

-  **Otto-Motor**
-  **40.440 €**
-  **130 kW/177 PS**
-  **685 km**
-  **5,8 l pro 100 km**



Skoda Fabia 1.5 TSI "130" DSG

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse

Der Fabia in der aktuell 4. Generation wird schon seit 2021 gebaut. Eine Ablösung ist noch lange nicht in Sicht - Skoda verkündet im Gegenteil, dass sie ihre kleine Baureihe noch so lange wie möglich bauen werden. Was mal als günstige und praktische Alternative im Kleinwagen-Segment auf dem Markt kam, ist inzwischen immer noch praktisch, aber nicht mehr besonders günstig. Dafür gibt es den Fabia in einer Variantenvielfalt, die man bei der Konkurrenz lange suchen kann. Vom spartanischen Basismodell mit Saugbenziner (wobei spartanisch inzwischen relativ ist) bis zur Sportvariante mit Turbodiesel haben die Tschechen das komplette Sortiment im Angebot. Dabei hat Skoda seine kleinste Baureihe stets technisch aktuell gehalten, weshalb man viele aktuelle Assistenzsysteme bekommt, welche für reichlich Sicherheit und Komfort sorgen. Geblieben sind die vielen kleinen praktischen Details und das gute Raumangebot, denn Skoda legt in allen seinen Baureihen auf eine effiziente Raumökonomie großen Wert. Hier im Test tritt das Sondermodell "130" an, das zum Skoda-Jubiläum eingeführt wurde. Der tschechische Hersteller feiert sein 130-jähriges Bestehen nicht mit einer Sonderedition im obersten Preissegment, sondern mit einem Modell, das sich auf die Wurzeln des Herstellers besinnt, an die breite Masse gerichtet ist und dabei so richtig Fahrspaß bieten kann. Wobei einem größeren Erfolg des Modells vermutlich der happige Preis von gut 35.000 Euro im Weg stehen könnte. Andererseits bekommt man mit 130 kW/177 PS viel Leistung in einem Kleinwagen und hat auch darüber hinaus eine gute Ausstattung an Bord. Der Motor verzichtet auf Hybridisierung und generiert seine Leistung klassisch über einen Turbolader. Optimierungen wie die Zylinderabschaltung helfen beim Spritsparen - ansonsten müssen es das überschaubare Gewicht und die kompakten Abmessungen richten. Im Test verbraucht der potente Kleinwagen 5,8 l/100 km, was angesichts der Fahrleistungen in Ordnung geht. Dynamische Ambitionen unterstützt das serienmäßige Sportfahrwerk, das aber noch einen angemessenen Komfort bietet. Letzterer ist durchaus nützlich, weil der Fabia "130" auch zum Reisen taugt - selbst für vier Erwachsene und ihr Gepäck reicht der Innenraum. Alles, was man transportieren möchte, muss aber im oder auf dem Auto Platz finden, denn eine Anhängerkupplung gibt es für die Topmotorisierung nicht.

- ✓ **geräumiger Innenraum, gute Bedienbarkeit, flotte Fahrleistungen, moderater Verbrauch**
- ✗ **keine Anhängelast erlaubt, teuer in der Anschaffung**

ADAC Urteil

- 2,4** Autotest
- 2,3** Autokosten

ADAC Zielgruppencheck

- 3,1** Familie
- 2,8** Stadtverkehr
- 2,9** Senioren
- 2,8** Langstrecke
- 3,2** Transport
- 2,2** Fahrspaß
- 2,4** Preis/Leistung

Konkurrenten

u.a. Dacia Sandero Hybrid, Ford Puma EcoBoost Hybrid ST, Renault Clio Full Hybrid, Seat Ibiza 1.5 TSI



Alle Infos und Bilder auch digital auf [adac.de](https://www.adac.de)

Inhaltsverzeichnis

2,7 Karosserie	03	2,3 Fahreigenschaften	08
Verarbeitung	03	Fahrstabilität	08
Alltagstauglichkeit	03	Lenkung	09
Licht und Sicht	03	Bremse	09
Ein-/Ausstieg	04		
Kofferraum-Volumen	04	2,3 Sicherheit	09
Kofferraum-Nutzbarkeit	04	Aktive Sicherheit	09
Kofferraum-Variabilität	05	Passive Sicherheit	09
		Kindersicherheit	10
		Sicherheit ungeschützte Personen	10
2,2 Innenraum	05		
Bedienung	05	2,4 Umwelt	10
Multimedia	06	Verbrauch	10
Raumangebot vorn	06	Umwelteinfluss	10
Raumangebot hinten	06		
Innenraum-Variabilität	07		
		2,3 Autokosten	10
2,8 Komfort	07	Monatliche Gesamtkosten	10
Federung	07		
Sitze	07	Motorvarianten	12
Innengeräusch	07		
Klimatisierung	07	Fahrzeugdaten	13
1,9 Antrieb	08	Bilder	14
Fahrleistungen	08		
Laufkultur	08		
Getriebe	08		

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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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.

2,7 Karosserie

3,0 Verarbeitung

An der Karosserie des Fabia gibt es nichts auszusetzen, Skoda hat alles sorgfältig gefertigt und sauber verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst und die Spalten verlaufen gleichmäßig. Der Unterboden ist gut geschützt und in weiten Teilen verkleidet; Skoda hat viel Feinarbeit bei der Aerodynamik geleistet und u.a. den Bereich hinter der Hinterachse verkleidet sowie Luftleitabdeckungen auch an den Fahrwerksteilen verbaut. Damit erreicht der Fabia einen für einen Kleinwagen sehr guten cW-Wert von 0,28.

Der Innenraum ist mit farblich abgesetzten Applikationen und silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend, sondern auch akkurat zusammengesetzt. Getrübt wird der gute Gesamteindruck allerdings, wenn man genauer hinschaut bzw. "nachfühlt". Dann stellt man schnell fest, dass fast alle Kunststoffe mit harten Oberflächen auskommen müssen.

