Praxistest Skoda Fabia 1,5 TSI: Ein Wagen ohne Plagen

Von Michael Kirchberger, cen

Was wäre Skoda ohne den Fabia? 1999 läutete der Kleinwagen die Zeitenwende bei der Tschechischen Marke ein, er löste den Felicia ab und hat sich in seiner nunmehr vierten Generation zum unerschütterlichen Standbein der Tochtergesellschaft des VW-Konzerns entwickelt. Die überaus beliebte Kombi-Version blieb beim Modellwechsel 2021 auf der Strecke, viele bedauern dies noch heute. Aber der kleine Tscheche hat ordentlich zugelegt.

Mit 4,11 Meter Länge hat der Skoda Fabia zum ersten Mal die Vier-Meter-Marke genommen. Und der Kofferraum schluckt seitdem 380 statt 330 Liter. Das kann nicht über den Kombi-Verlust trösten, reicht aber schon ziemlich nah ans Kompaktsegment heran. 2022 beglückt Skoda die Fabia-Fan-Gemeinde mit einer neuen Spitzenmotorisierung, die auch in den Schwestermodellen VW Polo und Seat Ibiza zu haben ist. Nachdem die Diesel komplett gestrichen worden waren, entschädigt der 1,5-Liter-TSI mit strammen 150 PS (110 kW). Dafür sind mindestens 24.890 Euro zu zahlen.

Außen fallen die kantiger gewordenen Lufteinlässe vorn auf, überhaupt erfreut die Karosserie mit scharfer Linienführung. Innen ist die Erneuerung noch deutlicher zu erkennen. Das Cockpit betont die Horizontale, klare, glatte Flächen sorgen für optische Ruhe und dennoch spannende Momente. Der 9,2-Zoll-Bildschirm ist nach oben gerückt. Das erleichtert die Bedienung über die Touchscreen-Funktion. Klimatisierung und das Infotainmentsystem lassen sich weiterhin über Drehsteller und Drucktasten am Multifunktionslenkrad kontrollieren. Uns gefällt das wesentlich besser als die unpräzise und teils umständliche digitale Bedienung bei Volkswagen.

Das Raumangebot vorne ist gut, dank des zweifach verstellbaren Lenkrads findet der Fahrer schnell eine angenehme Position, die Sportsitze geben in Kurven ausreichenden Seitenhalt und sind auch auf längeren Strecken komfortabel. Hinten geht es dagegen eher eng zu, viel Raum bleibt nicht für Knie und Beine, auch wenn vorn keine Riesen Platz genommen haben.

Dafür hat der Kofferraum Gardemaß. Zwar verhindert nur der Einlegeboden, dass nach dem Umklappen eine hinderliche Stufe auf der Ladefläche entsteht, doch kann sich das Transportvolumen wirklich sehen lassen. Die Kofferraumkante liegt 68 Zentimeter über der Fahrbahn, so lassen sich auch schwere Getränkekästen relativ mühelos hineinhieven. Die Zuladung geht mit 475 Kilogramm in Ordnung. Bei der Anhängelast muss sich jedoch auch der kräftigste Fabia bescheiden, 1100 Kilogramm gestattet der Hersteller.

Der 1,5 TSI ist überaus flott unterwegs, seine Fahrleistungen sind beachtlich. In 8,0 Sekunden beschleunigt der 1205 Kilogramm schwere Kleinwagen von 0 auf 100 km/h, seinen guten Geradeauslauf verliert er auch beim Spitzentempo von 225 km/h nicht. Der Motor klingt kraftvoll, aber nicht aufdringlich. Flinke Zwischenspurts mag er besonders. Dabei zeigt sich auch das serienmäßige Doppelkupplungsgetriebe von seiner besten Seite, kaum merklich passt es die Übersetzungen an. Der starke Fabia lässt sich in allen Lebenslagen flüssig und agil bewegen.

