Published on *Melano.hu* (https://www.melano.hu)

Kevesebbet kér és többet kínál az új Fabia

Létrehozás: 03/05/2017 - 18:31
Szerző: Aranyi Péter
[1]
A Škoda fogyókúrára küldte egyik legnépszerűbb modelljét, de ezzel nem tett rosszat vele. A Fabia még gazdaságosabb és szerethetőbb lett. Teszt!

Kapcsolódó cikkek:
Skoda Fabia RS - te dög! [2]
Használtan is népszerű a Škoda [3]
Ideális családi autó Csehországból [4]

A szokásosnál nagyobb lelkesedéssel vártam a legújabb Škoda Fabiára, mert nem kevés személyes tapasztalatom van ezzel a modellel. Első autóm egy 1.4-es, benzines Fabia volt, aztán következett egy második generációs változat, kombi kivitelben. Nagyon kíváncsi voltam a megújult Fabiára, legfőképpen arra, hogy még mindig ugyanazt az életérzést és vezetési élményt képes-e nyújtani, mint amelyeket a korábbi változatok.

Közel 3 évtized

Az első Škoda Fabia 1999-ben mutatkozott be a nagyközönség előtt, majd 2007-ben megjelent a teljesen új formatervvel rendelkező második generációs változat. 2010-ben kapott egy kisebb ráncfelvarrást, ami kifejezetten jót tett neki, hiszen még elegánsabb lett. 2014-ben aztán megérkezett a harmadik generáció, mely mind megjelenésében, mind pedig belső kialakításában jobban emlékeztet a 20. századi Fabiára.

Az első Fabia csapott hátú változata 3,96 méter hosszú és 1,45 méter magas volt. A második generáció viszont már 4 méter hosszúra és 1,49 méterre terebélyesedett. A plusz centiknek köszönhetően az autónak kissé koporsóformája lett, de mintegy járulékos előnyként a belső tér tágasabbá vált. A harmadik generációs Fabia csapott hátú változata viszont 3,99 méter hosszú és 1,47 méter magas. Meglepő módon szélessége 1,64-ről 1,73 méterre nőtt. A közel 10 centivel szélesebb és a 2 centivel alacsonyabb karosszéria miatt az elődnél jóval alacsonyabbnak tűnik. Az összképet tekintve azonban a Fabia jóval vagányabb, elegánsabb és agresszívabb lett.

A Mladá Boleslavban készülő modell orra erőt és magabiztosságot sugároz, a motorháztetőn végighúzódó vonalak pedig tovább fokozzák az autó maszkulin megjelenését. A fényszóróburkolat kristálylapszerűen megtört alsó élei pedig a cseh üvegművesek mesteri munkáját idézik, szolid eleganciával felruházva a Fabiát. Úgy tűnik a tervezők ügyeltek arra, hogy véletlenül se legyen összetéveszthető ez a modell a Rapiddal és ez jó döntés volt.



Kisebb motorok

A csehek nemcsak a kasztnit gondolták újra, hanem a hajtásláncot is: első ütemben megjelentek a háromhengeres erőforrások, majd lényegében kiszorították a négyhengereseket. A motorválasztékban mostanáig két háromhengeres, valamint két, négyhengeres, benzines erőforrás jutott szerephez. Az egyliteresek (MPI) 60, illetve 75 lóerős teljesítményszinteken, míg a nagyobb 1.2 literesek (TSI) 75 és 110 lóerős változatban álltak rendelkezésre. A leggyengébb benzinmotor ugyanakkor nem kapható idehaza. A Škoda dízelkedvelőkről sem feledkezett meg, hiszen két háromhengeres, 1.4 literes dízelmotort is kínálnak a Fabiához 90 és 105 lóerős változatban. A legfrissebb hírek szerint ugyanakkor a cég kivezeti az 1.2 literes TSI motorokat a kínálatból, helyüket pedig háromhengeres, de ugyanolyan teljesítménnyel rendelkező erőforrások veszik át a Fabia esetében.