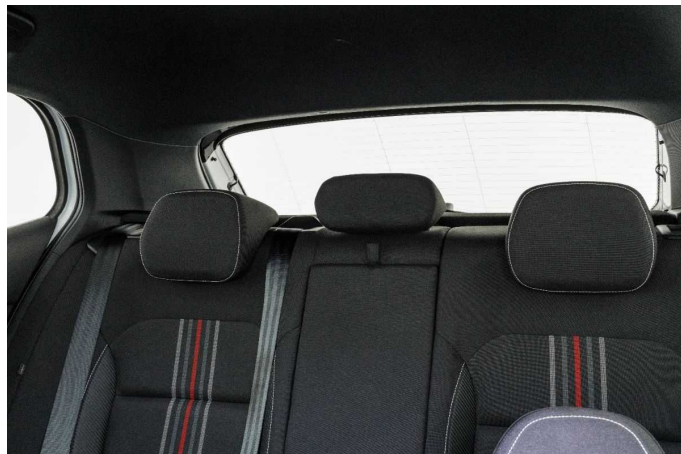
✗ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offengehalten, den man umständlich einfädeln muss - eine Gasdruckfeder wäre die eindeutig praktischere Lösung.

3,2 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Autotest-Verbrauch von 5,8 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 40 l Tank eine theoretische Reichweite von rund 685 km - mit dem optionalen 50 l Tank kommt man 860 km weit. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei angemessenen 466 kg - das reicht für vier Leute samt deren Gepäck. Auf dem Dach gibt es zwar keine Reling, erlaubt sind aber Lasten bis 75 kg. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind für den Fabia nicht lieferbar. Die Außenmaße sind angenehm kompakt, unter zwei Meter Breite (inkl. Außenspiegel) und 4,14 m Länge können auch in Städten gut beherrscht werden - hilfreich ist dabei auch der Wendekreis von 10,8 m.

✗ Für die starken Fabia-Varianten gibt es keine Anhängerkupplung, es ist auch keine Stützlast ausgewiesen - mit praktischen Fahrradträgern am Heck wird es daher nichts.

2,3 Licht und Sicht

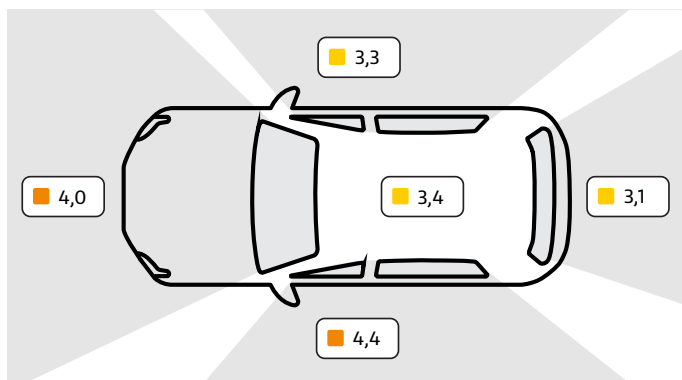


Die Kopfstützen sind nur teilweise versenkbar, die Dachsäulen nicht besonders schmal. Ansonsten kann man recht gut aus dem Fabia rausschauen.

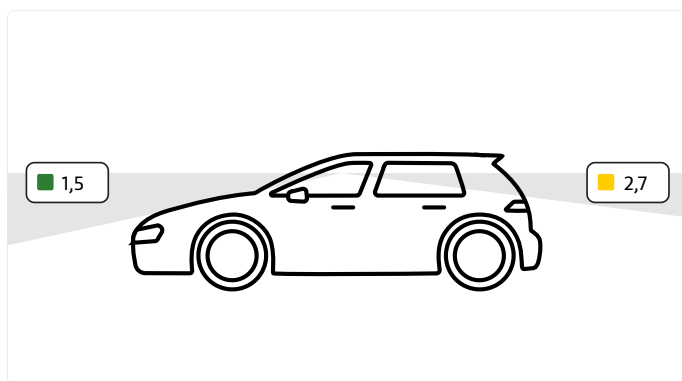
✓ Die Abmessungen des Fabia lassen sich einwandfrei abschätzen; vorn muss man den Beginn der Motorhaube zwar mehr erraten als dass man ihn sehen kann, aber der Heckabschluss ist recht klar definiert. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht aus dem Auto, weil die nicht zu breiten Dachsäulen die Übersicht erleichtern. Das spiegelt sich im Ergebnis der ADAC Rundumsichtmessung wider, die insgesamt zufriedenstellend ausfällt, wobei nur die etwas breiteren C-Säulen zu kritisieren sind.

Mit allerlei Assistenzsystemen soll der Autofahreralltag zusätzlich erleichtert werden - serienmäßig gibt es im Sondermodell "130" so einiges. Immer dabei sind Parksensoren an Front und Heck sowie eine Rückfahrkamera mit eigener Waschdüse. Gegen Aufpreis kann man einen Parkassistenten bekommen. Weitere Kameras für einen 360-Grad-Rundumblick gibt es dagegen nicht. LED-Frontscheinwerfer und Nebelscheinwerfer sind Serie, überdies fährt ein separates Abbiegelicht beim getesteten Modell immer mit. Matrix-LED-Scheinwerfer gibt es dagegen für den Fabia nicht. Daher kann der Fernlichtassistent auch nur einfach auf- und abblenden. Eine Seltenheit: Gegen aufpreis ist für den Skoda-Kleinwagen eine Scheinwerferreinigungsanlage erhältlich. Die automatische Leuchtweitenregulierung ist serienmäßig, der automatisch abblendende Innen Spiegel ebenso. Für die Außenspiegel gibt es diese Funktion nicht.

✗ Überdies müssen die beiden Außenspiegel ohne asphärischen Bereich auskommen, die Bereiche links und rechts neben/hinter dem Auto sind damit schlechter einsehbar.



