



## Skoda Fabia 1.0 TSI Style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (81 kW / 110 PS)

Wenn Skoda ein neues Modell herausbringt, ist man immer gespannt, welche neuen praktischen Lösungen sie sich - im Rahmen ihrer Möglichkeiten im VW-Konzern - haben einfallen lassen. Skoda fasst das unter "simply clever" zusammen. Grundsätzlich zeichnen sich die Skoda-Modelle meist durch etwas mehr Länge als die technischen Geschwister von VW aus. So auch der neue Fabia, der gut fünf Zentimeter länger ist als der Polo. Das kommt den Passagieren zugute, selbst vier Erwachsene können bequem sitzen, das ist für einen Kleinwagen nicht selbstverständlich. Gleichzeitig gibt es einen angemessenen großen Kofferraum, der sich mit optionalen Details wie doppeltem Ladeboden, seitlich ausklappbarem Korb und zahlreichen Netzen auszeichnet. Das Ein- und Aussteigen fällt auch leicht, weil die Karosserie nach praktischen Aspekten gestaltet ist und die Türen recht groß ausfallen.

Unterwegs erfreut man sich dann am kommod abgestimmten Fahrwerk, das auf Pseudo-Sportlichkeit verzichtet und stattdessen Komfort in den Mittelpunkt stellt. So kann das Standard-Fahrwerk überzeugen. Einzig die Lenkung könnte mehr Gefühl vermitteln. Der Einliter-Dreizylinder im Testwagen wird per Turbo auf bis zu 110 PS und 200 Nm Drehmoment gebracht - aber erst oberhalb von 2.000 1/min, darunter kommt er mühsam in Schwung. Damit kann man sich arrangieren, oder man schaltet engagiert mit dem manuellen Sechsganggetriebe und kommt dann durchaus flott voran.

Abgesehen davon, dass Skoda dem neuen Fabia keine besonderen Antriebskomponenten wie ein (Mild-)Hybridsystem mitgegeben hat, ist der Kleine technisch auf dem aktuellen Stand. Es gibt viele Assistenten bis hin zum Travel Assist, der teilautonomes Fahren ermöglicht und bei dichtem Verkehr Entlastung bringen kann. Bei all den netten Details kann man es sich denken - ein Schnäppchen ist der Fabia Style nicht mehr. Bei knapp 22.000 Euro startet die Preisliste für unser Testmodell, für den Testwagen ruft Skoda sogar fast 30.000 Euro auf. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i20, KIA Rio, Seat Ibiza, VW Polo.

- +** viele Assistenten lieferbar, hohe aktive und passive Sicherheit, für Kleinwagen komfortables Fahrwerk, gutes Platzangebot vorn wie hinten, saubere Abgase
- träge Leistungsentfaltung bei niedrigen Drehzahlen, gefühllose Lenkung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,8

### Zielgruppencheck

|  |                |     |
|--|----------------|-----|
|  | Familie        | 2,9 |
|  | Stadtverkehr   | 2,9 |
|  | Senioren       | 2,9 |
|  | Langstrecke    | 2,9 |
|  | Transport      | 3,2 |
|  | Fahrspaß       | 3,2 |
|  | Preis/Leistung | 2,0 |

Ecotest ★★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Skoda hat die Karosserie des Fabia 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. aktive Lüftungsklappen an der Front sowie Verkleidungen 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 Kunststoffen und

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,7 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 l-Tank eine theoretische Reichweite von 700 km; gegen moderaten Aufpreis erhält man einen 50 l fassenden Tank, mit dem die Reichweite auf 875 km steigt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 475 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Reling, mit einem geeigneten Träger darf man dennoch bis zu 75 kg Last obenauf transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf aber nur 50 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei normalen Rädern mag das noch reichen, stattdessen sind zwei Pedelecs meistens

### 2,6 Licht und Sicht

Auch wenn der neue Fabia für einen Kleinwagen gar nicht mehr so klein ist, lassen sich seine Abmessungen dennoch gut abschätzen. Man hat insgesamt eine ordentliche Sicht rundherum aus dem Auto, lediglich die recht breiten hinteren C-Säulen und die rechte B-Säule schränken die Sicht ein, vor allem beim Abbiegen oder rückwärts Einparken fällt das auf.



Trotz der zum Teil versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach schräg hinten aufgrund der breiten Dachsäulen stark eingeschränkt.