Kicsi, de erős

Szerkesztőségünkhöz a 75 lóerős, háromhengeres benzinmotorral szerelt változat érkezett, mely mindössze 999 köbcentiméteres hengerűrtartalommal rendelkezik. Éppen emiatt eleinte fenntartásokkal fogadtam, mivel a sajátomban is egy 1.2-es, 110 lóerős TSI motor dolgozik. Az MPI-motor meggyőző teljesítményt nyújtott az ötnapos tesztidőszak alatt. Bár az erőforrás mélyen eltűnik a motortérben, gyorsan fel lehet vele venni a budapesti forgalom dinamizmusát, mely útvonalaktól függően rendkívül széles spektrumot fed le. Magabiztosan lehet repeszteni ott, ahol a sebességhatárok lehetővé teszik (pl. Hungária körút, Sasadi út), de az emelkedőktől sem kell félni vele, hiszen az Erzsébet-híd után, a Hegyalja úti emelkedőn is szívósan kapaszkodott fel az új Fabia.

A gyengébb teljesítmény leginkább a gyorsításoknál jelentkezik, emiatt kevésbé bevállalósan lehet az autóval közlekedni. Előzéseknél számolni azzal, hogy egyszerűen lassabban gyorsul. Ilyen szempontból beszédes a gyári adat is, hiszen nulláról száz kilométer/órás tempóra való gyorsulásnál

legalább 15 másodpercre van szüksége. Viszont autópályán vidáman kijön belőle a 130 kilométer/órás sebesség. Szintén az egyliteres MPI motor dicséretére válik, hogy halk, hiszen alapjáraton mindössze 43 decibelen hallható a motor az utastérben. Nem utolsósorban üzemanyag-felhasználása is kedvező. A tesztidőszak alatt 5,6 – 6,5 l/100 km-es városi fogyasztást produkált, míg autópályán átlagosan 4,9 l/100 km-es értéket csalogattam elő belőle.



Gyerekjáték vele parkolni

A Škoda Fabiából épített raliautóval eddig 14 nemzetközi díjat és legalább 22 nemzeti bajnokságot nyertek meg különféle csapatok. Ez mindenképpen beszédes infó erről a modellről, de az utcai változat vezetésénél is érezni, hogy nagyon tökélyre van fejlesztve a kormánymű, valamint a futómű. A Fabia irányíthatósága az első generáció óta nagyon sokat javult és szerencsére a legfrissebb kiadás sem tekinthető ebből a szempontból visszalépésnek. Kormányszervója tűpontos és azonnal reagál, viszont nem mutat olyan túlérzékenységet, mint például a Volkswagen Up. Az autó jól veszi a szűk kanyarokat is és parkolni és rendkívül egyszerű vele, kuplungja finom, váltója pedig akadozás mentes fokozatváltást biztosít. Manőverezése egyszerűen gyerekjáték, amire sokat rátesznek még a nagy visszapillantó tükrök is.

Sztenderd utastér

Az elődhöz képest az új Fabia utastere bizonyos szempontból uniformizáltnak tekinthető, ami nagy kár ennél a modellnél, hiszen az előző generáció utasterének kialakítása messze a legjobb volt a piacon. Sőt, még az egy kategóriával feljebb található családi autókra is rávert köszönhetően a sebváltónál lévő két, teljesértékű pohártónak, valamint a kesztyűtartó felett található kisebb tároló rekesznek és a mély ajtózsebeknek. Mindebből csak a mély ajtózsebek maradtak meg, a sebváltónál található pohártartó blokk viszont kisebb lett és már csak egy nagyobb és egy kisebb pohár fér el benne. Itt viszont két sínt is elhelyeztek, ahová kisebb papirfecnik, például parkolójegyek állíthatók.



Természetesen ma már nem létezhet autó fedélzeti infotainment rendszer nélkül, mely a középső konzolban kapott helyet. A tesztautóban lévő változat ugyan navigációt nem tartalmazott, de tökéletesen használható volt a gumiabroncs-nyomás ellenőrzésére (TPMS), valamint a fogyasztási adatok megtekintésére, illetve a rádió kezelésére.