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



Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,4 Ein-/Ausstieg

✓ Das Ein- und Aussteigen in Fabia gelingt leicht, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich etwa 41 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt), das ist natürlich nicht so bequem wie bei einem Van, für ein "normales" Auto aber kein schlechter Wert. Die Türen öffnen weit und geben - für Kleinwagenverhältnisse - große Türausschnitte frei; dabei werden die Türen vorn wie hinten an drei Positionen sicher offen gehalten, selbst an Steigungen. Serienmäßig bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum. Es gibt am Dachhimmel vier Haltegriffe, was ein großer Vorteil gegenüber dem Polo von VW ist, bei dem diese gestrichen wurden.

✗ Das Keyless-System kann mit einem Funkverlängerer überlistet und der Fabia damit von Unbefugten geöffnet und gestartet werden. Es besteht zwar die Möglichkeit, das Keyless-System über das Bordmenü zu deaktivieren - das kann aber nicht Sinn der Übung sein. Der Bewegungssensor im Schlüssel ist besser als nichts, weil er nach dem Ablegen des Schlüssels seine Funkfunktionen nach kurzer Zeit einstellt. Aber auch das ist nur eine halbe Lösung, weil die Abschaltung beispielsweise nicht erfolgt, solange man den Schlüssel bei sich trägt. Näheres dazu unter www.adac.de/keyless.

3,2 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 295 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 375 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen - der Ladeboden ist dabei in der unteren Position. Setzt man ihn in die obere Position, kann man darunter etwa 60 l Volumen abtrennen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 720 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.150 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es eine Reserveradmulde, die im Falle des Testwagens mit einem Notrad und dem Bordwerkzeug ausgefüllt ist.



Mit knapp 300 l ist der Kofferraum für einen Kleinwagen stattlich. Er lässt sich bis auf 1.150 l erweitern und dank der großen Öffnung gut nutzen.

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

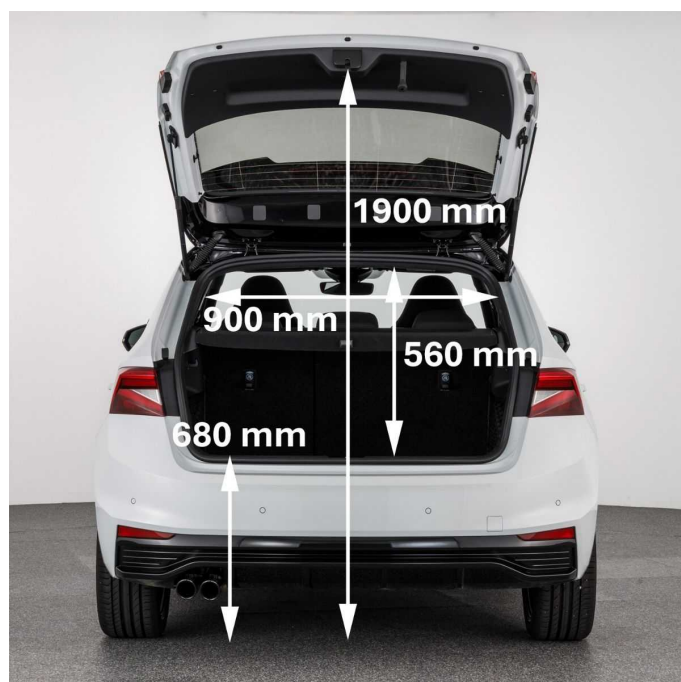
Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht lieferbar. Eine Griffleiste an der Innenseite der Klappe gibt es nicht - der abstehende Gummi-Stab wirkt zwar hemdsärmelig und arg pragmatisch, ist jedoch erfahrungsgemäß sehr praktisch und sinnvoll. Auch knapp 1,90 m große Personen müssen sich nicht um ihren Kopf Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt; wer größer ist, sollte allerdings auf das etwas abstehende Heckklappenschloss (immerhin mit weicherem Kunststoff ummantelt) achten, um sich nicht seinen Kopf zu stoßen.

Die Ladekante liegt etwa 68 cm über der Straße und damit noch insgesamt günstig. Dagegen stört die innere Stufe von 17 cm schon spürbar - wenn man den optionalen Ladeboden aber in die obere Position bringt, dann reduziert sich die Stufe innen auf sechs Zentimeter.

✗ Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet, oft zu wenig im Alltag.

2,5 Kofferraum-Variabilität

✓ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen; eine Durchladeeinrichtung in der Mitte der Lehne für lange Gegenstände gibt es für den Fabia nicht. Beim Modell "130" mit serienmäßigen Sportsitzen kann man die Beifahrerlehne nicht komplett umklappen. Das Umlegen der jeweiligen hinteren Sitzlehnen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Beim Aufstellen der Rücksitzlehnen muss man allerdings darauf achten, die äußeren Gurte nicht einzuklemmen und damit zu beschädigen. Ein praktisches Fach links im Kofferraum eignet sich immerhin zum Verstauen kleiner Gegenstände. Es gibt zahlreiche Haken im Kofferraum und dazu passend ein Netzsystem von Skoda. So kann man viele Gegenstände seitlich, im Bereich der Rücksitzlehne oder am Kofferraumboden fixieren. Hervorzuheben sind überdies die zwei stabilen Taschenhaken links und rechts seitlich im Kofferraum.



Die Ladekantenhöhe von 68 cm ist in Ordnung. Praktisch ist der höhenverstellbare Kofferraumboden: In der oberen Position verringert sich die Stufe zur Ladekante auf 6 cm und bei umgeklappter Rückbank hat man eine eben Fläche.

2,2 Innenraum

1,9 Bedienung

✓ Das Cockpit des Fabia ist noch klassisch aufgebaut. Daraus ergeben sich durchaus Vorteile für die Bedienung, weil die Tschechen bisher darauf verzichtet haben, zu viele Bedienelemente in das Infotainmentsystem zu integrieren. So lässt sich der Fabia einfacher bedienen als viele Konkurrenten. Es gibt klassische Knöpfe und kleine Walzen am Lenkrad für die Bedienung von Bordcomputer und Instrumentendisplay, Drehregler und Knöpfe für die Klimabedienung. Nur das optionale Infotainmentsystem mit 9,2 Zoll Display muss inzwischen ohne Drehknöpfe für Lautstärke und zum Scrollen auskommen, die gibt es nur noch für das Basissystem mit 8,2 Zoll Bildschirm-diagonale. Immerhin gibt es Direktwahltasten seitlich links und rechts am Bildschirmrand, so kann man schnell in die verschiedenen Menüs springen.

