

Egyértelműen azoknak készült, akik számára elég, ha a sportosság néhány külső és belső ismertetőjegyben, illetve kissé gazdagabb szereltségben nyilvánul meg

Škoda Fabia 1.4 Sport Edition: Egy a 388 példányból

A Škodának nagyon bejött az első Fabia, nem is siették el a generációváltást. Amikor mégis eljött az ideje, a legfontosabb követelmények alapján végezték: méretnövelés, fazonújítás. Plusz legalább egy attraktív széria, esetünkben a Sport Edition.

TESZT

Sietünk hozzátenni: nem az RS-hez hasonló akciómodellről van szó, de ezt majd később részletezzük. Most csak annyit, hogy ebből a szériából mindössze 388 darab készült, ebből kaptunk egyet a szokásos tesztlésre.

Külső, besorolás

Az új Fabia külalakját már korábbi tesztleírásaink során kivesztük, most csak annyit: a mosolygós maszka a Roomsterről átvett Roomsterről került az autóra, az elődnél zömökebbnek ható karosszéria pedig kissé a Suzuki Swiftére hasonlít. Mint már említettük, megnőtt, és pedig minden irányban (hosszúság: +22, magasság +47 mm), de nem éri el a kisautók kategóriájában bűvös határnak számító 4 métert. Az új szabványok miatt három centivel megemelt motorháztető jobban óvja a gyalogosokat egy esetleges gázolásnál. Ami a Sport szereltséget illeti, kívülről is látható része lényegében egy 15 hüvelykes alufelni-szettből, árnyékolószávvá kiegészített szélvédőből, kétféleképpen sötétített oldalüvegekből, attraktívabb tetőspoilerből és ová-



Funkcionalitás, kissé komor színekben (jobbaldalt jól látszik a dupla kesztyűtartó)

lis, krómozott kipufogóvégből álló optikai csomag. A konkurensok listáját pedig – tesztautónk motorizációját is figyelembe véve – a hasonlóan sportosított kompakt kocsi-ból lehet összeállítani: Mazda2 1.5 GT, Peugeot 207 1.4 Sport, SEAT Ibiza 1.4 Sport...

Komfort, szereltség, térkínálat

A kocsis akciómodell-jellegét belül az úgynevezett Dynamic csomag domborítja ki (jól szabott elülső sportülések, háromküllős kormány, bőrbevonatú kézifék és váltókar). A szereltség egyéb értéke-



Ezek valóban sportosak!

sebb tételei: félautomata légkondi, külső bemenettel ellátott, mp3-asokat is játszó rádió (a 4 légszák és a fedélzeti számítógép már alacsonyabb szinten is standard). A belső színvilág viszont mi tagadás, kissé komor; egészségtelen túlsúlyban van a fekete. Még jó, hogy itt ott (a légbeömlők körül, a kilincsek környékén) felbukkan némi szálcsiszolt alumínium.

Térkínálat szempontjából viszont kifejezett bravúr, hogy a teljes hátsó traktust sikerült bővíteni: úgy lett nagyobb a lábtér a 2. sorban, hogy a csomagtartóba is 2 benzineskanna térfogatának megfelelő plusz cuccot pakolhatunk! Ez nem is annyira a 2,2 cm-es hossz-méret-növekedésnek, mint inkább a közel 5 centis magasságtöbblet-



Hosszú ülőlapok, elegendő lábtér



Kevésbé domborított hátsó szélvédő, formásabb lámpatestek (kis kép: az akciómodell-embléma a közepe karosszériaoszlopon)



Mosolygós maszka, mutató alufelnik

(A szerző felvételei)

nek köszönhető. A koffer bővítése egyébként az újonnan alkalmazott módszereknél kissé bonyolultabb (a fejtámlák kiszerezése is szükséges hozzá), és lépcsős padlót eredményez. Apróbb holmijainkat elől dupla kesztyűtartó várja, külön szemüvegtok is van, hátul viszont érzékenyen hiányoznak az ajtózsombok. Biztonsági szempontból ugyanakkor lényeges újítás, hogy a hátsó sorban lévő gyerekülést ún. Top-Tether-rögzítőpontokra szerelt övvel lehet bekötni, amely frontális ütközés során csökkenti a gyerekülés felső részének előreendülését.

Motor, meghajtás, menettulajdonságok

Most jutottunk el odáig, hogy a legmarkánsabban érzékeltethetjük a korábbi RS és a mostani Sport széria közötti különbséget. Utóbbi ugyanis – nem a motorról szól, hanem kizárólag a már említett külső és belső stílus elemekről. Ebből logikusan következik, hogy a Sport akciómodell az új Fabia kínálatában szereplő bármelyik motorral megrendelhető – még a 60 lóerős, 1,2 literes háromhengeressel is! Tesztautónkat hál'istennek nem ez röpítette, hanem a közepmezőnyben található 1,4-es, 86 lóvas benzines, bár röpítést emlegetni itt is enyhe túlzás. Hogy mégis viszonylag dinamikus autózhatunk, az csakis az autó 1 tonnát alig meghaladó önsúlyának volt köszönhető – a motor fogyasztásával viszont messzemenően meg voltunk elégedve. Pedig „csupán” annyi történt, hogy minden rezsimben nagyjából hoztuk a gyártó által megadott értékeket... A sebességváltó svájci precizitással működött, a kocsis menettulajdonságai is piros pontot érdemelnek. Volt mire alapozni, az első Fabia padlólemeze is köztudottan kitűnőre sikerült.

Zárszó helyett

A kis szériában legyártott Fabia Sport egyértelműen azoknak készült, akik számára elég, ha a sportosság néhány külső és belső ismertetőjegyben, illetve az átlagosnál kissé gazdagabb szereltségben nyilvánul meg. Ha őket nem zavarja az ellentmondás, akkor tulajdonképpen még hasznos is, hogy ezt bármilyen motorizációban megkaphatják... Vas Gyula

Hengerűrtartalom:	1390 cm ³
Legnagyobb teljesítmény:	63 kW (86 LE)/5000min ⁻¹
Legnagyobb forgatónyomaték:	132 Nm/3800min ⁻¹
Sebességváltó:	ötfookozatú kézi
Legnagyobb sebesség:	174 km/óra
Gyorsulás 0–100 km/óra:	12,3 s
Menetkész tömeg:	1060 kg
Méret (h/sz/m):	3992x1642x1498mm
A csomagterület tartalma:	300–1163 l
Fogyasztás (városi/országi/vegyes):	8,6/5,3/6,5 l/100 km
Az üzemanyag-tartály űrtartalma:	45 l
CO ₂ -kibocsátás:	155 g/km
Ár:	429 900 korona (14 270 euró)
A Sport alapverziójának ára:	349 900 korona (11 614 euró)



A 300 literes alapláté...



..., és az 1163 literes maximum