

Fabia RS 1.4 TSI 180 CV DSG 7 vel.



Skoda Fabia RS desde: 19.670 €

PRUEBA | Valoración: 8,5

Skoda Fabia RS: deportivo, versátil y accesible



Volkswagen ha creado una excelente gama de utilitarios deportivos compuesta por el Skoda Fabia RS, Seat Ibiza Cupra y Volkswagen Polo GTI. Aunque todos comparten el motor 1.4 TSI de 180 caballos y el cambio DSG de siete marchas, cada uno tiene su propia personalidad. En este sentido, se puede decir que el Fabia es el más versátil y económico de todos ellos.

¿Cómo es?

El Fabia RS es fruto de la estrategia del grupo Volkswagen basada en crear versiones altas de gama de todos sus utilitarios. Así es como nacieron el Volkswagen Polo GTI, Seat Ibiza Cupra y el que ahora nos ocupa: Skoda Fabia RS.

Esta estrategia pasa por equipar a todos estos modelos con el mismo motor de gasolina: **1,4 litros TSI de 180 caballos** y el cambio DSG de siete marchas. No obstante, estos

tres modelos no son exactamente iguales. Mientras que el Skoda mantiene la plataforma de la primera generación del Fabia, aunque convenientemente mejorada, el Seat Ibiza y el Volkswagen Polo estrenan estructura.

Además, cada uno de ellos tiene un enfoque diferente. **Así, el Fabia RS sería el más versátil y económico.** El Seat Ibiza Cupra, por su parte, tendría un componente más emocional y deportivo, por su carrocería de tres puertas. Y, por último, el Volkswagen Polo GTI sería el que presenta las mejores prestaciones, los acabados más altos, y la versatilidad de disponer de ambas carrocerías: tres y cinco puertas.

Respecto a las prestaciones, el Polo GTI toma una ligera ventaja respecto al resto. Su velocidad máxima (229 km/h) es mejor que la del Skoda Fabia (224 km/h) y la del Ibiza Cupra (225 km/h) y lo mismo ocurre con la aceleración de 0 a 100 km/h del Polo GTI que se sitúa en los 6,9 segundos, frente a los 7,3 segundos del Fabia y 7,2 segundos del Ibiza. Por último, el Polo GTI también gana la batalla en consumo con 5,9 litros frente a los 6,2 litros del Fabia y 6,4 litros del Ibiza.

No obstante donde gana la partida con claridad el Fabia RS es en el apartado de precio. Y es que aunque Volkswagen todavía no ha publicado lo que cuesta el Polo GTI todo hace indicar que superará los 21.633 euros del Ibiza Cupra y, sobre todo, los 18.170 euros del Skoda Fabia RS.

Por tanto, lo que nos queda ha quedado claro hasta aquí es que el Fabia RS presenta unas prestaciones muy similares a sus rivales del grupo Volkswagen, con un precio inferior. Pero, ¿qué ocurre con el resto de la competencia? Pues también. Y es que el Fabia RS continúa presentando una de las mejores relaciones entre potencia y precio. De hecho es también más económico que el Opel Corsa OPC -22.110 euros-, Renault Clio Sport de 200 caballos -22.190 euros- y Mini Clubman con 185 caballos y cambio automático -28.741 euros- .

Como contrapartida al precio ajustado, cabe señalar que el equipamiento del Fabia RS es bastante sencillo. De hecho existen algunos opcionales que por la categoría de coche a la que corresponde deberían ser de serie. Hablamos por ejemplo de los mandos multifunción en el volante -175 euros-, apoyabrazos delantero -110 euros-, luces automáticas ♦no disponible-, bluetooth -300 euros-, navegador -425 euros- y maxi DOT -165 euros-, entre otros.

Frente al escaso equipamiento, el **Fabia RS muestra su mejor cara en aspectos como la habitabilidad.** Y es que su estética ♦algo cuadrada- permite que cuatro adultos viajen con gran confort. A ello se añade un maletero con buena capacidad, formas regulares y que esconde una rueda de repuesto de menor diámetro pero de las de verdad.

