Klimaanlage recht tief untergebracht, gefällt aber ebenso mit einer schnell zu begreifenden Bedienlogik. Zudem lässt sich etwa der Bordcomputer noch individualisieren, indem man nicht genutzte Menüpunkte einfach ausblendet. Lenkrad und Sitz lassen sich einfach und in alle Richtungen einstellen, der Schalthebel liegt gut zur Hand - man findet schnell eine passende Sitzposition.

⊖ Der Schalter für die elektrische Außenspiegeleinstellung ist gewöhnungsbedürftig angeordnet, so dass die Einstellrichtung der Spiegel nicht sofort schlüssig ist, zudem sind die Piktogramme dort schlecht ablesbar. Die mechanische Handbremse funktioniert, bietet aber nicht die Funktionalität

wie eine elektrische: Etwa, dass auch der Beifahrer per Tastendruck eine kontrollierte Notbremsung einleiten kann, falls dem Fahrer etwas zustößt.



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

### 3,1 Multimedia/Konnektivität

Der neue Fabia kommt serienmäßig mit Apple CarPlay und Android Auto sowie auch ohne das aufpreispflichtige Navigationssystem schon mit dem 6,5 Zoll großen Touchscreen. Dies hat Folgen, denn das vom Werk angebotene Navigationssystem ist damit eigentlich obsolet. Viele Smartphone-Navigationsapps sind stets aktuell im Kartenmaterial, bieten Live-Stauinformationen und kosten nichts. Es gibt auch speziell auf den Skoda zugeschnittene Apps, die mit dem Auto kommunizieren

und beispielsweise einen erweiterten Bordcomputer, Motorleistungsdaten oder auch eine Fahrstilanalyse bieten. Neben der Smartphone-Integration bietet der Fabia alles heutzutage Übliche ebenfalls serienmäßig: Radio (DAB+ optional), SD-Kartenslot, USB-Anschluss (einer Serie, insgesamt drei optional), Freisprecheinrichtung.

⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es nicht im Fabia.

### 2,2 Raumangebot vorn

⊕ 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 größere Personen. Die Fensterflächen sind recht groß und der Innenraum luftig gestaltet, wodurch sich insgesamt ein angenehmes Raumempfinden ergibt.

### 3,6 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 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.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

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

⊕ Ablagen sind das Metier des tschechischen Herstellers. So lässt er sich auch im Kleinwagen Fabia nicht lumpen und bietet den vorn Sitzenden allerhand: ordentliche Türfächer, in die auch große Flaschen passen, einen Brillenhalter, ein

## 3,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

Neben dem Standardfahrwerk des Testwagens ist für den Fabia auch ein Sportfahrwerk erhältlich, dass die Karosserie des kleinen Skoda um 15 Millimeter näher an die Straße bringt. Die Feder-/Dämpferabstimmung des Fabia ist Skoda gut gelungen. Zwar bietet die Fahrwerkstechnik recht einfache Hausmannskost, die gut abgeschmeckt aber eben überzeugt.

### 3,1 Sitze

⊕ 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 zufriedenstellend. Der Sitzkomfort ist im Fond klassenüblich, man sitzt also auf einer kaum konturierten und eher kurzen

### 3,1 Innengeräusch

Das Geräuschniveau im Innenraum fällt zufriedenstellend aus. Bei Tempo 130 wurde im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,0 dB(A) ermittelt. Windgeräusche sind bei dieser Geschwindigkeit im Innenraum präsent, fallen aber nicht besonders ne-



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

Regenschirm-Ablagefach unter dem Beifahrersitz, Ablagen seitlich an den Sitzflächen, einen Münz- und Kartenhalter, kleine Netze an den Seiten der Sitzlehnen und gegen Aufpreis auch eine Mittelarmlehne samt Staufach.

⊖ Hinten fehlen Becherhalter, Taschen an den Vordersitz-Lehnen und Türfächer hat man aber zur Verfügung.

Speziell auf feinen Unebenheiten spricht die Federung gerade an der Hinterachse zwar etwas hölzern an, richtig unangenehm wird das aber nie. Bodenwellen auf Landstraße und Autobahn schluckt der Fabia ordentlich, auch längere Reisen sind kein Problem.