Kleine Aufmerksamkeit wie die Erinnerung beim Ausschalten des Motors, das Mobiltelefon nicht zu vergessen, sind schon Klassiker. Die gute Ergonomie ergibt sich u.a. durch die

passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich), der Pedale und des Getriebewählhebels (groß, gut erreichbar, rastet klar ein) zueinander. Auch die Platzierung der Knöpfe und Schalter, ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung und weitere Fahrzeugfunktionen) und die komplette Beleuchtung der Bedienelemente (Ausnahme: Lüftungsdüsen und Schalter in Deckenkonsolle) tragen dazu bei.

Die klassischen analogen Instrumente sind passé, Skoda baut nur noch das 10 Zoll große Display als Instrumentenanzeige ein. Die Ablesbarkeit der Displays ist tagsüber wie nachts einwandfrei. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen alle über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz.

✗ Es gibt zwar vier Leseleuchten, aber keine Zentralleuchten - zumindest auf der Rückbank reichen aber die beiden Leuchten, um den Raum ausreichend komplett auszuleuchten. Da fällt eher ungünstig auf, dass das Handschuhfach unbeleuchtet ist und die Schminkspiegel in den Sonnenblenden ebenso ohne Beleuchtung auskommen müssen.



Das Layout des Cockpits ist schon etwas älter - zum Glück. Die Bedienung fällt deutlich leichter als bei vielen Konkurrenten. Die Software ist aber trotzdem auf aktuellem Stand und läuft flüssig und stabil.

2,4 Multimedia

✓ Serienmäßig verbaut Skoda im Fabia "130" das Infotainment mit 8,2 Zoll Display sowie Wireless SmartLink (Android Auto, Apple CarPlay, beides auch kabellos) und Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Die erweiterte Sprachbedienung (über "Ok Laura") kostet extra. Der DAB-Empfang ist selbstverständlich Serie, ebenso USB-C-Anschlüsse in der Mittelkonsole vorn - zwei weitere USB-Anschlüsse hinten kosten extra. Für die induktive Ladefunktion für Mobiltelefone verlangt Skoda ebenfalls Aufpreis. Das Navigationssystem inklusive Echtzeit-Verkehrsinformationen ist im optionalen Infotainment-Paket enthalten. Serienmäßig bietet Skoda Care Connect, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 14 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei sind auch drei Jahre Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn man es weiter nutzen möchte. Nutzerprofile können angelegt und passwortgeschützt werden; differenzierte Privatsphäre-Einstellungen sind verfügbar. Wählt man das erwähnte Infotainment-Paket, erhält man neben dem größeren Bildschirm ohne Drehregler und der Navigationsfunktion auch Infotainment Online (z.B. Verkehrsinfos in Echtzeit sowie ein systemintegriertes Webradio) für drei Jahre inklusive. Wer den an sich schon ordentlichen Klang der sechs Lautsprecher noch verbessern will, kann das Skoda Soundsystem mit sieben Lautsprechern (inkl. Sub-

woofer) ordern. Ein 12-V-Anschluss vorn ist Serie, im Bereich der Rückbank oder im Kofferraum gibt es keine Steckdose.

2,0 Raumangebot vorn

✓ Die Vordersitze des Fabia lassen sich so weit zurückschieben, dass die Beinfreiheit für rund zwei Meter große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht üppig zur Verfügung, erst über 2,10 m Körpergröße würde man den Dachhimmel berühren. Die Innenbreite liegt im durchschnittlichen Bereich. Ein Panorama-glasdach oder ein Schiebedach sind für den Fabia nicht erhältlich. Auch kommt die "130"-Version immer mit schwarzem Dachhimmel. Trotzdem ergibt sich insgesamt ein angenehmes Raumgefühl, nachts trägt dazu die Ambientebeleuchtung bei.

2,9 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten für knapp 1,90 m große Personen, die Kopffreiheit ist sogar noch etwas großzügiger - alles andere als eine Selbstverständlichkeit für einen Kleinwagen. Die Innenbreite bewegt sich im noch zufriedenstellenden Bereich, zwei Erwachsene sitzen durchaus bequem, für drei Erwachsene nebeneinander sei die Rückbank nur für kurze Strecken anzuraten.



Außen Kleinwagen, innen geräumig: Selbst 1,90 m große Menschen finden hinten ausreichend Platz.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einer Ablage vorn in der Mittelkonsole praxistauglich. Für den Fabia gibt es sogar noch das kleine Klappfach links unterhalb des Lenkrads. Vorn stehen zwei Becherhalter zur Verfügung, die jedoch nicht variabel gestaltet sind. Im Fond findet man Flaschenhalter in den Türfächern und Lehnentaschen (inkl. kleinen Taschen für Smartphones) sowie Becherhalter in der Mittelarmlehne (Aufpreis). Im Zubehör gibt es einen Aufsatz für den Mitteltunnel, der einen weiteren Becher-/Flaschenhalter sowie ein Ablagefach beinhaltet. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

2,8 Komfort

3,0 Federung

Als Sportvariante "130" kommt der Fabia nicht nur mit reichlich Leistung, sondern auch einem Sportfahrwerk serienmäßig. Bei allen Varianten ist eine Verbundlenkerachse hinten verbaut. Verstellbare oder gar adaptive Dämpfer gibt es für den Kleinwagen nicht.