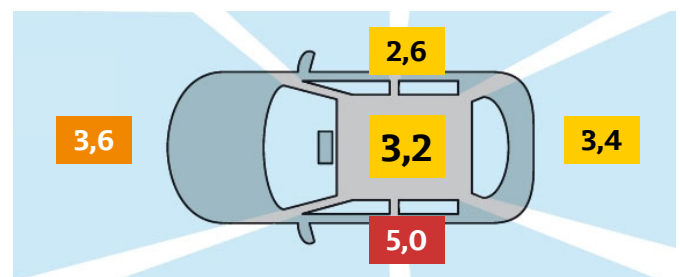
silbernen Umrandungen nicht nur optisch ansprechend, sondern auch sauber gefertigt. Getrübt wird der gute Gesamteindruck allerdings, wenn man genauer hinschaut bzw. "nachfühlt". Dann stellt man schnell fest, dass ohne Ausnahme alle Kunststoffe mit harten Oberflächen auskommen müssen.

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

schon zu schwer. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,1 t wiegen - falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 590 kg wiegen. 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. Erfreulich handlich ist der Fabia im Stadtverkehr: mit 4,11 m Länge und 1,96 m Breite (inkl. Außenspiegel) findet man leicht einen Parkplatz, und der Wendekreis von 10,8 m vereinfacht das Rangieren.

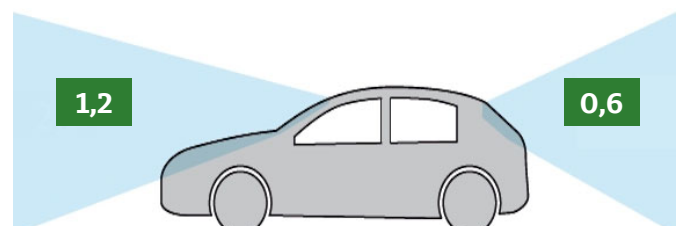
### Rundumsicht

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.



Was durch die Karosserie nicht optimal gelöst ist, versucht Skoda mit einigen Assistenten wieder auszugleichen. So gibt es beim Fabia in Style-Ausstattung serienmäßig Parksensoren hinten, die vorderen kosten Aufpreis. Ergänzen lassen sie sich um einen Parkassistenten, der beim Ein- oder Ausparken das Lenken übernimmt sowie Gas- und Bremsaufforderungen gibt. Optional gibt's überdies eine Rückfahrkamera, die zwar nicht schmutzgeschützt wegklappt, aber immerhin über eine eigene Waschdüse verfügt, welche zusammen mit der Heckwaschanlage aktiviert wird. Die LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistenten (automatisches Auf- und Abblenden) bringt der Style serienmäßig mit, gegen Aufpreis gibt es LED-Heckleuchten und

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen beim Fabia gelingt leicht, weil die Schweller niedrig genug und nicht zu breit sind. Die Sitzfläche befindet sich etwa 42 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. Gegen Aufpreis bekommt man ein schlüsselloses Zugangssystem mit Sensoren an den beiden Vordertüren und am Kofferraum. Es gibt am Dachhimmel vier Haltegriffe, großer Vorteil gegenüber dem Polo von VW, bei dem diese gestrichen wurden.

## 3,1 Kofferraum-Volumen

Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 310 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 355 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 735 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.130 l Volumen verfügbar. Unter dem Kofferraumboden gibt es eine Reserveradmulde, die im Falle des Testwagens mit einem Notrad und dem Bordwerkzeug ausgefüllt ist.

## 3,3 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

aufwendigere Front-LED-Scheinwerfer mit "Kurven"- und Abbiegelicht, wobei für das Kurvenlicht lediglich die separaten Abbiegelichter genutzt werden. Die Optionsscheinwerfer bieten eine gleichmäßige und helle Ausleuchtung und sind damit eine Empfehlung. Die Aufpreisliste bietet sogar eine Scheinwerferreinigungsanlage, im Kleinwagensegment eine echte Seltenheit.

⊖ Beide Außenspiegel müssen ohne asphärischen Bereich auskommen, der Bereich links und rechts neben/hinter dem Auto ist damit schlechter einsehbar.

⊖ Das Keyless-System kann mit einem Funkverlängerer überlistet und der Fabia damit illegal geöffnet und gestartet werden. Es besteht zwar die Möglichkeit, das Keyless-System über das Bordmenü zu deaktivieren - wer aber Aufpreis für die Funktion bezahlt hat, will sie in der Regel auch nutzen. 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](http://www.adac.de/keyless).



Mit 310 l Volumen ist der Kofferraum gegenüber dem Vorgängermodell um 20 l gewachsen.

