

## Fiat 500 1.4 16V Sport

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (73 kW / 100 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,3**

Passanten schauen, machen Fotos. Andere Verkehrsteilnehmer lächeln und zeigen mit dem Daumen nach oben. Soviel Aufmerksamkeit bekommt man als Fahrer sonst nur in exotischen Sportwagen. Soviel Sympathie aber nur in einem Auto: dem neuen Fiat 500. Und diese "Knutschkugel" sieht nicht nur süß aus, sie kann auch mit ihren inneren Werten überzeugen und ist mit ihren 100 PS sogar eine kleine "Rennsemmel". Wer aber viel Leistung fordert, darf sich über einen hohen Verbrauch nicht wundern. Die nostalgischen Anklänge setzen sich auch im Innenraum fort, das kompakte Rundinstrument gibt alle nötigen Informationen, in der Sportversion auch mit ausreichendem Kontrast bei Geschwindigkeit und Drehzahl. Die Ausstattung ist umfangreich, Klimaanlage, Alufelgen und Sportsitze sind in der Sport-Variante schon dabei. Wer noch mehr Luxus will, wird in der langen Aufpreisliste garantiert fündig - wie auch für die unzähligen Individualisierungsmöglichkeiten. Mit dem neuen 500 ist Fiat ein richtig guter Kleinwagen gelungen, der nicht nur gut aussieht, sondern vor allem auch bei der Sicherheit überzeugen kann. Die hohen Einstiegspreise ab 10.500 Euro (Grundmodell) werden durch die umfangreiche Ausstattung etwas relativiert.

**Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Matiz, Citroen C1, Daihatsu Cuore, Ford Ka, KIA Picanto, Peugeot 107, Renault Twingo, Toyota Aygo, VW Fox.



- + einfache Bedienung
- + gutes Platzangebot vorn
- + sehr gute Fahrleistungen
- + ideal positionierte Schaltung
- + sehr gute Bremse
- + sicheres Fahrverhalten (ESP Serie)
- + umfangreiche Sicherheitsausstattung

- bockige Federung
- lautes Innengeräusch
- teuer in der Anschaffung
- hohe Betriebskosten

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,7**

#### Verarbeitung

**Note: 2,8**

Die Kunststoffe im Innenraum sind gut verarbeitet, aber nicht besonders hochwertig; bei genauer Betrachtung fallen teils große und ungleichmäßig Spaltmaße auf, die aber nicht im direkten Sichtfeld der Insassen sind und damit nicht stören. Der Motorraum ist nach unten zufriedenstellend abgedeckt, vor allem Luftwirbelungen werden dadurch vermieden und der Verbrauch nicht unnötig erhöht.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, der sich auch bei genauer Betrachtung fortsetzt; die Spaltmaße und das Lackfinish sind gleichmäßig, die Türen fallen mit sattem Klang ins Schloss, selbst bei offenem Fenster klappert nichts. Die optionalen Parksensoren sind unauffällig in den hinteren Stoßfänger integriert. Auch das Interieur kann überzeugen, die nostalgische Optik wirkt frisch und zum Gesamteindruck des Autos passend;

vor allem an der Verarbeitung ist wenig auszusetzen, denn trotz des bockharten Fahrwerks entfleucht der Innenausstattung bei schlechten Straßen kein Geräusch, alles wirkt fest und solide.

- Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, gibt es nur als Original-Zubehör. Auch die Stoßfänger sind komplett lackiert, mit Chromeinlagen versehen und damit bei kleinen Remplern ungeschützt. Die Türausschnitte sind kratzempfindlich und nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Als Reserverad steht nur ein schmales Notrad (Aufpreis) zur Verfügung, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren sollte.

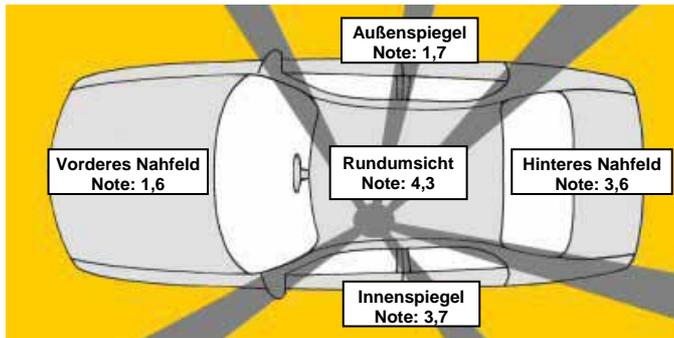
#### Sicht

**Note: 2,7**

- + Der Fahrer hat durch seine leicht erhöhte Sitzposition eine recht gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Die beheizten Außenspiegel erlauben einen guten Überblick über das Geschehen

