Vorstellung Skoda Fabia: Ansehnlicher Bestseller

Von Hans-Robert Richarz

Längst sind die Zeiten vorbei, da das Tochterunternehmen Skoda im Volkswagenkonzern die Rolle eines Discounters mit biederen und überwiegend preiswerten Angeboten spielte. Inzwischen hat sich die ehemalige Brot-und-Butter-Palette der Tschechen mit nüchternem Erscheinungsbild und Aldipreisen in ein teurer gewordenes Modellangebot gewandelt, das sich im wahrsten Sinne des Wortes sehen lassen kann. Als jüngstes Beispiel drängt jetzt die vierte Generation des Fabia vor. Das Auto blickte 1999 erstmals das Licht der Welt und stieg seither mit rund 4,5 Millionen verkauften Fahrzeugen zum Skoda-Bestseller auf.

Wie im richtigen Leben übertrifft der jüngste Spross seinen Urahn von vor 22 Jahren in jeder Beziehung. Chefdesigner Oliver Stefani äußert sich zu seinem und dem Werk seiner Kollegen so begeistert wie es sein Job von ihm verlangt: „Der neue Fabia wirkt deutlich dynamischer und erwachsener als seine Vorgänger. Er ist ein modernes und elegantes Auto, das mit neuen Proportionen und Linien mehr Emotionen weckt."

Aufstieg in die Kompaktklasse

Nüchtern betrachtet fällt zunächst auf, dass der neue Fabia mit seinen Maßen nunmehr die Gattung Kleinwagen hinter sich gelassen hat und sich auf den Weg in die Kompaktklasse befindet. Galt er bislang als Parallel-Modell zum VW Polo, entspricht er nunmehr eher einem VW Golf. Immerhin beträgt sein Zuwachs in der Länge elf, in der Breite fünf und im Radstand neun Zentimeter. Das hört sich zwar bescheiden an, macht sich aber für das Raumgefühl der Passagiere vorne wie hinten überaus wohltuend bemerkbar. Auch das Gepäck bekommt mehr Platz, weil das Kofferraumvolumen um 50 Liter, bei umgelegter Rückbank um 40 Liter zugenommen hat.

Dass die Höhe dagegen um 80 Millimeter geschrumpft ist, mindert keineswegs die Kopffreiheit der Insassen, unterstreicht aber das dynamische Erscheinungsbild des Wagens von außen. Zusätzlich trägt sie ihren Anteil zum Luftwiderstandsbeiwert von 0,28 bei, der laut Skoda zur „Bestmarke im Kleinwagensegment" zählt, zu dem der Fabia aber auf Grund seines Wachstums nicht mehr gehören dürfte. Zum Vergleich: Der neue batteriebetriebene VW ID3 glänzt mit einem Wert von 0,27.

Was das neue und laut Stefani „emotionale Design" angeht, so stellt der Chefdesigner besonders „die flachen Scheinwerfer mit ihren scharfen Linien und den LED-Modulen in der Form von Eiskristallen, die stark ausgearbeitete Motorhaube und die dynamische, nach hinten abfallende Dachlinie" in den Focus. An den vorderen Türen würden die Karosserielinien das Dreieck der tschechischen Flagge stilisieren und im Innenraum die runden Lüftungsdüsen und weiche, zum Teil textile Materialien für ein deutlich moderneres Erscheinungsbild sorgen. „Und ganz neu bei Skoda ist der Fabia-Schriftzug an beiden Seiten der Cockpitabdeckung, ein sehr schönes Detail, wie ich finde", meint er.

Nur Benziner, kein Diesel, kein Stromer

Kein Zweifel, der Fabia hat das Zeug zur Augenweide, doch macht er auch im Betrieb eine gute Figur? Mit sechs Motorvarianten ist er erhältlich, zwei Dreizylinder ohne, drei mit Turbo und einen später kommenden Vierzylinder, ebenfalls mit Turbounterstützung. Die Leistung bewegt sich zwischen 66 PS und 48 kW und einem maximalen Drehmoment von 93 Newtonmeter (Nm) für das nur 13.990 Euro teure Einstiegsmodell Fabia Easy, das mit bescheidenen Fahrleistungen wohl eher für genügsame Naturen bestimmt ist.

Beherzter zur Sache gehen die stärkeren Varianten. Davon konnten wir uns auf der Vorstellung des Fahrzeugs in Danzig überzeugen. Wir wählten einen Fabia in der

Ausstattungsstufe Style, dessen Dreizylinder 110 PS / 81 kW leistet, laut Werksangaben durchschnittlich 4,6 bis 4,8 Liter Super auf 100 Kilometer verbrauchte und dabei alle 1000 Meter 106 bis 110 Gramm CO2 in die Luft bläst. Ob diese optimistischen Werte auch im chaotischen Verkehrsgewühl zwischen der polnischen Ostsee-Metropoole und dem Seebad Sopot erreicht wurden, sei dahin gestellt. Doch mit vorsichtigem Gasfuß könnten etwas über fünf Liter machbar sein.

Sämtliche Motoren schlucken Superbenzin, ein Diesel ist ebenso wenig im Angebot wie eine Hybrid- oder Batterievariante. Damit könnte angesichts der Elektro-Offensive des VW-Konzerns das Ende der Fabia-Modellpalette mit der neuen Generation eingeläutet sein.