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 19 cm

schon spürbar - es gibt allerdings einen doppelten Kofferraumboden, den man auch nachträglich kaufen kann, die nötigen Halterungen in den Kofferraumverkleidungen sind vorhanden.

⊖ Ohne den doppelten Ladeboden entsteht bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine deutliche und störende Stufe am Boden. Das Ladeabteil wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet, oft zu wenig im Alltag.

## 2,8 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. Die Beifahrersitzlehne lässt sich jedoch optional komplett umklappen, wodurch sehr lange Gegenstände transportiert werden können. Das Umklappen der jeweiligen 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 mit 68 cm relativ niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

⊕ Die passende Anordnung des Lenkrads (mit großem Einstellbereich) sorgt ebenso für eine gute Ergonomie wie die einwandfreie Anordnung von Schalthebel und Pedalerie. Das aufpreispflichtige Display-Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und lässt sich sowohl tagsüber als auch nachts einwandfrei ablesen. Es bietet verschiedene Ansichten von klassischer Zeigerdarstellung bis hin zu einer sehr reduzierten Ansicht. Die Anzeigen für Tankinhalt und Kühlmitteltemperatur über LED-Balken befinden sich seitlich vom digitalen Kombiinstrument. Das acht Zoll große Touchdisplay des serienmäßigen Infotainmentsystems Bolero ist weit oben positioniert und gut erreichbar. Sehr praktisch: Das System verfügt neben den berührungssensitiven Schaltflächen auch noch über einen Drehregler für die Lautstärke und einen zweiten zum Durchscrollen in den Menüs.

Darüber hinaus sind die meisten Knöpfe und Schalter griffgerecht positioniert und ihre Gruppierung nach Funktionen (z.B. Klimatisierung) klar getrennt und schlüssig.

Das Klimabedienteil selbst ist ebenfalls übersichtlich gestaltet, aber tief positioniert. Licht- und Regensensor vereinfachen den Alltag ebenso wie die elektrischen Fensterheber mit Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz. Alle Schalter mit Ausnahme der Luftdüsen und der Tasten am



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

Dachhimmel sind vorbildlich beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden.

⊖ Ordert man wie im Testwagen das Navigationssystem, müssen die praktischen Drehregler berührungssensitiven

## 2,8 Multimedia/Konnektivität

Serienmäßig verbaut Skoda im Fabia mit Style-Ausstattung das Infotainmentsystem Bolero. Dieses bietet eine Freisprecheinrichtung, SmartLink (MirrorLink, Android Auto, Apple CarPlay) sowie digitalen Radioempfang. Optional sind kabelloses CarPlay und Android Auto, eine induktive Ladeschale für Smartphones sowie ein Festplatten-Navigationssystem erhältlich. Serienmäßig bietet Skoda Care Connect an, ein automatisches Notrufsystem mit maximal 10 Jahren Laufzeit; kostenfrei dabei ist auch ein Jahr Remote Access, das anschließend eine jährliche Gebühr kostet, wenn man es weiter nutzen möchte. Wählt man das Navigationssystem, ist für drei Jahre Skoda

Tasten weichen, dafür wächst der Bildschirm von acht auf knapp über neun Zoll Diagonale. Die Außenspiegel lassen sich lediglich gegen Aufpreis elektrisch anklappen.

Infotainment Online inklusive. Damit wird die Routenführung durch Verkehrsinfos in Echtzeit unterstützt, außerdem bietet das System eine Tankstellen- und Parkplatzsuche sowie weitere Funktionen.

Zwei USB-Anschlüsse vorn sind Serie, optional sind zwei weitere für die hinten Sitzenden und auch ein Anschluss am Innenspiegel, der beispielsweise für eine Dashcam nutzbar ist, erhältlich (jeweils mit Ladefunktion).

⊖ Ein CD-/DVD-Laufwerk gibt es selbst gegen Aufpreis nicht.

## 2,0 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von fast zwei Metern zurück schieben, was für einen Kleinwagen ein sehr guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst 2,10 m große

Menschen würden an den Dachhimmel reichen. Das Raumgefühl ist trotz der nur durchschnittlichen Innenraumbreite angenehm. Gegen Aufpreis gibt es ein sehr großes Panoramadach, das viel Licht in den Innenraum lässt.