Wirklich in allen? Nicht ganz, beim Anfahren nimmt sich der Automat einen Wimpernschlag zu viel Zeit, um den Kraftschluss herzustellen. Deshalb drückt der Chauffeur auch nach einer Phase der Eingewöhnung gerne beim Anfahren eine Spur zu kräftig aufs Pedal. Mit der Folge, dass der Fabia wie von der Wespe gestochen loshetzt und die nickenden Köpfe der Mitfahrer alles andere als Zustimmung signalisieren und dann auch noch Kieselsteine gegen den verkleideten Unterboden prasseln, sollte dies auf einem Feldweg passieren. Eine etwas feinere Abstimmung wäre dem Komfort nicht

abträglich.

Beim Benzinverbrauch haben wir eine Überraschung erlebt. Statt der Werksangabe von 5,6 Liter für 100 Kilometer im WLTP-Zyklus genügten auf unseren Fahrten durchschnittlich 5,4 Liter für die Standarddistanz. Die automatische Zylinderabschaltung im Teillastbereich lässt schön Grüßen, vielleicht auch die immer wieder erschreckende Preisauskunft an den Tankstellen, die wir passierten.

Eine Schrulligkeit leistet sich der Skoda aber dann doch, wenn‘s ums Tanken geht. 40 Liter passen serienmäßig in den Tank, wer 50 Euro Aufpreis zahlt, kann 50 Liter einfüllen. Diese Politik ist eher bei Nutzfahrzeugen zu finden, bei denen es um Reichweite geht. Vielleicht will der Hersteller aber an die Elektrofahrzeuge im Portfolio erinnern, bei denen der größere Akku ja auch teurer ist.

Das Fahrverhalten des Fabia ist mustergültig. Die Lenkung spricht direkt, zu keinem Zeitpunkt bleibt ungewiss, wie es um die Traktion der Vorderräder bestellt ist. Auf den zügig gefahrenen Kurven der Landstraße gewinnt die Fahrdynamik durch die elektronische Differenzialsperre, die den Schlupf der Räder begrenzt und im 360 Euro teuren Ausstattungspaket „Dynamic“ enthalten ist. Die Bremsen verkraften die überdurchschnittlichen Fahrleistungen lässig, nur bei der Federung wären wir einem Hauch mehr an Komfort nicht abgeneigt.

Immer noch gilt Skoda als die wohl preiswerteste Marke im VW-Konzern. Das ist unter anderem an den Hartplastik-Oberflächen der Verkleidungen im Innenraum zu bemerken. Tatsächlich sind die Einzelpreise der Ausstattungsliste vergleichsweise niedrig. Teuerste Posten sind die zweifarbige Metallic-Lackierung für 950 Euro, das Business-Paket (mit Navigation) für 990 Euro und die 17-Zoll-Leichtmetallräder für ebenfalls 900 Euro. Dass unser Testwagen am Ende doch fast 7000 Euro teurer als die Basisausstattung des 1,5 TSI war, liegt an der Vielzahl der aufpreispflichtigen Extras, wie etwa den elektrisch einstellbaren Außenspiegeln für 180 Euro. Gibt es die nicht anderswo serienmäßig? Wie auch immer, der kräftige Fabia macht Spaß, ist absolut alltagstauglich und stellt die Frage, ob mehr Auto wirklich sein muss. (Michael Kirchberger, cen)

Daten Skoda Fabia 1.5 TSI

Länge x Breite x Höhe (m): 4,11 x 1,78 x 1,45
Radstand (m): 2,56
Antrieb: 4-Zyl.-Benziner, 1498 ccm, Frontantrieb, 7-Gang-DSG
Leistung: 110 kW (150 PS) bei 5000 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,0 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,6 Liter
Testverbrauch: 5,4 Liter
Tankinhalt: 50 Liter
CO2-Emissionen: 128 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1205 kg / max. 475 kg
Anhängelast: 1100 kg
Kofferraumvolumen: 380–1190 Liter
Wendekreis: 10,8 m
Preis: 24.890 Euro
Testwagenpreis: 31.759 Euro

Bilder zum Artikel

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger

Skoda Fabia 1,5 TSI.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger