

Der wahre Volkswagen

Der Skoda Fabia Combi vereint viele Eigenschaften, die sich praxisbewusste Autokäufer wünschen. Aber ist er deswegen auch wirklich nur ein reines Vernunftsauto?

Giorgio Armani sagte einst: „Auf alles Überflüssige zu verzichten, ist der erste Schritt zur Ausgeglichenheit.“ Ein Zitat, wie er auf jedem Werbesujet des Skoda Fabia stehen könnte. Zugegeben, ein wenig überspitzt ist dieser Spruch schon, ist der kleine Tscheche ja schon lange nicht mehr das lifestyle-resistente Pragmatenmobil von Einst. Trotzdem geht er als durchaus vernünftige Wahl durch, wenn man ein modernes, sicheres Auto mit Stauraum sucht. Warum? Dazu gibt es vielerlei Gründe. Beginnen wir einmal beim kürzlich gelifteten Äußeren. Mit rund 4,3 Metern hat die Karosserie gerade mal die Länge eines Golf, was vor allem Innenstadtparker freut. Die

Breite ist um ganze sechs Zentimeter geringer - trotzdem bietet der Skoda 150 Liter Kofferraum mehr als der Volkswagen. In Sachen Raumausnutzung kann sich die Konzernmutter hier eine Scheibe abschneiden. Erwähnenswert hierbei ist, dass die Größe des Ladeabteils nicht zulasten der Fondgäste geht. In der zweiten Reihe finden auch Erwachsene bequem Platz - vorne passt es sowieso. Optisch hat sich bis auf wenige Retuschen an Front und Heck wenig getan. Durch die gepfeilten Scheinwerfer blickt der kleine Tscheche jetzt erwachsener drein, außerdem gibt's LEDs vorne wie hinten. Charakterlich ist er sich auch nach dem Facelift treu geblieben. Er bleibt ein gerader Typ mit einem hohen Sympathiewert und einer gu-

ten Rundumsicht, die bei vielen Herstellern leider zu kurz kommt. Dem Fabia wäre das egal, er hat sowieso eine Rückfahrkamera.

Motorisch dürfen wir bei unserem Testwagen aus dem Vollen schöpfen, wobei das mit dem Schöpfen so eine Sache ist. Das Topaggregat verfügt nämlich nur über einen Liter Hubraum auf drei Zylinder verteilt - perfekt für den Fabia Combi. Die 110 PS packen beherzt an, die 200 Nm auch. Dazu braucht es zwar ein bisschen Drehzahl - unter 1.500 Touren geht nicht viel - aber die Ingenieure haben dem Dreizylinder einen ordentlichen Schuss Drehfreude mitgegeben. Verwaltet wird das Ganze von einem Siebengang-DSG, das während der Fahrt einwandfrei



81 kW (110 PS) 200 Nm, Verbrauch 5,8 L/100 km, Basispreis Skoda Fabia Combi: ab 13.030,- Euro

mit dem Walzer-Motor harmoniert. Nur beim Reversieren und teilweise auch beim Anfahren ruckelt es im Antriebsstrang. Ein Diesel fehlt seit dem Facelift im Fabia-Portfolio – den braucht es aufgrund des sehr niedrigen Realverbrauchs aber auch nicht mehr. Zwischen fünf und sechs Liter sollten dem Fabia genügen, auch bei kurzen Zwischensprints. Selbst dabei vermisst man eigentlich kaum mehr Leistung. Sollte das Ziel einmal weiter entfernt sein, zeigt sich der Fabia Combi als hervorragendes Reiseauto. Auf der Autobahn verhält sich der Fabia überaus souverän, auch der Geradeauslauf ist über jeden Zweifel erhaben.