Trotz Tieferlegung und strafferer Fahrwerksauslegung bietet der Test-Fabia noch einen recht annehmbaren Komfort - Skoda verzichtet dankenswerterweise auf unnötige Härte und hält damit den Kleinwagen alltagstauglich. Innerorts spürt man die Unzulänglichkeiten der Straße schon recht deutlich - man fährt eben doch mit einem Sportfahrwerk durch die Lande. Einzelhindernisse (wie abgesenkte Kanaldeckel) oder kurze Bodenwellen kommen recht deutlich zu den Insassen durch. Kopfsteinpflaster wird ordentlich absorbiert, über Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel fährt der Fabia zufriedenstellend. Außerorts spricht die Federung dann geschmeidiger an, selbst Fahrbahnen in schlechtem Zustand werden nicht zur Belastung. Auf der Autobahn bietet der kleine Tscheche einen recht guten Komfort, weshalb sich der Fabia "130" auch für lange Strecken eignet.

2,8 Sitze

In der "130"-Ausstattung ist die Höheneinstellung für beide Vordersitze mit dabei, darüber hinaus gibt es nur eine Sitzlängs- und eine Lehnenneigungseinstellung. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind recht ausgeprägt und angenehm. Es ergibt sich ein guter Seitenhalt, ohne die Insassen einzuengen. Der Schulterbereich der Lehne ist extra breit ausgeführt. Zwei-Wege-Lordosenstützen für die Vordersitze sind Serie. Die serienmäßige Mittelarmlehne kann weder längs noch in der Höhe justiert werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Immerhin befindet sie sich in passender Höhe zu den Armauflagen in den Türen. Letztere

sind nur vorne ausreichend gepolstert, hinten muss man mit hartem Kunststoff auskommen.

Hinten geht es - die Armauflagen deuten es schon an - weniger komfortabel zu, allerdings gehört die Rückbank im Fabia zu den bequemerer in seiner Klasse. Lehne und Sitzfläche bieten eine passable Konturierung und eine gute Sitzposition, auch weil man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. Allerdings nur auf den beiden äußeren Sitzen, in der Mitte hockt man auf einer arg straffen Polsterung und eckt schnell am Dachhimmel an, überdies stört der Mitteltunnel am Boden.

3,3 Innengeräusch

Skoda hat den Fabia auch in der Sportvariante ordentlich gedämmt. Außerdem kommen die aerodynamischen Optimierungen oft auch dem Geräuschkomfort zugute. Trotzdem ist der kleine Skoda weit von einem "Leisetreter" entfernt. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,4 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren zumindest bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut. Der Motor läuft ruhig, solange man höhere Leistungsabforderungen meidet. Denn beim Ausdrehen wird das Aggregat laut, ab etwa 3.500 1/min geht es los und steigert sich mit zunehmender Drehzahl. Immerhin wird dieser Bereich vom Getriebe selten angesteuert, im Alltag ist man daher recht ungestört unterwegs. Windgeräusche sind erst bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich.

2,4 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie "130" bringt serienmäßig eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit. Der Luftaustritt ("oben", "Mitte" und "unten") lässt sich einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Eine automatische

Umluftregelung ist nicht erhältlich. Die Sitzheizung vorn ist Serie, für die Rücksitze ist sie nicht verfügbar, eine Lenkradheizung wiederum kostet Aufpreis. Ebenso die Frontscheibenheizung, die im Fabia über feine Drähte umgesetzt wird - das ist nicht jedermanns Sache, manche Fahrer stören sich an den kleinen Lichtreflexen, die sich nachts bei entgegenkommen-

den Fahrzeugen ergeben können. Eine Standheizung gibt es nicht, stärker getönte Scheiben hinten sind dagegen Serie.

✗ An den Lüftungsdüsen kann man Strömungsrichtung und Luftmenge nicht unabhängig voneinander regulieren, weil es keine separaten Drehrädchen gibt.

1,9 Antrieb

1,5 Fahrleistungen

✓ Neben dem Dreizylinder mit 1,0 l Hubraum verbaut Skoda in seinen kleineren Modellen auch den Vierzylinder mit 1,5 l Hubraum. Der hat üblicherweise 150 PS und bringt die vergleichsweise leichten Modelle flott in Fahrt. Für das Sondermodell "130" hat Skoda aber nicht den "normalen" 1,5er eingebaut, sondern die Performance-Variante. Die kommt sonst nur in den stärkeren Versionen der Plug-in-Hybride zum Einsatz und verhilft dort zu einer Systemleistung von 272 PS. So viel Leistung gibt es im Fabia logischerweise nicht, es fehlt die Elektrifizierung. Aber 177 PS in einem nur 1,2 t schweren Kleinwagen sind eine Ansage - in neuer Leistungswährung entspricht das 130 kW, passend zur Bezeichnung des Sondermodells. Damit ist die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in nur 7,4 s erledigt und der Vorwärtsschub der kleinen Rennsemmel endet erst bei 228 km/h. Für den Zwischenspur von 80 auf 120 km/h wurden 5,2 s gemessen. Von 60 auf 100 km/h vergehen 4,2 s. Damit ist Fahrspaß garantiert.

2,2 Laufkultur

✓ Für einen Benzinmotor läuft der 1,5er relativ rau, was am vergleichsweise hohen Einspritzdruck liegen mag. Dennoch spürt man das Aggregat kaum, denn es ist insgesamt angemessen gekapselt. Vor allem die Zylinderabschaltung haben die Ingenieure inzwischen so gut kaschiert, dass sie sowohl akustisch als auch haptisch praktisch nicht mehr wahrnehmbar ist - selbst für sensible Naturen. Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich

nachdrücklich. Er spricht zwar gerade unter 1.500 1/min ziemlich zögerlich auf Gasbefehle an, darüber beschleunigt er dann druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach.