Fahrvergnügen im Fabia

Auf jeden Fall sorgte das äußerst angenehm und sauber schaltende siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe für entspanntes Fahren sowohl im Stop-and-Go-Verkehr als auch dann, wenn es die freie Bahn erlaubte. Dann durften wir polnischen Vorschriften entsprechend innerorts 50 km/h, auf Landstraßen 90 km/h, auf besonders ausgewiesenen Kraftfahrtstraßen 120 km/h und auf Autobahnen 140 km/h fahren. Schnell genug, um zu merken, dass im Innenraum auch bei höherem Tempo angenehme Ruhe herrschte. Wind-, Motor und Fahrgeräusche blieben draußen. Gleichzeitig hält das Fahrwerk Störungen durch schlechte Straßen oder Schlaglöcher von den Passagieren fern, wobei Fahrerin oder Fahrer über die Beschaffenheit der Fahrbahn stets auf dem Laufenden bleiben.

Die Beschleunigung von null auf 100 km/h in unter zehn Sekunden sorgt – etwa beim Überholen – locker für die nötigen Sicherheitsreserven. Die versprochene Höchstgeschwindigkeit von 205 km/h aber auszuprobieren, ließen wir lieber sein. Das kann nämlich in Polen richtig teuer werden. Unter dem Strich bleibt festzuhalten, dass der Wagen Fahrfreude vermittelt, was auch dann zutrifft, wenn der Fabia, wie uns Kollegen versicherten, mit der weich zu bedienenden manuellen Sechs-Gang-Schaltung ausgestattet ist.

Skoda-Markenzeichen „Simply Clever“

Die sprichwörtlich gewordene Schlitzohrigkeit der Tschechen hat Skoda seit einiger Zeit mit pfiffigen Ideen für angenehme und nützliche Kleinigkeiten zum Leitbild seiner Auto-Philosophie gemacht. So verbirgt sich zum Beispiel unter der Tankklappe ein Eiskratzer für die Scheiben im Winter, der gleichzeitig über eine Messskala für die Profiltiefe der Reifen verfügt. Oder der ständig griffbereite Regenschirm in der Fahrertür. Laut Skoda gibt es je nach Ausstattungsvariante bis zu 43 solcher Details, die Fahrerin oder Fahrer den Alltag erleichtern sollen.

Der Fabia der vierten Generation bietet gleich fünf Neuheiten, die bislang in keinem Skoda-Modell vertreten waren. Dazu gehören ein Ablagefach in der Mittelkonsole mit einem Befestigungsclip für Kreditkarte oder Parkhausticket sowie einer Möglichkeit, einen Kugelschreiber fest zu zurren. Überhaupt schreibt Skoda die Fülle der Ablagemöglichkeiten für allerlei Krimskrams der Passagiere groß. Insgesamt kommen die 16 Staufächer auf ein Volumen von zusammen 108 Liter, hat jemand bei Skoda ausgerechnet.

Ein optional bestellbarer und abnehmbarer Becherhalter zwischen den Vordersitzen sorgt für mehr Bequemlichkeit und mit einer ebenfalls auf Wunsch erhältlichen Box auf dem Mitteltunnel können Passagiere im Fond Kleinteile ablegen. Auch für den Kofferraum ist ein flexibles Ablagefach erhältlich. Es befindet sich platzsparend an der Seitenwand und lässt sich bei Bedarf ausziehen, um Gegenstände im Gepäckraum zu fixieren. Als fünftes Feature gibt es eine Sonnenblende für das optionale Panoramadach.

Bleibt die Frage der Anschaffungskosten. Bei den 13.990 Euro für den einfachsten und schwächsten Fabia-Spartaner handelt es sich wohl um eine Kampfansage an die

Konkurrenz. Teurer wird es mit steigenden Ansprüchen. Die Version mit 80 PS / 59 kW kostet in der einfachsten Ausführung „Active“ 16.290 Euro, der Direkteinspritzer mit 95 PS / 70 kW 17.590 Euro. Für die 110 PS / 81 kW-Variante werden mindestens 19.890 Euro fällig. Einen Preis für die stärkste Ausführung mit vier Zylindern und 150 PS / 110 kW gibt es noch nicht. Der ADAC urteilte nach erster Testfahrt mit der 110-PS-Version: “Billig ist der Fabia nicht mehr. Aber: Er bietet bei sehr guten Fahrleistungen aktuell wohl den meisten Nutzwert in seiner Klasse – und ist damit als inzwischen erwachsener Kleinwagen sein Geld auch wert.“

Diesem Urteil können wir uns ohne wenn und aber anschließen. (ampnet/hrr)

Daten Skoda Fabia 1,0 TSI Style DSG

Länge x Breite x Höhe (m): 4,11 x 1,78 x 1,46
Radstand (m): 2,56
Antrieb: Dreizylinder-Turbo-Benzin-Motor mit Start-Stopp-System und Rekuperation DOHC, 3 Ventile/Zylinder, Direkteinspritzung, 999 ccm, Frontantrieb, DSG 7-Gang-Automatikgetriebe mit Tiptronic Funktion
Leistung: 81 kW / 110 PS bei U/min
Max. Drehmoment: 200 Nm bei 2000 bis 3000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 205 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,6 Liter
CO2-Emissionen: 105 g/km
CO2-Effizienzklasse: A
Leergewicht / Zuladung: min. 1317 kg / max. 528 kg
Kofferraumvolumen: 380–1190 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Basispreis: 23.390 Euro

Bilder zum Artikel

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda

Skoda Fabia.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Skoda