

De pobre, nada

La tercera generación del Fabia llega con la intención de quitarse esa vitola de pobretón. Para ello se vale de un diseño mucho más atractivo, un interior de mayor calidad y una dinámica de conducción a la par de los mejores de su segmento. Además llega cargado de equipamiento que, eso sí, de quererlos todos, subirán ligeramente la cuantía final.

✍️: Karam el Shenawy

📷: K.S.



👍 Impecable en

- ✔ Calidad y apariencia interior
- ✔ Comportamiento dinámico
- ✔ Diseño exterior más atractivo

👎 Debería mejorar

- ❌ Motor apto para la ciudad
- ❌ Consumo algo elevado
- ❌ Es caro de completar

CUESTA: 14.870 EUROS
NUESTRA UD: 18.080 EUROS

LA PRUEBA

Dentro del Grupo Volkswagen, Skoda siempre ha sido considerada como el 'patito feo' porque, históricamente era la marca que ofrecía los productos más pobretones. Sin embargo, desde hace poco más de cinco años, los checos han ido subiendo escalones y, sin hacer mucho ruido, se han situado casi a la par que Seat, considerada por muchos la Volkswagen más asequible.

Dentro de la gama de Skoda, el Fabia ha sido siempre el que ha recogido todos esos apelativos malsonantes, principalmente, por contar con un diseño muy cuadrado y funcional. No obstante, con la tercera generación que aquí probamos, el utilitario cambia por completo su percepción. Un ejemplo claro lo vivimos en nuestras carnes, cuando vimos a una señora, de unos 55 años, cotilleando el interior a través de la ventanilla.

Cuando le ofrecimos verlo por dentro, y tras negarse de forma un poco vergonzosa, nos confesó que, sin ser especialmente materialista, siempre guardará con buen recuerdo el Skoda Fabia de primera generación que se compró: "era muy robusto y resistente", nos confesó; "pero este me gusta mucho más, tiene un aspecto muy moderno y tiene pinta de estar muy bien hecho", finalizó.

La verdad es que no le faltaba un ápice de razón ya que una de las principales caracte-

rísticas de este nuevo Fabia es que es un coche 'bien hecho'. Sí, además de ser atractivo a la vista, al eliminar esa forma de caja de zapatos de sus dos primeras generaciones, el habitáculo está muy bien conseguido. Bien es cierto que abundan los plásticos duros pero el acabado y el tacto de los mismos no tiene parangón... para lo que estábamos acostumbrados.

Amplio y muy equipado

Pero lo que más sorprende es que perdiendo casi 1 cm de longitud y 3 cm de altura frente a su antecesor, estemos ante un Fabia mucho más amplio en su interior, pues su distancia entre ejes es 3 cm más larga... además de ser 9 cm más ancho -1,73 m-.

Sí, en su zona trasera, tres adultos podrán viajar sin demasiados problemas de espacio, aunque lo ideal será que viajen dos; aunque en donde más destaca es en el hueco para las piernas, de casi 70 cm si viaja un adulto de 1,78 metros de estatura -la medida del que firma estas líneas-.

En su parte delantera, tanto copiloto como conductor irán perfectamente sujetos en uno asientos que destacan por su mullido, al tiempo que la postura de conducción es casi perfecta al contar con todos los mandos a nuestro alcance.

Otro aspecto por el que destaca este Fabia

es por la cantidad de equipamiento nuevo que puede incorporar: arranque sin llave, techo panorámico, detector de fatiga, sistema Mirror Link, navegador... Elementos que, de ser equipados suben cuantiosamente la factura final, como en nuestra unidad, que con el acabado Ambition, el más alto para este motor, incluía 3.200 euros de extras.

¿Son suficientes 75 CV?

Sí, aunque por encima del Ambition existe el acabado Style, para el motor 1.0 MPI de 75 CV de nuestra unidad no hay más elección. Un motor, tricilíndrico, que destaca por su baja rumorosidad y su escasez de vibraciones tanto al ralentí como en marcha pero que tiene su principal punto débil en su falta de fuerza.

Para circular por ciudad se nos antoja como una opción ideal -pues el de 60 CV sí que nos parece muy escaso- pero para salir de ella, tiende a quedarse corto, tanto en autopista como en vías secundarias, donde será necesario pasar las 2.400 rpm para notar cierta alegría. Ello implica que el consumo se vea penalizado al no bajar de los 6 litros -el homologado marca 4,8 l/100 km-.

Ahora bien, si por algo destaca este Fabia III es por lo cómodo y deportivo que resulta pues la suspensión absorbe perfectamente y la dirección es realmente precisa. 



En el acabado Ambition, las llantas que vienen de serie son de 15 pulgadas montadas sobre neumáticos en medida 185/60, pero nuestra unidad equipaba unas de 16", sobre goma 215/45 que tiene un precio de 815 euros. Lo mismo ocurre con las luces diurnas LED, pues para equiparlas es necesario pagar 210 euros, añadiendo al mismo tiempo el oscurecimiento de las ópticas.



El Detalle

Soluciones prácticas... y baratas

Como todo buen Skoda, uno de los elementos que no podían faltar es el denominado Pack Simply Clever el cual incluye numerosas soluciones prácticas que, si bien pueden parecer una tontería, se acaban convirtiendo en muy prácticas. En el caso de este Fabia, dicho paquete estaba compuesto por un soporte para el móvil, que puede colocarse en uno de los posavasos delanteros -foto-, una papelera ubicada en cada una de las puertas delanteras y en una red de maletero, ideal para sujetar las maletas. Este pack tiene un precio casi irrisorio, de 100 euros, que bien merecen la pena ser gastados.

