

Kein Diesel mehr

Fahrvorstellung | Škoda frischt seinen Kleinwagen ganz dezent auf und streicht gleichzeitig die Diesel aus dem Programm. Ab jetzt gibt's nur noch Dreizylinder-Ottos.



Fotos: Škoda Auto Deutschland

Im Detail | Škoda Fabia

1.0 MPI **ab 11.336 Euro**
 R3/999 cm³ | 55 kW/75 PS | 93 Nm/3.000 – 4.300 U/min | 5-Gang | 14,9 s | 168 km/h | 4,8 S | 110 g/km

1.0 TSI DSG Combi **ab 16.126 Euro**
 R3/999 cm³ | 81 kW/110 PS | 200 Nm/2.000 – 3.500 U/min | 7-Gang-DKG | 10,1 s | 194 km/h | 4,6 S | 105 g/km

3.997 x 1.732 x 1.467 mm | Combi: Länge 4.262 mm
 330 – 1.324 Liter | Combi: 530 – 1.395 Liter

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Effizienzklasse | Schadstoffnorm: C/B | Euro-6d-Temp

Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 14/14 | 16/20 | 16/18

Garantie: 2 Jahre, keine km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Feinschliff | Nur der Experte weiß optische Änderungen beim Fabia zu erkennen

— Seat Ibiza, VW Polo und seit kurzem auch Audi A1 – sie alle bauen inzwischen auf dem Modularen Querbaukasten auf. Nur einer aus dem Wolfsburger Kleinwagen-Quartett darf den noch nicht nutzen: der Škoda Fabia. Damit er den Anschluss an seine Geschwister nicht ganz verliert, spendieren ihm die Tschechen jetzt zumindest ein Facelift und bauen dabei gleich das Motoren-Programm um.

Dass er nicht ganz zu den anderen Konzern-Minis passt, zeigt schon ein Blick in die technischen Daten: Audi, Seat und VW haben mittlerweile die Vier-Meter-Marke übersprungen, einzig der Škoda bleibt mit 3.997 Millimetern Länge haarscharf darunter. Und trotzdem: Egal ob in Reihe eins oder zwei, in keinem der Konzern-Vierlinge sitzt es sich lockerer als im Fabia; selbst nach oben ist auf allen Plätzen reichlich Luft. Das Nachsehen hat er dafür beim Gepäckraum: 330 Liter gehen in den Fabia – das sind nur fünf weniger als in den A1, aber zum Polo und Ibiza fehlen mehr als 20 Liter. Sein Trumpf: Er ist der einzige im Bunde, der noch als Kombi (Aufpreis: 504 Euro) zu haben ist. Der nimmt es mit mindestens 530 Litern Gepäck auf.

Nur leichte Retuschen | Das alles war aber schon vor dem Facelift so und auch an dem ausgewogenen Fahrwerk und der nicht allzu direkten Lenkung hat sich im Zuge der Auffrischung nichts geändert: Immer noch gleitet der Fabia geschmeidig über die meisten



Zeitgemäßer | Ein 6,5-Zoll-Display ist jetzt immer mit an Bord

Unebenheiten hinweg und präsentiert sich als solides Brot-und-Butter-Auto. Was aber ist neu? Nicht allzu viel: Ein bisschen Kosmetik an Front und Heck, optionale LED-Scheinwerfer und -Rücklichter, neue Instrumente, Stoffe und Farben. Man muss schon zweimal hinschauen, um das überarbeitete Modell zu erkennen. Besser funktioniert das Abschlussprinzip: Steckt ein Diesel unter der Motorhaube, kann es nicht die neueste Ausgabe sein. Die Selbstzünder wurden alle gestrichen, zukünftig gibt es nur noch einen ausgesprochen gut gedämmten Einliter-Dreizylinder-Benziner mit 60 oder 75 Saug-PS oder turbogeladen mit 95 beziehungsweise 110 PS. Bis auf die stärkste Ausgabe fahren alle mit manuellem Fünfgang-Getriebe vor, das im Alltag vollkommen ausreicht. Nur das Top-Modell kommt mit der auf längeren Autobahnetappen wünschenswerten sechsten Übersetzung – oder gegen 1.176 Euro Aufpreis sogar mit Sieben-

gang-Doppelkuppelungsgetriebe.

Teurer, aber besser ausgestattet | Apropos Aufpreis: Alle Fabia-Modelle werden mit dem Facelift teurer, allerdings nennt Škoda aktuell den Einstiegspreis für die 60-PS-Version noch nicht, die erst später nachgereicht wird. Los geht's also mit dem

75-PS-Fabia in der Attract-Ausstattung für 11.336 Euro und damit 471 Euro mehr als bisher. Dafür sind ein Radio mit 6,5-Zoll-Display und die elektrisch einstellbaren Spiegel jetzt immer an Bord und das bisher nicht erhältliche LED-Tagfahrlicht und diverse Telematik-Funktionen gehören ebenfalls zum Standard.

Die zweite Ausstattungslinie Ambition startet bei 12.932 Euro, und erst dann stehen sowohl der stärkste Motor als auch die meisten Ausstattungsextras zur Verfügung. Dazu zählen unter anderem die neuen LED-Scheinwerfer (723 Euro), die Rückfahrkamera (202 Euro), das schlüssellose Zugangs- und Startsystem (311 Euro) oder der adaptive Abstands-Tempomat (235 Euro). Aber auch den Fernlichtassistenten (294 Euro), die Berganfahrhilfe (59 Euro) und den neue Totwinkel- und Ausparkassistenten (193 Euro) behält Škoda, wie auch die meisten der vorab gebündelten Ausstattungspakete, der mittleren Linie vor. | Michael Gebhardt