## 2,7 Raumangebot hinten

Für einen Kleinwagen bietet der Fabia eine ganze Menge Platz auf der Rückbank, zumindest für zwei Leute nebeneinander - bei dreien wird es aufgrund der nur mäßigen Innenbreite arg eng. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, können dahinter selbst knapp 1,90 m große Personen noch ordentlich sitzen, die Bein- wie die Kopffreiheit sind entsprechend ausreichend. Das Raumgefühl ist hier ebenfalls angenehm, insbesondere wenn man das optionale Panoramadach geordert hat, das bis über die Rücksitze reicht. Der positive Raumeindruck wird nur etwas durch die hohe Seitenlinie und die auf Kopfhöhe verlaufenden C-Säulen gemindert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden sogar Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 3,0 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. Es gibt vorn auch zwei Becherhalter, die nicht variabel gestaltet sind, aber herausgenommen werden können und dann ein noch größeres Fach zwischen den Vordersitzen

bieten. 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 Mittelunnel, der einen weiteren Becher-/Flaschenhalter sowie ein Ablagefach beinhaltet. Das Handschuhfach besitzt ein zufriedenstellendes Format, ist aber weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

## 2,9 KOMFORT

### 2,8 Federung

Für den Fabia gibt es neben dem im Testwagen verbauten Standard-Fahrwerk auch ein Sportfahrwerk mit Tieferlegung. Bei allen Varianten ist eine Verbundlenkerachse hinten verbaut. Verstellbare oder gar adaptive Dämpfer gibt es für den Kleinwagen nicht.

In seiner Klasse bietet der neue Fabia einen wirklich ansehnlichen Fahrkomfort. Innerorts spürt man die Unzulänglichkeiten der Straße noch etwas deutlicher, Einzelhindernisse (wie

abgesenkte Kanaldeckel) oder kurze Bodenwellen können die Insassen spüren. Kopfsteinpflaster wird ordentlich absorbiert, über Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel fährt der Fabia zufriedenstellend. Außerorts dann spricht die Federung geschmeidiger an, selbst Fahrbahnen in schlechtem Zustand werden nicht zur Belastung. Auf der Autobahn bietet der kleine Tscheche einen guten Komfort, weshalb sich der kleine Skoda auch für lange Strecken eignet.

### 2,8 Sitze

In der Style-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 angenehm, es ergibt sich ein passender Seitenhalt, ohne die Insassen einzuzengen. 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. Die Armauflagen in den Türen 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 bequemeren 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.

### 3,2 Innengeräusch

Skoda hat den neuen Fabia ordentlich gedämmt, die aerodynamischen Optimierungen kommen oft auch dem Geräuschkomfort zugute. Der Motor ist gut entkoppelt und läuft insbesondere für einen Dreizylinder recht ruhig selbst bei niedrigen Drehzahlen. Gegenüber dem Vorgänger wurde die Akustik erheblich verbessert, das Aggregat wird selbst beim Ausdrehen nicht wirklich laut, klingt aber kernig. Windgeräusche sind erst

bei hohen Geschwindigkeiten zu hören, ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche im unauffälligen Bereich. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 69,1 dB(A). Bis etwa 150 km/h kann man sich noch gut unterhalten, auch Telefongespräche über die Freisprechfunktionen funktionieren zumindest bis Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h gut.

### 3,0 Klimatisierung

Die Ausstattungslinie Style bringt serienmäßig immerhin eine Klimaanlage mit. Gegen Aufpreis gibt es eine Zweizonen-Klimaautomatik. 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 stören sich an den kleinen Lichtreflexen, die sich nachts bei entgegenkommenden Fahrzeugen ergeben können.

Eine Standheizung gibt es nicht, stärker getönte Scheiben hinten stehen aber in der Optionsliste.

⊖ Das Panoramadach hat kein Sonnenrollo, Skoda bietet lediglich über das Zubehör-Programm ein Sonnenschutz-Set an, das drei Netzelemente umfasst, die unter das Glasdach eingesetzt werden können. Bei Nichtgebrauch kann man sie unter der Hutablage ins Netz stecken. Eine pragmatische Lösung als Kompromiss zur Einsparung des sonst üblichen und ganz klar sinnvollerer elektrischer Rollos.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

Der 1,0 l Dreizylinder mit 110 PS ist momentan der zweitstärkste Motor im Fabia-Antriebsprogramm. Im Grunde ist die Leistung absolut ausreichend im Alltag, man muss nur bereit sein, bei Bedarf eifrig zu schalten. Denn unter 2.000 1/min kommt der Turbobenziner nur gemächlich in Gang, vom maximalen Drehmoment von immerhin 200 Nm ist da noch nicht viel zu spüren. Besonders deutlich wird diese Lethargie im Drehzahlkeller, wenn man im zweiten Gang von 15 auf 30 km/h beschleunigen will - beispielsweise im Zuge des Abbiegens innerorts - und dafür gefühlt endlos lange 3,4 s vergehen. Die Elastizität von 60 auf 100 km/h im 4. und 5. Gang ist gut,

