



Skoda Fabia 1.0 TSI Style

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (70 kW / 95 PS)

Der Fabia ist schon lange kein Geheimtipp mehr. Es ist bekannt, dass er im Vergleich zum Konzernbruder Polo weitgehend gleiche Technik, bessere Platzverhältnisse und einen etwas niedrigeren Preis bietet. Damit ist der Fabia schlichtweg einer der besten Kleinwagen, den man derzeit kaufen kann. Auch mit dem turboaufgeladenen Dreizylinder unter der Haube kommt man mittlerweile gut klar. Er ist keine Rüttelkiste und seit seiner Einführung diesbezüglich schon deutlich verbessert worden. Wer aber noch den geschmeidigen 1,2-Liter-Vierzylinder aus dem alten Fabia kennt, weiß schon, dass man hier einfach Abstriche beim Thema Akustik und Leistungsentfaltung machen muss. Dafür ist unser Testverbrauch der schwächeren, 95-PS-Variante des Turbodreizylinders mit 5,4 l auf 100 km absolut in Ordnung, vor allem weil man diesen Wert auf der Landstraße noch merklich drücken kann. Da zudem die Abgase mustergültig gereinigt werden, gibt es satte 84 Punkte im ADAC Ecotest. Für einen Benziner ohne jegliche Hybridisierung ist das ein Wort.

Auch abseits des Motors macht der Fabia die gewohnt gute Figur. Er federt trotz der eher einfachen Fahrwerkstechnik manierlich, ist sehr fahrsicher, geht bei Bedarf auch zackig ums Eck, bremst gut und vor allem ist er ein Skoda: Holt aus den Außenmaßen viel Innenraum heraus und steht im Alltag mit allerhand cleveren Kleinigkeiten parat, wie etwa dem Regenschirm in der Türverkleidung.

Da der Fabia kein Geheimtipp mehr ist, preist Skoda den Wagen selbstbewusst ein. Zwar kostet der Testwagen mit knapp 29.000 Euro (Grundpreis: 22.250 Euro) immer noch weniger als ein Polo mit gleicher Ausstattung, zu den günstigsten Kleinwagen zählt der Tscheche aber nicht. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i20, KIA Rio, Seat Ibiza, VW Polo.

- ⊕ gute Verarbeitung innen und außen, hohe aktive und passive Sicherheit, für Kleinwagen komfortables Fahrwerk, gutes Platzangebot vorn wie hinten, saubere Abgase
- ⊖ träge Leistungsentfaltung bei niedrigen Drehzahlen, einfache Materialien im Innenraum

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	2,7
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,3
	Preis/Leistung	2,0

Ecotest ★★★★★☆

2,7 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

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.

3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,4 l/100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 40 l-Tank eine theoretische Reichweite von sehr ordentlichen 740 km; gegen moderaten Aufpreis von 50 Euro erhält man einen 50 l fassenden Tank, mit dem die Reichweite auf 925 km steigt. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei 468 kg – das reicht für vier Leute und deren Gepäck. Auf dem Dach gibt's zwar keine Relling, 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 schon zu schwer. Wenn es ein

Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1 t wiegen - falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger dürfen maximal 580 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 bekommt man nur, wenn man die serienmäßige Bereifung mit 15-Zoll-Felgen hat. 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.

2,1 Licht und Sicht

Auch wenn der 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.

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 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 klare Empfehlung. Die Aufpreisliste bietet sogar eine Scheinwerferreinigungsanlage, im Kleinwagensegment eine echte Seltenheit.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, der linke Außenspiegel gegen Aufpreis.



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

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

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.