hinter dem Auto. Kleine Gegenstände auf der Straße vorn lassen sich leicht erkennen. Nach hinten ist der Bodenblick nicht so günstig, da die Fensterkante recht hoch ausfällt. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar und behindern so die Sicht nach hinten kaum. Auf Wunsch gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel und akustisch warnende Parksensoren für das Heck.

- Die Sicht im Innenspiegel ist nicht optimal, etwas zu klein der gespiegelte Bereich. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung schneidet der Fiat nicht so gut ab, da vor allem die C-Säulen sehr breit sind.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

### Ein-/Ausstieg Note: 2,7

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten nicht so leicht. Die Türbremsen sind recht schwach, sie können die großen Türen an Steigungen kaum offen halten.

- + Der Schweller ist angenehm niedrig, die Beine müssen nur wenig angehoben werden. Auch der sehr geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtern das Einsteigen. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen, mp3-Player ähnlichen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden.

### Kofferraum-Volumen\* Note: 2,6



Mit 185 l Kofferraum-Volumen liegt der Fiat 500 im Mittelfeld seiner Klasse. Ein vergleichbarer VW Fox bietet jedoch mit 250 l Volumen erheblich mehr Platz.

Der Kofferraum verfügt im Normalfall über ein Volumen von 185 l, das ist nur Durchschnitt für diese Klasse.

- + Klappt man die Rückbank um, stehen großzügige 465 l zur Verfügung.

### Kofferraum-Zugänglichkeit Note: 2,6

Mit 70 cm ist die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über die 18 cm hohe Bordwand gehoben werden.

- + Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine verhältnismäßig große Ladeöffnung frei. Damit ist das Gepäckabteil gut zugänglich, zudem die Tiefe sehr gering ist.

### Kofferraum-Variabilität Note: 2,4

- + Der Klappmechanismus der geteilt umklappbaren Rücksitzlehne arbeitet leichtgängig. Für kleine Utensilien fehlen zwar Ablagefächer, bei dem insgesamt aber recht kleinen Kofferraum ist das nicht störend.

- Bei umgeklappten Rücksitzen stört die Stufe am Laderaumboden.

## Innenraum Note 2,5

### Bedienung Note: 2,0

- + Der neue Fiat 500 lässt sich leicht und ohne großen Gewöhnungsaufwand bedienen. Das Lenkrad ist in der Höhe einstellbar, die Pedale zufriedenstellend, der Ganghebel sehr günstig angeordnet. Die meisten Schalter und Knöpfe befinden sich an den gewohnten Stellen. Die Instrumente liegen günstig im Blickfeld des Fahrers, sie sind aber verschachtelt angeordnet; bei der Sport-Version bieten sie auch bei Dunkelheit einen guten Kontrast - außerdem positiv: ihre Beleuchtung dimmt in Abhängigkeit des Umgebungslichts. Der Scheibenwischer wird auf Wunsch von einem Regensensor gesteuert. Die Heizungs- und Lüftungsregler sind griffgünstig und übersichtlich positioniert, die großen Tasten erleichtern die Bedienung, ihre Piktogramme könnten aber größer sein. Das Radio sitzt weit oben und damit günstig im Blick, seine Tasten sind aber zu klein, der eine oder andere Drehregler wäre günstiger. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, auf der Fahrerseite mit Ab- und



Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehend funktionelle Bedienung und viel Liebe zum Detail.

Aufwärtsautomatik, auf der Beifahrerseite nur mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel kann man mit einem praktischen Schalter elektrisch einstellen. Für fast alle Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Vorne gibt es zahlreiche, meist kleinere Ablagen, hinter den Vordersitzlehnen stehen Lehnentaschen zur Verfügung.

- Der Knopf für Nebelscheinwerfer und Nebelrückleuchte sitzt ungewohnt oben rechts in der Mittelkonsole, seine Funktionalität ist nicht optimal (Funktionen über mehrmaliges Drücken, dazugehörige Kontrollleuchten in den Armaturen). Das Handschuhfach ist nur ein recht kleiner Schlitz und unbeleuchtet - keine optimale Lösung, es erfüllt aber seinen Zweck.