Bank, die aber immerhin vernünftig gepolstert ist. Die Sitzfläche ist auffallend steil, was je nach Größe auffallend gut oder schlecht sein kann.

⊖ 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.

gativ auf. Das Motorgeräusch wird nicht unangenehm wahrgenommen, nur bei hohen Drehzahlen ist der Dreizylinder überdeutlich im Innenraum zu vernehmen. Fahrgeräusche werden zufriedenstellend von den Insassen fern gehalten.

## 3,4 Klimatisierung

Der Fabia Style ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Einzonen-Klimaautomatik, die nicht im Testwagen verbaut war. Diese würde auch einen Feuchtigkeitssensor mitbringen, welcher

der manuellen Klimaanlage fehlt. Beheizte Vordersitze bringt der Fabia Style immer mit, angenehm an kalten Tagen. Praktisch an warmen Tagen: Die optional ab der B-Säule dunkel getönten Scheiben.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen

Der Fabia wird seit dem jetzigen Facelift ausschließlich mit Ottomotoren angeboten. Im kleinen Tschechen arbeiten nur noch Dreizylinder-Benziner mit fast genau einer Maß Hubraum. In zwei Saugmotor- und zwei Turbomotorkonfigurationen leistet er 60, 75, 95 oder 110 PS. Im Testwagen war der Turbomotor mit einer Leistung von 95 PS und einem Drehmoment von 160 Nm verbaut. Damit soll die Höchstgeschwindigkeit bei

185 km/h liegen und der Sprint von 0 auf Tempo 100 nach 10,6 Sekunden abgeschlossen sein. Grundsätzlich zeigt sich der Fabia mit dem Motor passend motorisiert, an Leistung mangelt es dem Normalfahrer nicht: Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h ist nach 6,5 Sekunden abgeschlossen, und auch die Elastizitätswerte in den zwei größten Gängen stellen zufrieden.

### 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der aufgeladene Dreizylinder-Benziner überträgt über den gesamten Drehzahlbereich deutlich spürbare Vibrationen in den Innenraum. Lastzustände quittiert das Aggregat zwischen rund 1.400 und knapp 2.000 1/min mit kräftigem Brummen - besonders innerorts nutzt man gerade diesen Drehzahlbereich häufig. Im weiteren Drehzahlverlauf verkneift er sich das zwar

weitgehend, der kernige Dreizylinder-Motorklang ist aber dennoch stets im Innenraum präsent. Beim Tritt aufs Gaspedal muss man dem Motor etwas Zeit geben, ehe er sich aus dem Turboloch arbeitet und dann ab knapp 2.000 1/min homogen seine Leistung entfaltet.

### 2,6 Schaltung/Getriebe

Nur der stärkste Motor mit 110 PS bekommt ein Sechsganggetriebe verbaut - optional sogar sieben Gänge in einem Doppelkupplungsgetriebe. Alle anderen Motoren haben stets einen Fünfgang-Handscharter angeflanscht. Die Schaltwege sind nicht allzu kurz, der Schalthebel zeigt sich aber sauber geführt und die fünf Vorwärtsgänge sind präzise und leichtgängig schaltbar. Die Kupplung ist aber nicht besonders feinfühlig dosierbar - in Kombination mit der Anfahrschwäche gestaltet sich

das Anfahren daher nicht stets einwandfrei. An Steigung hilft immerhin eine Berganfahrhilfe, wenn auch nur gegen Aufpreis. Der Rückwärtsgang ist zwar gegen versehentliches Einlegen gesichert, aber unsynchronisiert - rollt das Fahrzeug beim Einlegen noch langsam nach vorn, kracht es im Getriebe. Das serienmäßige Start-Stopp-System arbeitet zuverlässig. Die Ganganschlüsse passen soweit gut, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit durchschnittlichen 3.100 1/min.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,3 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Fabia liegt auf gutem Niveau. Die Spurrillenempfindlichkeit ist gering, der Geradeauslauf gibt keinen Anlass zur Kritik. Im ADAC Ausweichtest liefert der Kleinwagen insgesamt ein gutes Ergebnis ab. Der Fabia fährt komplett sicher durch den Parcours, begleitet vom bedarfsgerecht eingreifenden ESP. Zwar vermisst der

Sportfahrer etwas Präzision in den Fahrzeugreaktionen, der recht hohen erreichbaren Geschwindigkeit im Ausweichtest tut das aber keinen Abbruch. Auf Lastwechsel in zügig gefahrenen Kurven reagiert der Skoda mit einem lebendiger werdenden Heck, ohne aber den Fahrer übermäßig zu fordern. Auch das ESP hilft im Zweifel effektiv.