⊖ 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

3,0 Kofferraum-Volumen

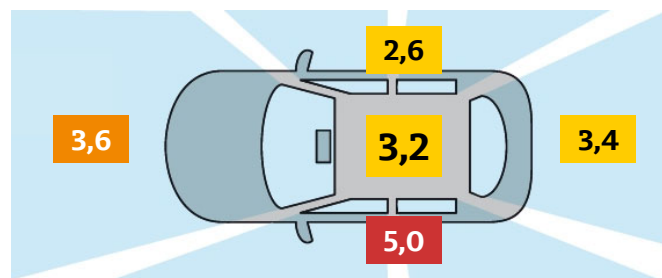
Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 310 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 390 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sechs Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt 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 1.165 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 Sorgen machen, da die Klappe weit genug nach oben schwingt; wer größer ist, sollte allerdings auf das etwas abstehende

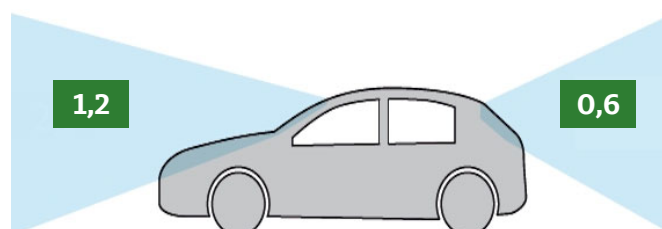
Rundumsicht

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.



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.



Für einen Kleinwagen bietet der Fabia mit 310 l ein ordentliches Kofferraumvolumen.

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 über 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 aufpreispflichtigen 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 im Kofferraum sowie das variabel einstellbare Ablagefach rechts im Kofferraum oder die flexible Kofferraumabdeckung, die gut geeignet ist, um zum Beispiel Jacken getrennt vom restlichen Kofferrauminhalt aufzubewahren.



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



Verarbeitungsqualität und Funktionalität vermitteln einen guten Eindruck.

⊖ Ordert man das Infotainmentsystem Amundsen inklusive Navigationssystem, müssen die praktischen Drehregler berührungssensitiven Tasten weichen. Dafür wächst der Bild-

schirm von acht auf knapp über neun Zoll Diagonale. Die Außenspiegel lassen sich lediglich gegen Aufpreis elektrisch anklappen.

2,7 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 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). Gegen Aufpreis lassen sich im Infotainment verschiedene Fahrprofile anlegen. Nützlich, wenn man sich das Auto regelmäßig teilt.

⊖ Ein CD-/DVD-Laufwerk gibt es - wie mittlerweile üblich - 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.

2,9 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

Lehentaschen (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. Das serienmäßige Brillenfach am Dachhimmel entfällt, wenn man sich für das Panoramaglasdach entscheidet.

2,9 KOMFORT

2,8 Federung

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

In seiner Klasse bietet der 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 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. Eine klappbare Mittelarmlehne mit Becherhaltern Fond kostet Aufpreis.

3,5 Innengeräusch

Skoda hat den Fabia ordentlich gedämmt, die aerodynamischen Optimierungen kommen eben 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 70,6 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 problemlos.

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 in ein Netz stecken. Eine pragmatische Lösung als Kompromiss zur Einsparung des sonst üblichen und ganz klar sinnvolleren elektrischen Rollos.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

3,1 Fahrleistungen

Der 1,0 l Dreizylinder mit 95 PS ist momentan die goldene Mitte im Fabia-Antriebsprogramm, das von 65 bis 150 PS reicht. Im Grunde ist die Leistung absolut ausreichend im Alltag, man muss nur bereit sein, bei Bedarf eifrig zu schalten. Denn bis 1.800 1/min kommt der Turbobenziner nur gemächlich in Gang, auch wenn ab 1.600 Touren das maximale Drehmoment von 175 Nm anliegt. Dieses steht bis 3.500 1/min zur Verfügung. 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 3,7 s vergehen.