hierfür braucht man 8,2 bzw. 11,3 s, weil der Motor im günstigen Leistungsbereich läuft. Im 6. Gang ist die Drehzahl dann wieder etwas niedrig und man muss sich für diesen Geschwindigkeitszuwachs 17,8 s Zeit nehmen. Soll es möglichst schnell und nicht möglichst schaltfaul vorangehen, dann beschleunigt der Fabia 1.0 TSI in 6,3 s von 60 auf 100 km/h (2. und 3. Gang) und in 8,0 s von 80 auf 120 km/h (3. Gang).

Wer nicht so gern selbst schaltet, kann den Motor mit dem 7-Gang-DSG kombinieren; neben dem höheren Kaufpreis muss man dann aber auch mit einem etwas höheren Verbrauch rechnen.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Auf dem Papier unterscheidet sich der überarbeitete 1,0 l Turbobenziner kaum vom Vorgänger - lediglich die Leistung ist um 5 PS gesunken. Die Laufkultur hat aber spürbar zugelegt und ist für einen Dreizylinder erstaunlich gut. Es sind leichte Vibrationen zu spüren, die aber im Alltag kaum stören. Signifikant verbessert hat sich die Akustik des kleinen Aggregats unter 2.000 1/min, früher störendes Brummen ist praktisch nicht

mehr zu hören, selbst in den hohen Gängen weitgehend getilgt. Über das gesamte Drehzahlband gibt der Turbomotor seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab. Unter 2.000 1/min fällt die Leistungsentfaltung schwer, darüber ist er ein lebendiger Geselle, der den Kleinwagen flott in Schwung bringt und hält.

### 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Den Fabia TSI in der stärkeren 110 PS-Version liefert Skoda mit einer Sechsgang-Handschaltung aus. Die 95 PS-Variante muss dagegen mit fünf Gängen auskommen. Die Länge der Schaltwege und die Schaltpräzision sind gut bis zufriedenstellend, die Gänge lassen sich mit wenig Kraftaufwand wechseln, nur hier und da wirkt die Schaltbox etwas kratzig, wenn man die Gassen nicht sauber ansteuert. Die Abstufungen wurden sinnvoll gewählt und passen gut zueinander, es entstehen keine großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist relativ lang ausgelegt, in Kombination mit der phlegmatischen Kraftentfaltung bei sehr niedrigen Drehzahlen

muss man zum Beschleunigen häufiger zurückschalten - beim Dahinrollen hilft die lange Übersetzung jedoch effektiv, Kraftstoff zu sparen. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit etwa 2.900 1/min.

Die Abstimmung zwischen Kupplung, Motor und Getriebe ist insgesamt gut gelungen; Anfahren gelingt leicht dank automatischer Drehzahlanhebung im Kupplungsschleifpunkt. Beim Losfahren an Steigungen verhindert die Berganfahrhilfe ein Zurückrollen des Fabia. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der neue Fabia zeigt, das ein komfortorientiertes Standardfahrwerk keine Nachteile bei der Fahrstabilität bedeuten muss. Er fährt sauber geradeaus und lässt sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden. 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 bleiben Seitenneigung und Aufbaubewegungen noch im Rahmen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich das leichte Heck des Fabia, das moderate Untersteuern geht beim Lastwechsel in leichtes Übersteuern über, was aber schnell vom ESP eingefangen wird und somit unkritisch bleibt. Einerseits liegt der Fabia sicher auf Kurs, andererseits kann man das leichte Gieren auch zum effektiveren Kurvenrübern einsetzen; wer möchte, kann also

durchaus seinen Fahrspaß haben. Die Traktionskontrolle verrichtet ihre Arbeit im üblichen Rahmen, normalerweise muss sie nur bei unsachtem Anfahren tätig werden.

## 2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Fabia möchte den Fahrer möglichst wenig anstrengen, entsprechend leichtgängig lässt sie sich bewegen. Was im Stadtverkehr ganz angenehm ist, geht bei höheren Geschwindigkeiten zu Lasten der Präzision und der Stabilität, denn die vergleichsweise hohe Lenkunterstützung wird zu wenig zurückgenommen. Lenkgefühl und Zielgenauigkeit sind damit insgesamt gut bis zufriedenstellend. Die Zentrierung könnte insbesondere auf der Landstraße und der Autobahn ausgeprägter sein.