A Fabia utastere igényes megjelenést sugall, az ülések komfortosak, a felhasznált textíliák tapintásra kellemesek ugyanakkor ellenállóak a különféle szennyeződésekkel szemben. A műszerfalba ágyazott vízszintes, fémhatású dekorelem kiválóan harmonizál az ugyancsak fémhatású belső ajtónyitó fogantyúkkal, valamint a kormánykerék ezüst hatású és zongoralakk fekete betéteivel. A műszerfal és az ajtókon használt műanyagok ugyancsak igényesek és menet közben nem zörögnek, nem kopognak.

Praktikus megoldások

Pótkerék nélkül a Fabia csomagtere 330 literes, pótkerékkel pedig 305 liter, a hátsó ülések lehajtásával pedig 1150 literes raktér áll a csomagok rendelkezésére. A Škoda szerencsére átmentette az előző változatból a hátsó kerékjárati ív mögé tervezett fakkot, emellett a bal oldali kerékdob tetején kisebb tálcát alakított ki. A csomagok rögzítését segítik a két oldalt elhelyezett kampók és ha szükség úgy hozza, akkor a kalaptartó süllyesztésére is lehetőség van. Ilyen és ehhez hasonló praktikus megoldások mindenhol tetten érhetők a Fabiában. Az első utasülés alatt például csepptálcával ellátott rekeszt alakítottak ki összecsukható esernyőnek. További praktikus kiegészítőnek számat a szélvédő alsó részén található parkolójegytartó csipesz, valamint a tanksapkába rejtett jégkaparó, melynek nagy hasznát vettem a februári fagyok idején.



Öt csillagos védelem

A Fabia 2014-ben öt csillagot ért el az Euro NCAP tesztjén, melynek során a felnőtt és a gyerek utas védelemre adható pontok több mint 80 százalékát sikerült megszereznie. A modell már az új fejlesztésű elektronikus menetstabilizátorral készül, mely még biztonságosabb kanyarodást tesz lehetővé. A választható vezetéstámogató rendszerek között pedig akár ütközésre figyelmeztetető rendszer (Front Assist), tolatókamera, valamint fáradtságérzékelő is megtalálható. A Fabiában emellett az alapfelszereltség részét képezi a vezetőoldali, az utasoldali, a függönylégzsák és az oldallégzsák is, de a stop&start rendszerért sem kell felárat fizetni. A komfortfokozás érdekében elektromosan állítható, fűthető külső tükrök, valamint fény- és esőérzékelős asszisztens, hegymenet-asszisztens, valamint kulcs nélküli indítás is választható.



A tesztelt modell ára extrákkal együtt 4 446 871 Forint importőri konfigurációval, de kereskedőknél ennél jóval kedvező árakkal is találkozhatunk. Az alapváltozat a 75 lovas motorral kevesebb, mint 3 és fél millióból kijön, ami még inkább kedvező árnak számít, ha azt vesszük, hogy egy jelentős múlttal és gazdag alapfelszereltséggel rendelkező modellt kapunk cserébe. Az új Fabia kiváló választás munkába járós, vagy akár a kisebb céges autót keresők számára. A kombi változat pedig családi autónak is ideális lehet, hiszen 530 literes csomagterével a hosszabb távú utazásokra is igénybe vehető.

Tags:
Škoda [5]
Fabia [6]
Csehország [7]
Autóteszt [8]
Tech:
Autó [9]

Forrás webcím: https://www.melano.hu/kevesebbet_ker_es_tobbet_kinal_az_uj_fabia

Hivatkozások
[1] https://www.melano.hu/sites/default/files/articles/2017_skoda_fabia_elolrol_0.jpg
[2] https://www.melano.hu/skoda_fabia_rs_te_dog
[3] https://www.melano.hu/hasznaltan_is_nepszeru_a_skoda
[4] https://www.melano.hu/idealis_csaladi_auto_csehorszagbol
[5] https://www.melano.hu/tags/skoda
[6] https://www.melano.hu/tags/fabia
[7] https://www.melano.hu/tags/csehorszag
[8] https://www.melano.hu/tags/autoteszt

[9] https://www.melano.hu/tech/auto