Die Elastizität von 60 auf 100 km/h im 4. und vor allem 5. Gang ist gerade noch okay, hierfür braucht man 11,8 bzw. 20,7 s. Soll

es möglichst schnell und nicht möglichst schaltfaul vorangehen, dann beschleunigt der Testwagen in 6,5 s von 60 auf 100 km/h (2. und 3. Gang) und in 8,6 s von 80 auf 120 km/h (3. Gang). Mit der 15 PS stärkeren Variante des Einliter-Turbomotors fallen die Elastizitätsmessungen deutlich besser aus. Wenn man aber fleißig schaltet, fällt die Mehrleistung nicht so sehr ins Gewicht. Um die Leistungsfähigkeit des Wagens deutlich zu machen: Er läuft laut Hersteller 195 km/h Spitze und ist in 10,6 s aus dem Stand auf 100 km/h. Nicht schlecht für einen Kleinwagen, für alle normalen Fahrten hat man genug Leistung dabei. Und wenn es doch mehr sein soll, gibt es noch zwei stärkere Motorisierungen.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur hat im Vergleich zur früheren Variante des Dreizylinders aus dem VW-Regal 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 nur deutlich unter 1.500 Touren

vorhanden.

Über das gesamte Drehzahlband gibt der Turbomotor seine Leistung weitgehend gleichmäßig ab und bringt den Kleinwagen flott in Schwung. Das Ansprechverhalten des Turbos ist wie bei solchen Motoren üblich nicht von ausgeprägter Spontanität geprägt.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Die 95-PS-Variante muss mit fünf Gängen auskommen, sechs Gänge gibt es erst eine Leistungsstufe drüber. 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 fünften Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit etwa 3.000 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, wenn man die 90 Euro Aufpreis investiert. Eine Schaltpunktanzeige gibt es natürlich auch, ebenso ein Start-Stopp-System, das tadellos funktioniert.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Fabia zeigt mal wieder, dass 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 Lenkschlag liegen etwas über zweieinhalb Lenkradumdrehungen.

2,4 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Bremsungen). Das ist ein gutes Resultat - nicht nur für einen Kleinwagen. Auch bei hoher Beanspruchung lässt die Bremsleistung nicht nach. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit der Bremsanlage sind gut.
























2,1 SICHERHEIT

2,0 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 das Traveller-paket erhältlich. Letzterer übernimmt neben der Abstandsregelung zum Vordermann auch die Zentrierung des Fahrzeugs innerhalb der Fahrspur. Man kann für den Fabia auch einen Totwinkelassistenten bestellen. Dieser Assistent ist ein nützlicher und empfehlenswerter Geselle, denn er umfasst auch den Ausparkassistenten, der über die damit verbundenen Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Darüber hinaus wird

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	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	nicht erhältlich
	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

noch eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung optional angeboten.

1,9 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. Der Fabia ist 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 Verzurösen kann Gepäck im Kofferraum gesichert werden.

⊖ Ein Kofferraum-Trennnetz oder -gitter ist nicht erhältlich, hier muss man auf Nachrüstlösungen etwa aus dem Hundebedarf setzen. Die mittlere Fondkopfstütze ist schmaler als die äußeren und kann zudem nicht so weit herausgezogen werden.

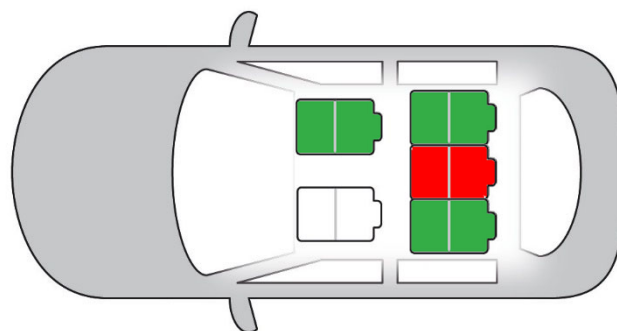
2,1 Kindersicherheit

⊕ 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. Auf den äußeren Fondplätzen und dem Beifahrersitz 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 platz-einnehmende 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.