## 2,0 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.

## 2,6 Bremse

Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der gemessene Bremsweg aus Tempo 100 bis zum Stillstand beträgt durchschnittlich 35,5 Meter, ein solider Wert.

## 2,7 SICHERHEIT





















### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Fabia bietet schon ab Werk eine für den Kleinwagenbereich sehr ordentliche Sicherheitsausstattung. Er rollt neben den gesetzlich vorgeschriebenen Systemen mit einem radarbasierten City-Notbremsassistenten vom Band. Dieser löst bei Geschwindigkeiten bis 30 km/h automatisch eine Notbremsung aus, wenn Kollisionsgefahr besteht. Bei höheren Geschwindigkeiten warnt das System vor einer Kollision und auch vor zu geringem Abstand zum vorausfahrenden Auto. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer samt Tempomat ist serienmäßig verbaut, für die adaptive Geschwindigkeitsregelung verlangt Skoda Aufpreis. Eine Müdigkeitserkennung ist ebenfalls optional zu haben, wie auch ein Totwinkelassistent. Dessen Radarsensoren im hinteren Stoßfänger übernehmen zudem die Funktion des Ausparkassistenten: Queren andere Fahrzeuge den Bereich hinter dem Fahrzeug, wird der Fahrer gewarnt. Eine Verkehrszeichenerkennung ist nicht erhältlich.

### 2,3 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 der Fabia 81 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 11/2014). Vorn reichen die

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	vorausschauendes Notbremsassistent	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,85 Meter. 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. 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.

## 2,9 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. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos installieren. Die optionalen hinteren elektrischen Fensterheber besitzen einen rechtzeitig eingreifenden Einklemmschutz, wie frühere Tests gezeigt haben. Der Testwagen hatte Kurbeln hinten.

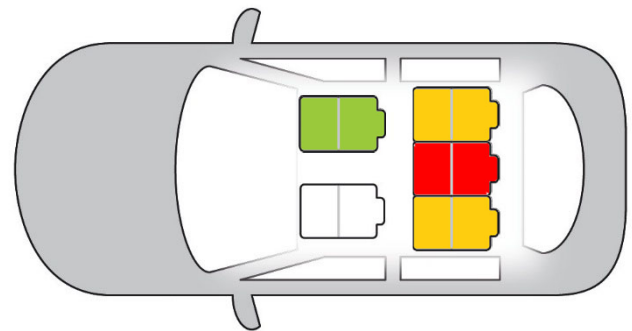
⊖ Der Mittelsitz im Fond eignet sich aufgrund der ungünstigen Gurtanlenkpunkte nicht, um Kindersitze

⊖ 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.

lagestabil zu montieren. Drei Kindersitze hätten ohnehin nicht nebeneinander Platz.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 3,5 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.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 3,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des 95 PS starken Dreizylinders beträgt im ADAC Ecotest 5,8 Liter Super pro 100 Kilometer. Daraus ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 159 g/km, die für 30 von 60 möglichen Punkten im EcoTest reicht. Bei der Messung konsumiert der Dreizylinder innerorts 5,7 l und außerorts 5,2 l/100 km. Auf der Autobahn steigt der Konsum auf 6,7 l/100 km.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



## 1,0 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Motor eine sehr gute Vorstellung ab und erntet dafür 50 von 50 möglichen Punkten. Die Partikelemissionen sind sehr niedrig und auch die sonstigen Schadstoffgruppen nicht auffällig. Die guten Prüfstandsergebnisse konnte der Einliter-Dreizylinder mit

Ottopartikelfilter bei RDE-Fahrten auf der Straße unter Beweis stellen, der Motor ist also auch im Realbetrieb sehr sauber. Die Schadstoffnorm Euro 6d-TEMP wird deutlich unterschritten. In der Summe ergeben sich im EcoTest 80 Punkte und damit locker 4 von 5 möglichen Sternen im ADAC EcoTest.

