

## Pressepräsentation Skoda Fabia: Ein Kleiner kommt groß raus

Von Peter Schwerdtmann

**Mehr zu sich selbst als zu anderen sagte der Kollege nach seiner ersten kurzen Inspektion des neuen Skoda Fabia: „Die Tschechen sind eben auch nur Deutsche - vielleicht sogar die besseren.“ Das kommt bei den Tschechen hoffentlich als Kompliment für ihren neuen Kleinwagen an, der ab 15. November in Deutschland zu Preisen ab 11 790 Euro bei den Händlern stehen und deren Geschäft beflügeln wird.**

1999 trat die Volkswagen-Tochter Skoda erstmals mit einem Kleinwagen namens Fabia an, von dem allein in Deutschland mehr als 700 000 und weltweit rund 3,5 Millionen verkauft wurden. Der alte Fabia war ein grundsolider Kleinwagen, dem man seiner Eigenschaften wegen seinem hausbackenem, hochbeinigem Äußeren nicht übelgenommen hat. Doch auch beim Kleinwagen wachsen die Ansprüche, und das nicht nur bei Verbrauch und Platzangebot - siehe den neuen Fabia. Bei dem hat Designer Jozef Kaban gezeigt, wo für Skoda die Reise beim Design hingeht: bessere Proportionen, schnörkellose, klare und scharfe Linien, die für Modernität und Dynamik stehen. Das lässt Vorfreude auf die nächsten neuen Skoda aufkommen, denn der Fabia ist der erste im neuen Stil.

Was so ein paar Zentimeter ausmachen? Der neue Fabia ist drei Zentimeter niedriger und neun Zentimeter breiter und schon fällt alles Hochbeinige des Vorgängers weg. Der Fabia steht selbstsicher und erwachsen auf der Straße - wie ein richtiges Auto.

Der Innenraum bietet mehr Platz als der Vorgänger. Die Kopffreiheit wuchs und auch Raum für den klassenbesten Kofferraum blieb: Er fasst 330 Liter und lässt sich durch Umklappen der Rücksitzbank (60:40) vergrößern. Dabei verhindern die hochstehenden Rückenlehnen leider einen flachen Ladeboden. Darüber kann sich der Fabia-Fan mit den vielen (Simply clever)-Lösungen für nette Details und der Gestaltung des Innenraums hinwegtrösten. Im Stil des Konzerns zeigt seine Armaturentafel eine klare Gliederung,

gut ablesbare Instrumente und passend angebrachte Schalter. Der Knauf der Fünf-Gang-Handschtaltung liegt genau da, wo die Hand hinfällt, wenn man den Sitz und das Lenkrad in beiden Richtungen richtig eingestellt hat.

Das Ambiente wirkt auf den ersten Blick, als gehöre es in eine höhere Fahrzeugklasse. Doch Anfassen und Klopfen entlarven Klavierlackflächen und das Teil aus gebürstetem Aluminium als Kunststoff. Hier gilt: Nur gucken, nicht anfassen; denn die Optik gefällt, ebenso die bequemen Sitze mit ausreichendem Seitenhalt.

Kunststoffe werden in Fahrzeugen dieser Klasse eher wegen ihres Preises als wegen ihres geringeren Gewichts eingesetzt. Aber den Effekt aufs Gewicht hat Skoda sicher gern mitgenommen. Das Grundmodell des Neuen wiegt mit 980 Kilogramm leer 65 Kilogramm weniger als sein Vorgänger. Das sollte der Theorie nach schon einen um 0,2 Liter geringeren Verbrauch auf 100 Kilometer bringen.

Tatsächlich haben die alten Werte aber gar nichts mehr mit den neuen zu tun. Denn im Fabia stecken komplett neue Motoren, alle Euro6-fähig: vier Benziner und zunächst zwei Diesel. Der Dritte wird im Rahmen der Skoda Greenline in der zweiten Hälfte 2015 angeboten und soll dann mit im Schnitt 3,1 Liter auf 100 Kilometer auskommen und nur 82 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer ausstoßen. Die Leistungsspanne für alle Motoren reicht von 41 kW bis 81 kW. Skoda sieht den Fabia TST mit 90 PS als den Bestseller in Deutschland. Das sind dann 17 Prozent weniger als beim Vorgänger. Die Motoren mit Leistungen bis 66 kW / 90 PS müssen mit dem Fünf-Gang-Handschtalter auskommen, die stärkeren mit sechs Gänge. Ein Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) bietet Skoda beim 1.4 TDI und für den 1.2 TSI mit 110 PS an.