En lo que a diseño exterior se refiere, el Fabia RS es bastante reservado. De hecho, tan sólo podremos diferenciarlo de un Fabia convencional por las llantas de 17 pulgadas, las pinzas de freno en color rojo, la rejilla delantera terminada en panel de nido de abeja, así como por los asientos deportivos y los emblemas RS en la zaga y en el interior del vehículo.

En Marcha

El Fabia RS es un coche que enamora. Nada más entrar en el vehículo, nos envuelven unos asientos delanteros deportivos, que nos permiten enlazar curvas sin parar sin que nuestro cuerpo apenas se mueva.

A ello se suma un **comportamiento excepcional**. Con este modelo se puede circular muy rápido, entre otras cosas por su bastidor y el increíble comportamiento de las suspensiones. Estas presentan una gran firmeza, impiden que la carrocería del vehículo balancee ante cambios de dirección y al mismo tiempo son bastante cómodas en el día a día.

Todo ello permite que el vehículo tenga una **gran nobleza, lo que permite realizar un paso por curva increíble**. Además, es difícil descolocar al vehículo, siempre y cuando se busque una conducción más efectiva que espectacular.

A ello se suma una **buena motricidad**. Una motricidad que tan sólo quedará penalizada ligeramente por la entrada en funcionamiento del ESP, que no se puede desconectar. Mientras que el control de tracción es desconectable, el ESP permanece siempre latente. Entre otras cosas porque funciona conjuntamente con el XDS, un diferencial autoblocante que analiza continuamente qué rueda gira más que la otra para frenarla. De esta manera, se gana en seguridad, aunque permite un menor margen de actuación al conductor. De hecho, en una carretera de montaña y ante una conducción dinámica, el ESP está continuamente trabajando sobre todo a la salida de las curvas cerradas.

El cambio DSG es también otra maravilla. Se trata de un cambio automático con doble embrague y siete velocidades. Si bien en algún momento puede parecer algo brusco -a la hora de aparcar o cuando se circula a muy baja velocidad-, en líneas generales esta caja automática obtiene la calificación de sobresaliente. En el modo D, el coche no da tirones, cambia con suavidad y el sistema busca una mayor confort reduciendo el consumo. Por el contrario, si se sitúa el mando en S, el DSG bajará alguna que otra marcha para obtener la mejor respuesta del propulsor.

No obstante, lo que es verdaderamente divertido es colocar el cambio en posición manual, para que el conductor cambie a su antojo mediante las levas. Y en esta configuración, el DSG funciona a la perfección, destacando por su rapidez. Además, en esta posición, la caja mantiene la marcha seleccionada, hasta las 7.000 revoluciones, momento en el que cambiará de forma automática a una marcha mayor.

El motor es otra de las virtudes de este modelo. Se trata del propulsor de gasolina 1.4 TSI, que en esta ocasión rinde 180 caballos de potencia. Es la variante más potente de este propulsor, que también se comercializa con 120 y 150 caballos. Con este propulsor, el Fabia RS alcanza unas muy buenas prestaciones. Acelera de 0 a 100 km/h en 7,3 segundos, logra una velocidad máxima de 224 kilómetros por hora y recupera de 80 a 120 km/h en 5,4 segundos.

A ello se suma además un **consumo medio bastante ajustado**. De hecho, si no se abusa de la ciudad ni de una conducción muy deportiva es fácil lograr un gasto de 7,5 litros cada 100 kilómetros, una cifra más que razonable para la elevada potencia del motor.

Conclusión

Skoda ha desarrollado un vehículo fantástico. El Fabia RS se caracteriza por sus prestaciones sobresalientes y, al mismo tiempo, por su versatilidad y comodidad. A ello se suma un precio muy competitivo. Como contrapartida, el equipamiento es algo escaso.