Beim Rangieren ist der geringe Kraftaufwand freilich praktisch, zwischen dem linken und dem rechten Lenkansschlag liegen etwas über zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

## 1,9 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fabia 1.0 TSI durchschnittlich 33,4 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Das ist ein wirklich gutes Resultat - nicht nur für einen Kleinwagen, denn vor einigen Jahren waren solch kurze Anhaltewege selbst bei Sportwagen kaum besser. Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.
























# 2,0 SICHERHEIT

## 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheitsausstattung ist der Fabia Style gut aufgestellt, auch wenn Skoda für das eine oder andere System Aufpreis verlangt. Zum Serienumfang gehören ein Notbremsassistent samt Abstand- und Kollisionswarnung sowie Personenerkennung und ein Spurhalteassistent, die Müdigkeitserkennung und eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Speedlimiter.

Gegen Aufpreis sind ein Abstandsregeltempomat sowie als höhere Ausbaustufe der Travel Assist erhältlich. Letzterer übernimmt neben der Abstandsregelung zum Vordermann auch die Zentrierung des Fahrzeugs innerhalb der Fahrspur. Warum es diesen Assistenten jedoch nur mit Schaltgetriebe und nicht mit Automatik gibt, bleibt ein Rätsel. Grundsätzlich kann man für den Fabia auch einen Totwinkelassistenten bestellen - nur aktuell wegen der Halbleiter-Lieferengpässe nicht. Dieser Assistent ist ein nützlicher und empfehlenswerter Geselle, denn er umfasst auch den

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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



Ausparkassistenten, der über die damit verbundenen Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt.

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Fabia 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich des Insassenschutzes und insgesamt die vollen fünf Sterne erzielen (Test 12/2021). Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis knapp 1,95 m Größe guten Schutz, hinten reichen sie bis knapp 1,80 m Größe - gleichzeitig ist der Abstand zum Dachhimmel gering, was die Verletzungsgefahr reduziert. Vorn 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 vorerst nicht erhältlich,

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht 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. Beim Beifahrersitz ist für hohe Kindersitze ungünstig, dass sich die Kopfstütze nicht abnehmen lässt. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür 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 platznehmende Babyschalen mit Base und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

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

## 3,2 Fußgängerschutz

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.

Darüber hinaus wird noch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung optional angeboten.

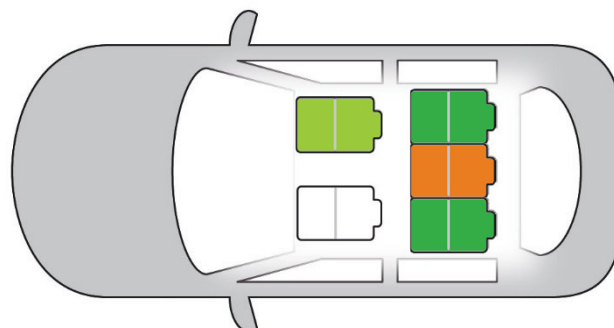
es kann in einer Notsituation (z.B. ESP-Einsatz) durch Straffen der Gurte und weitgehendes Schließen der Fenster mögliche Unfallfolgen reduzieren. Dagegen ist der neue Fabia ab Werk mit einer Multikollisionsbremse ausgerüstet, die das Fahrzeug nach einem Unfall automatisch bis zum Stillstand bremst und 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 sechs Verzurrösen kann Gepäck im Kofferraum gesichert werden.

⊖ Ein Kofferraum-Trennnetz ist nicht erhältlich.

⊖ Der Fondmittelplatz ist aufgrund von ungünstig angeordneten Anlenkpunkten im Alltag kaum zur Kindersitzmontage geeignet.

### 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)

Der kleine Tscheche ist serienmäßig mit einem Notbremsassistenten samt Personenerkennung ausgestattet, der das Kollisions- und Verletzungsrisiko reduziert.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 110 PS-Fabia mit dem Einliter-Turbobenziner und Sechsgang-Handschaltung bei durchschnittlich 5,7 l Superbenzin auf 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 158 g pro km. Dafür erhält der Kleinwagen 31 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 6,0, außerorts 5,2 und auf der Autobahn 6,5 l Super pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Einliter-TSI erfüllt die gesetzlichen Grenzwerte in allen Lebenslagen sowieso, aber selbst die strengeren Anforderungen des ADAC Ecotest kann er einhalten. Partikelwerte, CO- oder NO<sub>x</sub>-Emissionen sind durch die Bank sehr niedrig. Somit sind die vollen 50 Punkte im Bereich Schadstoffe verdient. In den Straßenmessungen mittels PEMS-Anlage bestätigt der Tscheche seine sehr niedrigen Schadstoffemissionen. Insgesamt erzielt der Fabia 1.0 TSI mit

## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 21.890 Euro - eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Immerhin ist die Ausstattung nicht ganz so spartanisch, wie man das früher von Kleinwagen gewohnt war. Immerhin sind Klimaanlage, Sitzheizung, Radio mit DAB+, Parksensoren hinten und sogar das schlüssellose Zugangssystem schon an Bord. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, auch da es ein neues Modell ist. Die laufenden Kosten bleiben dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung im Rahmen (KH: 14, VK: 19, TK: 20). Bei der Fahrzeug-Garantie ist Skoda wiederum geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann diese aber immerhin schon beim Kauf ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich), diese verbleiben dann grundsätzlich beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Kfz-Steuer liegt bei 62 Euro pro Jahr.

### Verbrauch

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

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

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

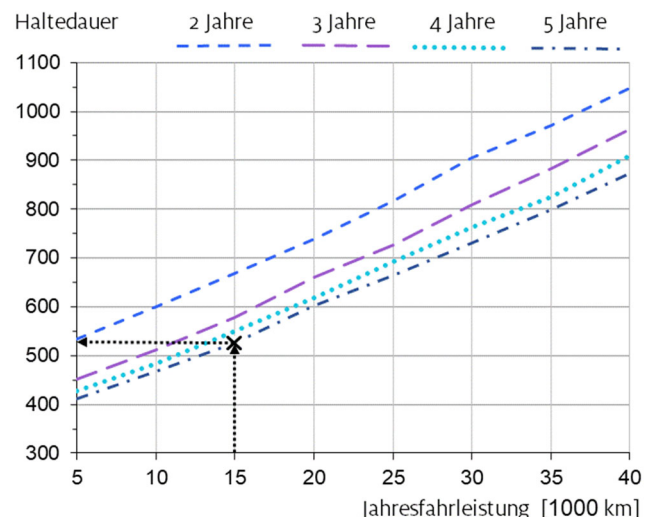
|              |       |       |
|--------------|-------|-------|
| Autobahn     | 6,5   |       |
| Durchschnitt | 6,6 D | 7,6 B |

|                 |       |       |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 5,7   |       |
| Durchschnitt    | 5,5 D | 6,5 B |

110 PS 81 Punkte und damit locker vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 525 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ  | Fabia 1.0 MPI<br>Easy | Fabia 1.0 MPI<br>Active | Fabia 1.0 TSI<br>Active | Fabia 1.0 TSI<br>Ambition | Fabia 1.5 TSI<br>Ambition DSG |
|--|-----------------------|-------------------------|-------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Aufbau/Türen                                       | SR/5                  | SR/5                    | SR/5                    | SR/5                      | SR/5                          |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                             | 3/999                 | 3/999                   | 3/999                   | 3/999                     | 4/1498                        |
| Leistung [kW (PS)]                                 | 48 (65)               | 59 (80)                 | 70 (95)                 | 81 (110)                  | 110 (150)                     |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min                     | 95/3000               | 95/3700                 | 160/1600                | 200/2000                  | 250/1500                      |
| 0-100 km/h [s]                                     | 15,5                  | 15,1                    | 10,6                    | 9,7                       | 8,0                           |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]                       | 172                   | 179                     | 195                     | 205                       | 225                           |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller<br>(NEFZ/WLTP) | 4,4/5,0   S           | 4,5/5,1   S             | 4,6/5,0   S             | 4,6/5,1   S               | 4,8/5,6   S                   |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)              | 101/114               | 104/115                 | 104/114                 | 105/115                   | 109/128                       |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                      | 14/18/17              | 14/18/17                | 14/19/20                | 14/19/20                  | 13/20/21                      |
| Steuer pro Jahr [Euro]                             | 58                    | 60                      | 58                      | 60                        | 98                            |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]                     | 424                   | 456                     | 470                     | 511                       | 560                           |
| Preis [Euro]                                       | 13.990                | 16.290                  | 17.590                  | 19.890                    | 23.090                        |