Wir fahren bei unseren Runden um Lissabon den Drei-Zylinder-Benziner mit 55 kW und Fünf-Gang-Handschtaltung. Auch dieser Dreizylinder hat sich für seinen guten Rundlauf, das spontane Ansprechen und das kultivierte Knurren ein Kompliment verdient. Doch Flachland-Tiroler werden mehr Freude an ihm haben als der Tiroler an sich. Der braucht für die Berge doch ein paar PS mehr.

Dafür kann der Mensch im Flachland das mit dem kleineren Benziner gesparte Geld für die vielen Möglichkeiten zu Individualisierung einsetzen. Bis zu 125 verschiedene Farbkombinationen (Karosserie, Dach, Außenspiegelgehäuse) sind möglich, schmückende Räder von 14 Zoll bis 17 Zoll gibt es auch, ebenso ein Panorama-Glasdach.

Bei den Fahrerassistenzsystemen kann der Fabia knapp mithalten. Die Multikollisionsbremse ist an Bord, ebenso ein Front-Radarassistent mit City-

Notbremsfunktion, jedenfalls in den beiden besseren der drei Ausstattungsvarianten (Active, Ambition, Style). Viele weitere Systeme finden sich für relativ kleines Geld bei den Sonderausstattungen.

In allen drei Varianten arbeitet die elektronische Querdifferenzialsperre XDS. Das verschafft dem Fabia zusammen mit der elektromechanischen Servolenkung eine bemerkenswerte Agilität in Kurven, und das sogar ohne spektakuläre Wankneigung. Außerdem zählt er zu den Ruhigen im Lande; Fahrgeräusche bleiben weitgehend draußen.

Nicht nur bei den Großen zählt Infotainment zum Fahrerlebnis. Bei den Kleinen erleben wir zur Zeit einen bemerkenswerten Hang dazu, „always on“ zu sein. Der Fabia schafft das mit dem Mirrorlink-System und der Radioanlage Bolero für 650 Euro Aufpreis bei Ambition und 220 Euro mehr beim Style. Mirrorlink bindet das private Smartphone ein. Der Bildschirm in der Mittelkonsole sieht so aus und lässt sich so bedienen wie der des Smartphones, das heute ja auch gute Navigations-Apps bereitstellt.

Beim Abschied von unserem Fabia kam uns die Überlegung, dass der Kollege mit seinem Kompliment von Deutschen und Tschechen mehr im Sinn gehabt haben könnte als nur eine nette Verbeugung vor dem Neuen. Der Fabia bedient sich aus den Regalen des Konzerns – in diesem Fall aus dem Modularen Querbaukasten. Und Skoda darf sich dort bisher früher bedienen als der Polo, dessen Neuauflage ja erst später ins Haus steht. Wollte der Kollege mit seinem Spruch etwa infrage stellen, dass ein neuer Polo den neuen Fabia auf Abstand halten kann? Den Autokäufer wird das nicht stören, gilt doch auch unterhalb des Konzerndachs: Wettbewerb belebt das Geschäft. Und Skoda hat mit dem Fabia auch konzernintern ein Zeichen gesetzt. (ampnet/Sm)

#### Daten Skoda 1.2 TSI Style

Länge x Breite x Höhe (in m): 3,99 x 1,73 x 1,47

Radstand (m): 2,47

Motor: R4-Benziner, 1197 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 66 kW / 90 PS von 4400 - 5400 U/min

Max. Drehmoment: 160 Nm von 1400 - 3500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 182 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,9 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,7 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 107 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1109 kg / max. 530 kg

Kofferraumvolumen: 330 Liter, erweiterbar auf 1150 Liter

Max. Anhängelast: 2000 kg

Wendekreis: 10,4 m

Räder / Reifen: 55,0 J x14 / 175/70 R 114 84T

Luftwiderstandsbeiwert: 0,316

Preis: 16 920 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia.

---



Skoda Fabia: Panoramadach.

---



Skoda Fabia.



Skoda Fabia: Designer Jozef Kaban.



Skoda Fabia: Entwurfskizze.

---