**Raumangebot vorne\***

**Note: 2,0**

Für seine Klasse verfügt der Fiat 500 nur über eine durchschnittliche Innenbreite.

- + Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von fast 2 m ausreichend Platz, man hat auch subjektiv ein großzügiges Raumgefühl dank guter Kopffreiheit.



Der Innenraum des Fiat 500 vermittelt ein großzügiges Raumgefühl. Vorne haben Personen bis 2,0 m Körpergröße und hinten bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

**Raumangebot hinten\***

**Note: 4,4**

- Hinten wird's allerdings eng: sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz nur noch für höchstens 1,75 m große Personen, die mit ihren Knien dann schon an den Vordersitz und mit dem Kopf am Dach anstoßen. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, was aber nicht so ins Gewicht fällt, da der 500 hinten nur für zwei Personen ausgelegt ist.

**Komfort**

**Note 2,8**

**Federung**

**Note: 3,1**

Fiat hat für seinen 500 mit dem 100 PS-Benzinmotor eine sehr straffe Feder-/Dämpferabstimmung gewählt. Damit liegt der Kleine fast wie ein Brett auf der Fahrbahn, reicht aber auch jede Unebenheit an seine Insassen weiter. Lange Fahrbahnebenheiten werden zufriedenstellend, kurze höchstens ausreichend abgefedert; dadurch werden die Insassen mit häufigem Stuckern belästigt.

- + Durch die straffe Abstimmung halten sich aber die Wankbewegungen der Karosserie in engen Grenzen. Fährt man den 500 voll beladen, zeigt sich das Fahrwerk deutlich komfortabler und schluckfreudiger.

- Kleine Unebenheiten werden nur unzureichend abgefedert, auf langen Fahrten nervt das bockharte Fahrwerk, das die Karosserie in ständiger Bewegung hält.

**Sitze**

**Note: 2,8**

Die Fahrersitzfläche lässt sich nur in der Neigung einstellen, in der Höhe ändert sich wenig. Die Sitzlehnen und -flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend ausgeformt, die serienmäßigen Sportsitze bieten einen verhältnismäßig guten Seitenhalt. Die Füße können befriedigend abgestützt werden, die breite Mittelkonsole engt ein wenig die Beinfreiheit ein. Auf der Rückbank sitzt es sich zufriedenstellend, es gibt wenig Seitenhalt auf den straff gepolsterten Sitzen.

- + Der Sitzkomfort der ausgewogen gefederten Sitze vorn ist gut. Für den Beifahrer ist vorne ein Haltegriff am Dachhimmel vorhanden.
- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Für die Fondpassagiere gibt es am Dachhimmel keine Haltegriffe.



Praktisch: Unter dem Beifahrersitz befindet sich ein geheimes Ablagefach.

**Innengeräusch**

**Note: 3,4**

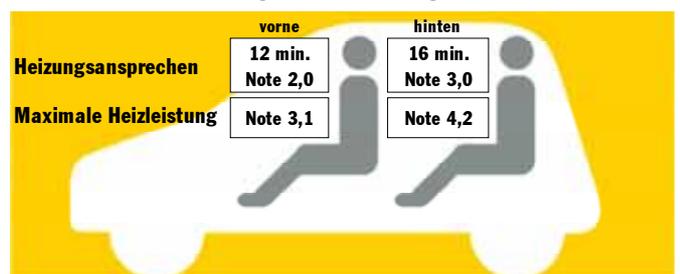
Ein Leisetreter ist der 500er nicht, der gemessene Geräuschpegel ist eher hoch. Subjektiv scheiden sich die Geister, die einen empfinden die lauten Motor- und Windgeräusche (bei höheren Geschwindigkeiten) auf längeren Fahrten als stressend, die anderen finden gerade den kernigen Klang des Motors interessant.

**Heizung, Lüftung**

**Note: 2,5**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC- Klimakammer) Vorne spricht die Heizung recht schnell an und erwärmt den Innenraum in zufriedenstellender Geschwindigkeit. Hinten sind Ansprechverhalten und Heizwirkung deutlich schlechter.