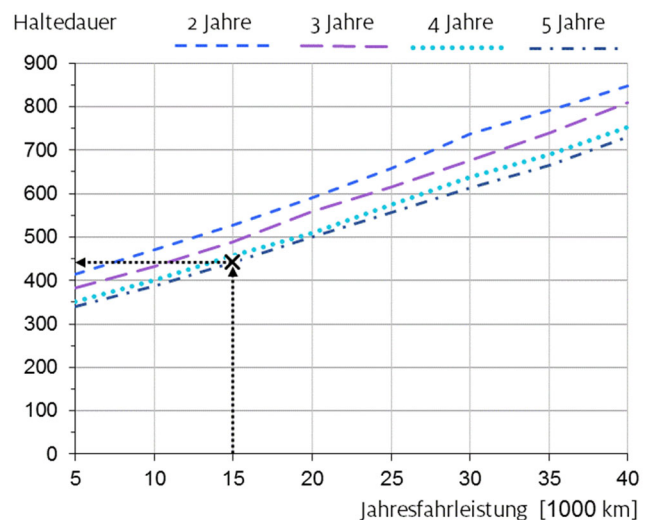
## 1,2 AUTOKOSTEN

### 1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Fabia kostet als Style und mit 95 PS mindestens 18.290 Euro - ein wirkliches Schnäppchen ist er nicht. Man bekommt aber eine recht gute Ausstattung in einem sehr erwachsenen Kleinwagen. Die laufenden Kosten sind überschaubar, weder der Verbrauch noch die Versicherungseinstufungen sorgen für übermäßig leere Geldbeutel. Die allgemeine Fahrzeuggarantie läuft bei Skoda zwei Jahre, gegen Aufpreis kann man aber Garantiepakete bis zu fünf Jahren oder 150.000 Kilometer dazubuchen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 441 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 MPI	1.0 TSI	1.0 TSI
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999
Leistung [kW (PS)]	55 (75)	70 (95)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3000	160/1800	200/2000
0-100 km/h [s]	14,9	10,6	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	185	196
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,9   S	4,6   S	4,7   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	111	106	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	13/17/20	13/17/20
Steuer pro Jahr [Euro]	84	76	80
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	426	435	454
Preis [Euro]	13.790	15.190	18.090

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
C = Cabriolet  
RO = Roadster

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

KB = Kombi  
GR = Van  
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

## HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km	4,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	106 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	185/60 R15
Länge/Breite/Höhe	3.997/1.732/1.467 mm
Leergewicht/Zuladung	1.121/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330/1.324 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	560/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	50/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Tschechien, Mladá Boleslav

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2. Gang)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6 .Gang)	12,1/16,3/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.100 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R16 86H
Reifenmarke Testwagen	Brigdestone Turanza ER300
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 m
EcoTest-Verbrauch	5,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,7/5,2/6,7 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	135 g/km (WTW* 159 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.945 mm
Leergewicht/Zuladung	1.106/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	290/645/1.035 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>113 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>47 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>82 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>199 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	441 Euro		
Steuer pro Jahr	42 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/20		
Basispreis Fabia 1.0 TSI Style	18.290 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 14.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	21.710 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.871 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/860 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	100 Euro°/-
Regen-/Lichtsensor (Paket)	310 Euro/Serie
Fernlichtassistent (Paket)	310 Euro
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/280 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten (Paket)	290 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	240 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	170 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	350 Euro

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/100 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	730 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/390 Euro
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/350 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	310 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	800 Euro
Metalllackierung	490 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/640 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,6**

### AUTOKOSTEN

**1,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>3,0</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	3,4	Fahrleistungen	2,8
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	2,7	Schaltung/Getriebe	2,6
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	2,0
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,7</b>
Bedienung	2,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,6	Fußgängerschutz	3,5
Innenraum-Variabilität	3,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,0
Federung	2,9	Schadstoffe	1,0
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,1		
Klimatisierung	3,4		

Stand: Januar 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.