### 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-Haftpfl.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

|   |                              |
|---|------------------------------|
| 3-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Euro 6d, Otto-Partikelfilter |                              |
| Hubraum   | 999 ccm                      |
| Leistung  | 81 kW/110 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment                                  | 200 Nm bei 2.000 1/min       |
| Kraftübertragung                                      | Frontantrieb                 |
| Getriebe  | 6-Gang-Schaltgetriebe        |
| Höchstgeschwindigkeit                                 | 205 km/h                     |
| Beschleunigung 0-100 km/h                             | 9,7 s                        |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)                           | 5,1 l                        |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß                              | 105 g/km                     |
| Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert                      | n.b./0,28                    |
| Klimaanlage Kältemittel                               | CO <sub>2</sub>              |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)                           | 185/65 R15                   |
| Länge/Breite/Höhe                                     | 4.108/1.780/1.479 mm         |
| Leergewicht/Zuladung                                  | 1.194/436 kg                 |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt                     | 380/1.190 l                  |
| Anhängelast ungebremst/gebremst                       | 590/1.100 kg                 |
| Stützlast/Dachlast                                    | 50/75 kg                     |
| Tankinhalt  | 40 l                         |
| Garantie Allgemein/Rost                               | 2 Jahre/12 Jahre             |
| Produktion  | Tschechien, Mladá Boleslav   |

## ADAC Messwerte

|  |                          |
|--|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang) | 6,3 s                    |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang) | 8,2/11,3/17,8 s          |
| Drehzahl bei 130 km/h                  | 2.900 1/min              |
| Bremsweg aus 100 km/h                  | 33,4 m                   |
| Reifengröße Testwagen                  | 215/45 R17 91W           |
| Reifenmarke Testwagen                  | Michelin Primacy 3       |
| Wendekreis links/rechts                | 10,8 m                   |
| EcoTest-Verbrauch                      | 5,7 l/100km              |
| Stadt/Land/BAB                         | 6,0/5,2/6,5 l/100km      |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest       | 137 g/km (WTW* 158 g/km) |
| Reichweite                             | 700 km                   |
| Innengeräusch 130 km/h                 | 69,1 dB(A)               |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)    | 1.960 mm                 |
| Leergewicht/Zuladung                   | 1.205/475 kg             |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch    | 310/735/1.130 l          |

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

|  |                 |                        |                 |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>                                | <b>131 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>45 Euro</b>  |
| <b>Fixkosten</b>                                     | <b>92 Euro</b>  | <b>Wertverlust</b>     | <b>257 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten                              | 525 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup> | 62 Euro         |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK                    | 14/19/20        |                        |                 |
| Basispreis Fabia 1.0 TSI Style                       | 21.890 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 26.07.2021 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 29.580 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 4.387 km       |
| Auffälligkeiten/Mängel                 | keine          |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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 | -/Serie/-             |
| Abbiege-/Kurvenlicht         | 790 Euro°             |
| Regen-/Lichtsensoren         | Serie                 |
| Fernlichtassistent           | Serie                 |
| Tempomat/Limiter/ACC         | Serie/Serie/280 Euro° |
| Einparkhilfe vorn/hinten     | 320 Euro°/Serie       |
| Parklenkassistent            | 600 Euro° (Paket)     |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera   | 290 Euro/-            |
| Head-up-Display              | -                     |
| Verkehrszeichenerkennung     | 990 Euro° (Paket)     |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie                 |

### SICHERHEIT

|                                  |                                    |
|----------------------------------|------------------------------------|
| Seitenairbag vorn/hinten         | Serie/400 Euro° (Paket)            |
| Kopfairbag vorn/hinten           | Serie                              |
| Knieairbag Fahrer/Beifahrer      | 400 Euro° (Paket)/-                |
| Kollisionswarnung/Notbremssystem | Serie                              |
| Fußgänger-/City-Notbremsfunktion | Serie                              |
| Spurassistent                    | Serie                              |
| Spurwechselsassistent            | (Einsatz verzögert wg. Chipmangel) |

### INNEN

|  |                         |
|--|-------------------------|
| Radio/CD/USB/DAB                         | Serie/-/Serie/Serie     |
| Bluetooth-Freisprecheinrichtung          | Serie                   |
| Navigationssystem                        | 990 Euro° (Paket)       |
| Elektrische Fensterheber vorn/hinten     | Serie                   |
| Klimaanlage manuell/automatisch          | Serie/280 Euro°         |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel      | Serie/180 Euro° (Paket) |
| Sitzheizung vorn/hinten                  | Serie/-                 |
| Lenkradheizung                           | 120 Euro°               |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie                   |
| Rücksitzlehne umklappbar                 | Serie                   |

### AUSSEN

|                              |              |
|------------------------------|--------------|
| Anhängerkupplung (abnehmbar) | 670 Euro     |
| Metalllackierung             | ab 550 Euro° |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | -/640 Euro   |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

### AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Januar 2022  
Test und Text: M. Ruhdorfer