Obwohl der Fabia der Gemütlichste der VW-Konzern-Kleinwagenparade um A1, Polo und Ibiza ist und als einziger noch auf der alten Plattform steht, lässt er sich durchaus agil um die Ecken schmeißen. Die Lenkung ist angenehm direkt, das Fahrwerk straff, ohne auf Komfort zu verzichten. Apropos Komfort: unser Testwagen fährt große Geschütze auf. Gelochtes Leder-Sportlenkrad, großes Navi, Panorama-Glasdach und LED-Scheinwerfer sind nur die Spitze des Eisbergs. Wie vorhin angemerkt:

keine Spur mehr vom Pragmaten, der nur günstig und spartanisch ist. Der Fabia hat die musterhafte Wertigkeit erhalten, für die Volkswagen immer geschätzt wurde. Knöpfe rasten satt ein, die Verarbeitung ist wirklich fein, nur an manchen Oberflächen merkt man den Respektabstand zu Polo und Co. Irgendwo muss sich der Preis ja auswirken. Dafür darf sich der Fabia über ein Alleinstellungsmerkmal freuen: die Kombi-Karosserie. Kein Plattformbruder darf sich mit Rucksack verkaufen, aber auch sonst finden sich wenige Kleinwagen-Kombis am Markt. Vermutlich auch deswegen rechnet Skoda mit einem Kombi-Anteil von über 50 Prozent bei den Fabia-Verkäufen.

Schon das Basismodell ist relativ gut ausgestattet und kostet weniger als 19.000 Euro. Unser vollausgestatteter Testwagen kommt auf gut 23.000 Euro, was angesichts seiner Eigenschaften ein durchaus fairer Preis ist. Beim zitierten Giorgio Armani bekommt man dafür ein paar schöne Stücke Haute Couture, beim VW Golf rund 85 PS. Übrigens: ein ähnlich motorisierter und ausgestatteter VW Golf kratzt locker an der 30.000 Euro Marke. ■

Motor: Vierzylinder-Reihen-Benzinmotor, Turbo-Technik, Direkteinspritzung, 4-Ventil-Technik, Start/Stop.

Hubraum in ccm: 999

Max. Leistung: 81 kW/ 110 PS bei 5.000 U/min.

Max. Drehmoment: 200 Nm ab 2.000 U/min.

Fahrleist.: 0-100 km/h in 9,6 sec, V-max: 199 km/h.

Kraftübertrag.: Vorderradantrieb, 7-Gang-DSG

Bremsen: Scheibenbremsen vo und hi, ABS mit EBD

Reifen/Felgen: 215/40 R17 auf Alurädern 17 Zoll.

L/B/H in mm: 4.257/ 1.732/ 1.482

Leergewicht in kg: 1.154 (inkl. Fahrer)

Kofferraum in Liter: 530 - 1395

Verbrauch nach MVEG in L (gesamt): 4,3

Testverbrauch in L: 5,8

Basispreis Skoda Fabia Combi DSG:

ab 18.940,- Euro inkl. MwSt. und 4% NoVA

Testwagenpreis: EUR 23.350,76 Euro.

UNTERM STRICH

+ **Sehr viel Platz**, ansprechendes Fahrverhalten, gute Fahrleistungen, angemessener Preis, drehfreudiger Motor, hoher Sympathiewert, gute Geräuschdämmung, gute Ausstattung, günstige Extras.

- **Einfache Materialien**, beim Reversieren ruckelndes DSG,



Einfach aber gut: Analoger Drehzahlmesser und Tacho, dazwischen ein Bildschirm mit den wichtigsten Informationen. Das ist klassisch, schön und perfekt ablesbar. Auch das restliche Cockpit präsentiert sich logisch und ohne viel Schnickschnack.



Die Sitze mit Einlagen des Suede genannten Textils, das Alcantara sehr ähnlich ist, gefallen uns sehr gut. Auch die Sitzposition ist tadellos. Generell ist die Atmosphäre im Fabia-Innenraum luftig, auch in der zweiten Reihe finden Erwachsene genügend Platz. Der große Kofferraum lässt sich durch die riesige Heckklappenöffnung und die niedrige Ladekante angenehm beladen. Im Kofferraum selbst befinden sich mehrere der Simply-Clever-Features: Taschenhaken, drei Netze zur Ladungssicherung, eine herausziehbare Rollläden, die den Laderaum, vom Passagierraum abtrennt und eine Taschenlampe, die sich im Auto auflädt. Aber auch sonst hat der Skoda einige Überraschungen parat: Eiskratzer im Tankdeckel und USB-Anschlüsse für die Rückbank sind nur Einige davon.