2,2 Getriebe

✓ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe setzt auf trocken laufende Kupplungen, so dass die Schaltvorgänge relativ direkt ablaufen und ausgeprägtes Verschleifen der Gänge vermieden wird. Diese Getriebevariante ist nur auf Drehmomente bis 250 Nm ausgelegt, läuft dafür aber mit einem höheren Wirkungsgrad. Der Schaltkomfort ist nach mehreren Überarbeitungen in den letzten Jahren inzwischen gut. Oft sind die Gangwechsel hauptsächlich am Drehzahlmesser zu erkennen. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik sanft ein, der Motor muss aber unter Umständen zuerst starten. Präzises Einparken gelingt ohne Herausforderungen, Skoda hat das Anfahrverhalten inzwischen gut im Griff. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang wird zügig umgesetzt, schnelles Wenden klappt damit gut. Bedient wird das Getriebe noch über einen klassischen Hebel auf der Mittelkonsole, für die Fahrstufenwahl ist also kein Umlernen erforderlich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen, zwischen den Gängen entstehen keine zu großen Sprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Berganfahrhilfe gibt es serienmäßig, eine Autohold-Funktion ist aufgrund der manuellen Handbremse nicht verfügbar.

2,3 Fahreigenschaften

2,0 Fahrstabilität

✓ Der Fabia "130" kommt mit einem Sportfahrwerk, das noch ausreichend Komfort bietet. Diese Auslegung bringt keine Nachteile für die Fahrdynamik, im Gegenteil. So liegt der Kleinwagen stabil auf der Straße, lässt sich von Spurrillen kaum beeindrucken. Der kleine Skoda fährt gutmütig geradeaus und beruhigt sich auch bei plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder, so dass man stets die volle Kontrolle über den Fabia behält. In schnell durchfahrenen Wechselkurven halten sich die Lastwechselreaktionen in Grenzen, treibt man es zu bunt, greift das ESP hilfreich und sauber abgestimmt ein. Auch sonst fallen Seitenneigung und Aufbauabhebungen gering aus.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Fabia stabil und gut beherrschbar. Im Grenzbereich geht er in kontrolliertes leichtes Untersteuern über, dem Fahrer vermittelt er stets ein sicheres Gefühl. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP hilft dabei, den gewünschten Kurs zu halten. Dank seines vergleichsweise geringen Gewichts und des niedrigen Schwerpunkts kommt beim dynamischen Durcheilen des Parcours durchaus Freude auf. Das geschickt abgestimmte ESP hilft wiederum, nur wenig Tempo in den Kurven zu verlieren und den sportlichsten unter den aktuellen Fabias stets zu beherrschen. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

2,1 Lenkung

✓ Die Lenkung des Fabia möchte den Fahrer möglichst wenig behelligen, entsprechend leichtgängig lässt sie sich bewegen. Was im Stadtverkehr ganz angenehm ist, geht bei höheren Geschwindigkeiten etwas zu Lasten der Präzision. Die Lenkunterstützung wird mit zunehmendem Tempo aber mehr zurückgenommen als das bei frühen Fabia-Modellen der aktuellen Generation der Fall war - das passt schließlich besser zu einer sportlich orientierten Variante. Lenkgefühl und Zielgenauigkeit sind damit insgesamt gut bis zufriedenstellend. Die Zentrierung ist angemessen und passend sowohl für kurvige Land-

straßen als auch Autobahnen. Beim Rangieren ist der geringe Kraftaufwand praktisch, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen etwas über zweieinhalb Lenkraddrehungen.

2,7 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fabia 1.5 TSI durchschnittlich 36,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Das ist nur ein durchschnittlich gutes Resultat. Immerhin, auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind einwandfrei.

2,3 Sicherheit

2,4 Aktive Sicherheit

✓ Bis auf wenige Ausnahmen sind fast alle Assistenten, die für den Fabia verfügbar sind, in der Testvariante Serie. Dazu gehören ein Notbremsassistent mit Kollisionswarnung samt Personenerkennung, der Spurhalteassistent und die Geschwindigkeitsregelung. Die Funktionen lassen sich über den Travel Assist um eine adaptive Temporegelung (ACC) und die zentrierende Spurführung erweitern. Das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Droht man beim rückwärts Rangieren mit dem Heck zu kollidieren, löst die Einparkhilfe ebenfalls einen Nothalt aus. Als weitere Option gibt es den Spurwechselassistenten. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung muss inzwischen Serie sein. Bei jedem Fabia mit dabei sind auch die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren.

 Spurhalteassistent

 Ausweichassistent

Optional erhältlich

 Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren

 Abstandsregeltempomat

 Autobahnassistent

 Spurwechselassistent

 Tempolimitübernahme

Nicht erhältlich

 Spurwechselautomatik

 Notfallassistent

 Ausstiegswarnung

 Insassenschutzsystem proaktiv

 Reifendruckkontrollsystem direkt messend

Übersicht der Assistenzsysteme

Serienmäßig enthalten

-  Abstandswarnung
-  Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
-  Notbremssystem
-  Abbiegeassistent
-  Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
-  Geschwindigkeitsbegrenzer
-  Tempomat
-  Verkehrszeichenerkennung

1,9 Passive Sicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm konnte der Fabia Ende 2021 gute 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen. Das Ergebnis ist inzwischen ausgelaufen und nicht mehr 1:1 mit aktuellen Euro NCAP-Resultaten vergleichbar. An der grundsätzlich guten Sicherheit des Fabia ändert das aber nichts. Weiterhin eine Besonderheit bei den Kleinwagen: Gegen Aufpreis erhält man hintere Seitenairbags. Serienmäßig sind die Frontairbags und vordere Seitenairbags sowie Kopfairbags, die von vorn bis hinten reichen. Die vorderen

Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,90 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,80 m Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr reduziert. Die Kopfstütze hinten in der Mitte hat aber nur eine eingeschränkte Höhe. Vorn wie hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Im Fond wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und es erscheint die Anzeige erneut. Das „Proaktive Insassenschutzsystem“ wie im Polo ist nicht erhältlich, es könnte in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren. Dagegen ist der Fabia ab Werk mit einer Multikollisionsbremse ausgerüstet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und damit das Risiko eines zweiten Zusammenstoßes reduziert. Für Warndreieck und Verbandkasten gibt es links und rechts seitlich im Kofferraum Halterungen, dadurch sind diese Utensilien im Notfall recht gut erreichbar. An insgesamt acht Verzurösen kann Gepäck im Kofferraum gesichert werden. Ein Kofferraum-Trennnetz ist über das Zubehör-Programm verfügbar.