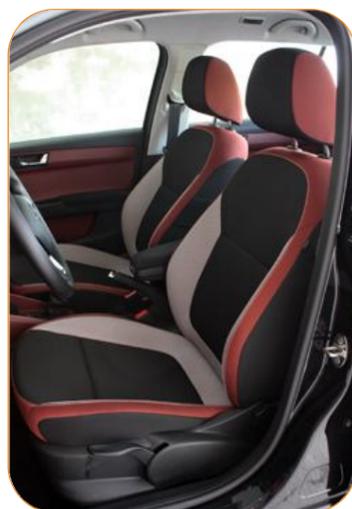


El maletero ofrece una capacidad de 330 litros, que le sitúan en lo más alto de su categoría, siendo únicamente acechado por los 326 litros del Hyundai i20. En comparación con el Ibiza, cuenta con 36 litros más y, además, posee un portón con una amplia abertura y una gran boca.





El habitáculo es quizá la parte que más ha mejorado con respecto a su predecesor. Se nota cierto aire a Volkswagen aunque con matices ya que la mayoría de los plásticos que se emplean en su consola son de tacto duro. Los asientos, que cuentan con nuevas y llamativas tapicerías como las de nuestra unidad, son cómodos, mientras que la postura de conducción es excelente. Además, puede equipar nuevos elementos como el acceso y arranque sin llave aunque en nuestra unidad sólo contaba con el segundo siendo poco práctico al tener que sacar la llave para abrirlo.



LOS DATOS DEL FABIA 1.0 MPI

FICHA TÉCNICA

MOTOR	
Combustible	Gasolina
Posición	Delantero transversal
Nº Cilindros	3, en línea
Cilindrada	999
Distribución	4 válvulas por cilindro, dos árboles de levas en la culata
Alimentación	
Alimentación	Inyección indirecta
Compresión	10.5:1
Potencia CV/rpm	75 (55 kW) a 6.200
Par máximo Nm/rpm	95 a 3.000-4.300
TRANSMISIÓN	
Tracción	Delantera
Caja de Cambios	Manual, 5 velocidades
CHASIS	
Suspensión delantera	Indep. McPherson, muelles, amortiguadores y barra estab.
Suspensión trasera	Rueda tirada con elemento torsional muelles y amortig.
Tipo de dirección	Cremallera, asist. eléctrica
Frenos delanteros	Discos ventilados
Frenos traseros	Tambor
Díametro de giro	10,4
Neumáticos de serie	175/70 R14
Llantas	5,0 x 14

PRESTACIONES

Velocidad máxima	172 km/h
Aceleración 0-100 km/h	14,7 sg

CONSUMOS Y EMISIONES

Ciudad	5,8 l/100 kms
Carretera	4,2 l/100 kms
Ciclo Mixto	4,8 l/100 kms
Emisiones de CO ₂	108 gr/km
Impuesto matric.	0 %
Autonomía	937 kms

PRESTACIONES

Nº de puertas/plazas	5/5
Largo/Ancho/Alto	3.992/1.732/1.467 mm
Distancia entre ejes	2.470 mm
Vía del. - tras.	1.463 - 1.457 mm
Peso	1.055 kg
Volumen del maletero	330-1.150 litros
Depósito de combustible	45 litros



Opinamos...

A la tercera fue la vencida y el Fabia, ahora sí, puede mirar al resto de sus rivales de tú a tú. Aunque no emplee la nueva plataforma MQB del Grupo VW, el utilitario checo denota un cambio absoluto de mentalidad. Es más atractivo, más capaz y mucho más dinámico. Lo malo, que el motor de 75 CV sea tan urbano.



NOTA: 7,9

La marca



NOMBRE
Volkswagen-Audi España S.A.
DIRECCIÓN
La Selva, 2. Edificio Gemini
08820 El Prat de Llobregat
(Barcelona)
TELÉFONO AT. CLIENTE
902 456 575
WEB
www.skoda.es
GARANTÍA
2 años sin límite de kilómetros

EI SKODA FABIA FRENTE A:



Mazda 2 1.5
Skyactive 75 CV Style

Motor	1.496 c.c
Potencia	75 CV
0-100 km/h	12,1 sg
Cons. urbano	6,1 l/100 kms
Cons. carretera	3,9 l/100 kms
Cons. mixto	4,7 l/100 kms
Emisiones	110 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 13.950 euros



Seat Ibiza 1.0 75 CV
Style

Motor	999
Potencia	75 CV
0-100 km/h	14,3 sg
Cons. urbano	5,8 l/100 kms
Cons. carretera	4,2 l/100 kms
Cons. mixto	5,8 l/100 kms
Emisiones	118 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 15.480 euros



Opel Corsa 1.4
75 CV Expression

Motor	1.398 c.c.
Potencia	75 CV
0-100 km/h	14 sg
Cons. urbano	6 l/100 kms
Cons. carretera	4,3 l/100 kms
Cons. mixto	5,1 l/100 kms
Emisiones	120 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 16.765 euros



Toyota Yaris 70
Active

Motor	999 c.c.
Potencia	70 CV
0-100 km/h	15,3 sg
Cons. urbano	5,2 l/100 kms
Cons. carretera	3,8 l/100 kms
Cons. mixto	4,3 l/100 kms
Emisiones	99 gr/km
Impuesto	0 %

Precio: 15.400 euros