⊖ 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)

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

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Im Ecotest liegt der Verbrauch des 95-PS-Fabia mit dem Einliter-Turbobenziner und Fünfgang-Handschaltung bei durchschnittlich 5,4 l Superbenzin auf 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 148 g pro km. Dafür erhält der Kleinwagen 34 von maximal 60 möglichen Punkten im Verbrauchskapitel. Innerorts konsumiert der Testwagen 5,6, außerorts 4,7 und auf der Autobahn 6,2 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_x-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 95 PS 84 Punkte und damit locker vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

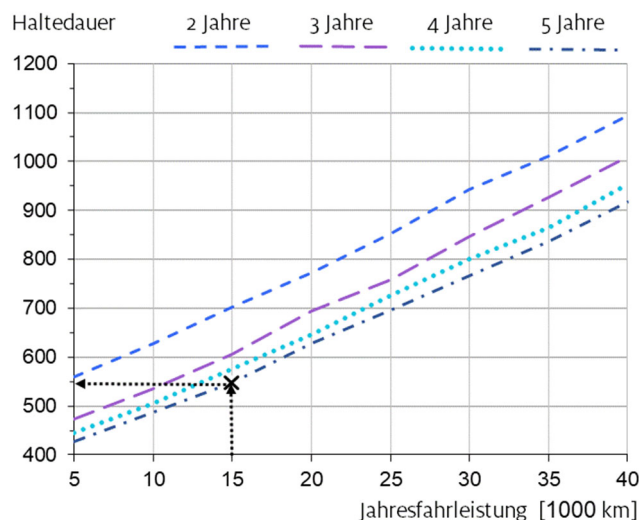
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Grundpreis der getesteten Variante liegt bei 22.250 Euro - eine Menge Geld für einen Kleinwagen. Zumindest 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. Die laufenden Kosten bleiben dank moderater Ausgaben für die

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 548 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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 oder auch noch bis zu zwei Jahre nach Erstzulassung ordern (bis 5 Jahre und 150.000 km möglich). Die Garantie verbleibt dann beim Auto, auch wenn es verkauft wird. Die Kfz-Steuer liegt bei 60 Euro pro Jahr.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Fabia 1.0 MPI Essence	Fabia 1.0 TSI Essence	Fabia 1.5 TSI Selection DSG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1498
Leistung [kW (PS)]	59 (80)	70 (95)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	93/3700	175/1600	250/1500
0-100 km/h [s]	15,1	10,6	8,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	179	195	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,80/4,8 l S	4,90/4,9 l S	5,40/5,4 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	109/109	112/112	122/122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/17	14/19/20	13/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	48	54	85
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	479	501	k.A.
Preis [Euro]	18.300	19.600	25.960

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-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	70 kW/95 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	175 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b. /0,28
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	4.108/1.780/1.479 mm
Leergewicht/Zuladung	1.171/439 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	380/1.190 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.000 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)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,8/20,7/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	215/45 R17 91W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza ECO
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,7/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	128 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	740 km
Innengeräusch 130 km/h	70,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.960 mm
Leergewicht/Zuladung	1.162/468 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	310/735/1.165 l

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

Betriebskosten	140 Euro	Werkstattkosten	48 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	269 Euro
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/19/20		
Basispreis Fabia 1.0 TSI Style	22.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.08.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	29.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.502 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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	820 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/290 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	320 Euro°/Serie
Parklenkassistent	660 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	290 Euro/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.120 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/430 Euro° (Paket)
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	430 Euro° (Paket)/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	660 Euro (ab Mai 2023)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.120 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/300 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/200 Euro° (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	140 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	720 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,7	Motor/Antrieb	2,7
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	3,1
Alltagstauglichkeit	3,0	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,1
Licht und Sicht	2,1	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,0	Fahrstabilität	2,4
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,3	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,4
Innenraum	2,4	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,0
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Raumangebot vorn	2,0	Kindersicherheit	2,1
Raumangebot hinten	2,7	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	1,8
Komfort	2,9	Verbrauch/CO2	2,6
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,5		
Klimatisierung	3,0		

Stand: Mai 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.