2,2 Kindersicherheit

✓ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreichte der Fabia 81 Prozent der möglichen Punkte im Kapitel Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Auf dem Beifahrersitz wie auch auf den äußeren Fondplätzen stehen zur Kindersitzbefestigung neben den Gurten auch Isofix-Halterungen mit iSize-Freigabe zur Verfügung. Egal ob Gurt oder Isofix, die Montage ist problemlos möglich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

2,4 Umwelt

2,6 Verbrauch

Angesichts seiner Leistung kann man den 177-PS-Fabia durchaus sparsam bewegen. Wenn man nur gelegentlich das Leistungspotenzial ausschöpft und ansonsten vorausschauend unterwegs ist und dabei die Zylinderabschaltung und die Segelfunktion nutzt, sind Durchschnittsverbräuche unter 6 l/100 km kein Problem. Selbst sehr flott gefahren steigt der Verbrauch kaum über 8 l/100 km. Im ADAC Autotest haben wir in den üblichen Zyklen einen durchschnittlichen Verbrauch von 5,8 l Super pro 100 km ermittelt.

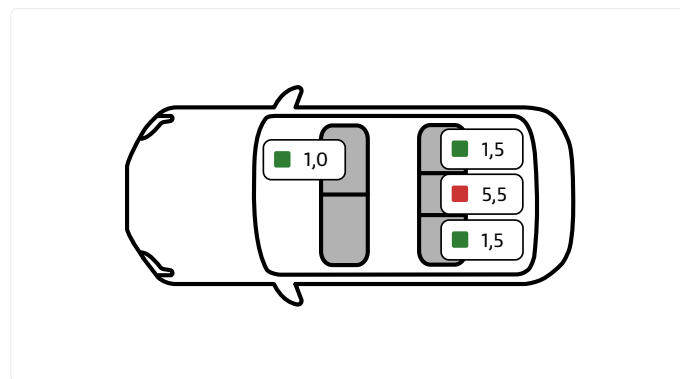
2,3 Autokosten

2,3 Monatliche Gesamtkosten

✓ Für den Fabia in der "130"-Variante mit dem 1.5-L-TSI ruft Skoda mindestens 35.530 Euro auf. Ein wahrlich stolzer Preis

Alle elektrischen Fensterheber verfügen über einen sensibel ansprechenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann nur mit Geschick (eines Erwachsenen) abgeschaltet werden, Kleinkinder haben da keine Chance - so soll es sein.

✗ Der Fondmittelpplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.



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

3,4 Sicherheit ungeschützte Personen

Der Fabia bietet einen zufriedenstellenden Fußgängerschutz - Hauptkritikpunkt beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm ist die hohe Verletzungsgefahr bei Kollisionen im Bereich der A-Säulen. Ansonsten ist die Front weitgehend gut entschärft, so dass es am Ende zu 70 Prozent der erzielbaren Punkte reicht. Der kleine Tscheche ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduzieren kann.

1,5 Umwelteinfluss

✓ Mit seiner Länge von 4,14 m und seiner Breite von nur 1,78 m (ohne Außenspiegel) ist der Fabia 1.5 TSI angenehm kompakt. Er nimmt somit nur eine Verkehrsfläche von rund 7,4 m² ein. So findet man selbst im Großstadtdschungel leichter einen Parkplatz und nimmt überdies nicht unnötig viel Platz ein. Das Leergewicht von 1.244 kg ist ebenfalls recht niedrig und zeigt, dass ein Auto auch mit viel Leistung nicht allzu schwer sein muss. Das Vorbeifahrgeräusch des sportlichen Fabia liegt bei 67 dB(A), ein zufriedenstellender Wert.

für einen Kleinwagen. Die Ausstattung ist aber schon recht gut; so sind Annehmlichkeiten wie die höherwertigen LED-Scheinwerfer, die 2-Zonen-Klimaautomatik oder der schlüssellose Zugang immer dabei. Trotzdem sollte man noch in ein

paar Extras investieren, die einen Wiederverkauf später erleichtern werden. Dazu gehört das Navigationssystem als vergleichsweise teurer Posten. Andere Details sind deutlich günstiger, aber nicht minder praktisch im Alltag und daher auch sehr zu empfehlen. Dazu gehört beispielsweise das Transportpaket oder der größere Kraftstofftank mit 50 l. Mit den wichtigen Optionen muss man mit an die 40.000 Euro rechnen, um ein rundes Paket zu erhalten. Damit hat der Fabia Kleinwagenregionen längst verlassen - zu seiner Verteidigung sei gesagt, mit 177 PS aber eigentlich auch.

Die Wertstabilität von Skoda-Modellen ist gut, somit bleibt der Wertverlust erwartbar im Rahmen. Der Motor ist ein sehr häufig eingesetztes Aggregat aus dem VW-Konzern-Fundus, Spritspartechnologien wie ein Mildhybridsystem gibt es im Fabia

allerdings (noch) nicht. Der Assistenzumfang ist groß, wenn man das Paket Fahrerassistenz Plus nimmt. Das Infotainment-system im Fabia ist auf dem aktuellen Stand, besondere Gimmicks bietet es allerdings nicht - hier hat die Konkurrenz in den letzten Jahren mit großen Schritten aufgeholt, teils sogar überholt.

Teure Werkstattbesuche etwa für einen Zahnriemenwechsel (Wechselintervall 240.000 km) sind üblicherweise nur selten nötig. Die Steuer macht niedrige 94 Euro pro Jahr aus, ebenso sind die Typenklasseneinstufungen für die Versicherungen günstig (Haftpflicht 13, Teilkasko 21 und Vollkasko 18). Die Ölwechsel- und Inspektionsintervalle sind fahrleistungs- und fahrstilabhängig, können bei bis zu 30.000 km oder bis zwei Jahren liegen.

Motorvarianten

In der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Fabia 1.0 MPI Essence	Fabia 1.0 TSI Essence	Fabia 1.0 TSI Selection	Fabia 1.5 TSI Selection DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	59 (80)	70 (95)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3700	175/1600	200/2000	250/1500
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	190	202	222
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,1 l S	5,0 l S	5,0 l S	5,2 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	116	113	112	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/16/18	14/17/21	14/17/21	13/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	56	54	76
Preis [Euro]	20.190	21.490	24.660	27.660

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-Haftpfl. / VK - Vollkasko / TK - Teilkasko
Kraftstoffe: N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

Herstellerangaben

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6e, Otto-Partikelfilter

Hubraum	1.498 ccm
Leistung	130 kW/177 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Vorderrad
Getriebear	7-Gang-Automat. Schaltgetriebe (Doppelkupplung)
Höchstgeschwindigkeit	228 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,6 l
CO ₂ -Ausstoß	126 g/km
Stirnfläche/cW-Wert	n.b./0,28
Klimaanlage Kältemittel	n.b.
Reifengröße (Serie)	215/40 R18
Länge/Breite/Höhe	4.137/1.780/1.458 mm
Leergewicht/Zuladung	1.268/412 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.190 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt	40 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktionsort	Tschechien, Mladá Boleslav

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	4,2 s
Überholvorgang 80-120 km/h	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße	215/40 R18 89W XL
Reifen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis	10,8 m
Autotest-Verbrauch	5,8 l/100 km
Reichweite	685 km
Innengeräusch 130 km/h	69,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.960 mm
Leergewicht/Zuladung	1.244/466 kg
Kofferraum normal geklappt/dachhoch	295 l 720/1.150 l

Kosten

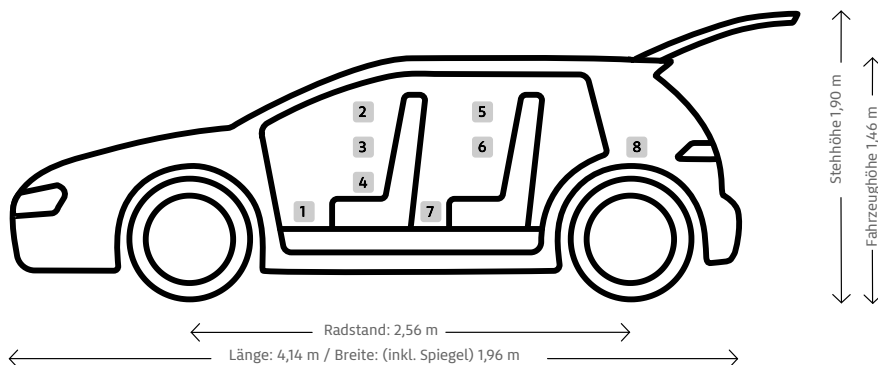
(pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	153 Euro
Fixkosten	124 Euro
Werkstattkosten	79 Euro
Wertverlust	409 Euro
Monatliche Gesamtkosten	765 Euro
Steuer pro Jahr	94 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/21
Basispreis getestete Variante	35.530 Euro

Informationen zum Testfahrzeug

Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.440 Euro
Kilometerstand bei Testbeginn	8.801 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine
Softwarestand	0519

- 1 Beinfreiheit vorn bis 1,97 m Person
- 2 Kopffreiheit vorn bis 2,12 m Person
- 3 Innenbreite vorn 140 cm
- 4 Sitzhöhe vorn 41 cm
- 5 Kopffreiheit hinten bis 1,94 m Person
- 6 Innenbreite hinten 135 cm
- 7 Beinfreiheit hinten bis 1,87 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
- 8 Kofferraumvolumen 295 - 1.150 L



Ausstattung

Technik (*im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer LED	Serie
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Fahrlicht-/Wischerautomatik	Serie
Fernlichtassistent	Serie/-
statisch/dynamisch	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/320 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	190 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie
Elektrische Heckklappe	-

Sicherheit

Seitenairbags vorn/hinten	Serie/460 Euro
Kopfairbags vorn/hinten	Serie
Zentralairbag	-
Spurwechselwarnung	720 Euro°
Ausstiegswarnung	-
Querverkehrswarnung hinten	720 Euro°

Innen

Navigationssystem	1.350 Euro°
USB vorn/hinten	Serie/350 Euro°
Apple CarPlay / Android Auto	Serie
Induktive Ladeschale	350 Euro°
Klimaanlage/-automatik	-/Serie (2-Zonen)
Standheizung/-klimatisierung	-
Elektr. Fensterheber vorn/hinten	Serie
Autom. abblend.	Serie/-
Innen-/Außenspiegel	-
Außenspiegel elektr. anklappbar	390 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Elektr. Sitze vorn links/rechts	-
Lordosenstütze links/rechts	Serie
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	140 Euro°
Rücksitzlehne geteilt klappbar	Serie
Ambientebeleuchtung vorn/hinten	Serie/-

Außen

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

Testurteil

Autotest (ohne Autokosten)

2,4

Autokosten

2,3

KATEGORIE

NOTE

Karosserie

2,7

Verarbeitung	3,0
Alltagstauglichkeit	3,2
Licht und Sicht	2,3
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8
Kofferraum-Variabilität	2,5

Innenraum

2,2

Bedienung	1,9
Multimedia	2,4
Raumangebot vorn	2,0
Raumangebot hinten	2,9
Innenraum-Variabilität	2,8

Komfort

2,8

Federung	3,0
Sitze	2,8
Innengeräusch	3,3
Klimatisierung	2,4

Antrieb

1,9

Fahrleistungen	1,5
Laufkultur	2,2
Getriebe	2,2

Fahreigenschaften

2,3

Fahrstabilität	2,0
Lenkung	2,1
Bremse	2,7

Sicherheit

2,3

Aktive Sicherheit	2,4
Passive Sicherheit	1,9
Kindersicherheit	2,2
Sicherheit ungeschützte Personen	3,4

Umwelt

2,4

Verbrauch	2,6
Umwelteinfluss	1,5

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

Bildergalerie