- + Serienmäßig verfügt der 500er in der Lounge-Ausstattung über eine manuelle Klimaanlage, auf Wunsch gibt's eine Klimaautomat-



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

tik. Diese regelt sinnvoll und effektiv, an heißen Tagen kann ihre Kühlleistung durchaus überzeugen. Ein Pollenfilter reinigt die Außenluft auf ihrem Weg in den Innenraum.

## Motor/Antrieb

**Note 1,7**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,6**

- + Mit gut einer Tonne Gewicht haben die 100 PS ein leichtes Spiel; besonders wenn man den kleinen Motor bei hohen Drehzahlen hält, kann man sehr gute Beschleunigungswerte erzielen. Auch bei der Elastizität erreicht der Fiat gute Werte, wenngleich der Saug-Benziner bei mittleren Drehzahlen kein Reißer ist und es lieber gemächlich angeht - das 1,4 l-Triebwerk braucht hohe Drehzahlen.

### Laufkultur

**Note: 2,0**

- + In praktisch jedem Drehzahlbereich läuft der Motor weitgehend vibrationsarm und recht kultiviert. Es stört auch kein Dröhnen in bestimmten Drehzahlbereichen, wie das sonst viele Vierzylinder-Benziner haben - hier zeigt sich das Fiat-Triebwerk von seiner kultivierten Seite.

### Schaltung

**Note: 1,7**

- + Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich einwandfrei einlegen, kurze Wege und gute Präzision machen das Schalten zum Vergnügen. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknopf vor versehentlichem Einlegen gesichert; wenn man ihn einlegt, sollte man stehen, sonst kracht es etwas im Getriebe.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,5**

- + Die sechs Übersetzungsstufen sind stimmig, die Ganganschlüsse passen. Insgesamt hat Fiat eine eher längere Abstimmung gewählt, so dass der Motor bei Autobahntempo nicht zu hoch drehen muss, der 6. Gang würde bis über 210 km/h reichen. So kann bei mittleren Geschwindigkeiten mit niedrigen Drehzahlen und damit verbrauchsgünstig gefahren werden.
- Allerdings hat der eher durchzugsschwache Motor mit der Abstimmung bisweilen seine liebe Not und nötigt damit den Fahrer, zum zügigen Beschleunigen öfter mal zurückzuschalten.

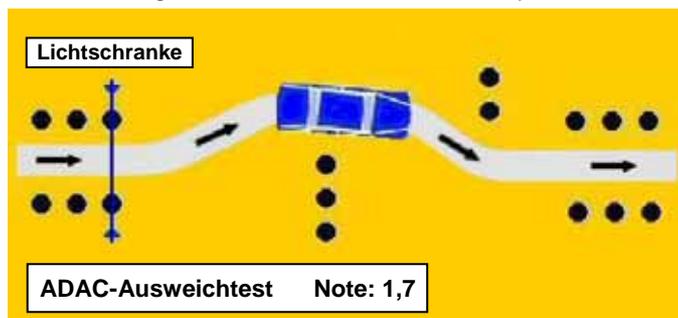
## Fahreigenschaften

**Note 1,7**

### Fahrstabilität

**Note: 1,8**

- + Der neue Fiat 500 verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil, Längsrinnen oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Spur. Über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP verfügt er serienmäßig, es unterstützt den Fahrer, bei plötzlichen Aus-



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

weichmanövern das Auto unter Kontrolle zu halten. Auf glattem Untergrund greift die Traktionskontrolle ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Fiat 500 gut bis sehr gut ab, er bleibt stets einwandfrei beherrschbar und zeigt keinerlei Tendenzen zum Kippen oder Schleudern. Das ESP regelt feinfühlig und effektiv.

### Kurvenverhalten

**Note: 1,3**

- + Völlig unkritisch zeigt sich der 500 in Kurven, mit seiner leichten Untersteuerneigung lässt er sich auch von weniger geübten Fahrern problemlos steuern. In kritischen Situationen unterstützt das ESP den Fahrer zusätzlich. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig.

### Lenkung\*

**Note: 2,6**

- + Die Lenkung zeigt sich präzise und vermittelt dem Fahrer einen recht guten Kontakt zur Fahrbahn. Sie ist insgesamt direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des kleinen Fiat. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.
- Fast 11,7 m Wendekreis für den 500er mit dem 100 PS-Benziner - das macht beim Wenden schon mal Rangieren notwendig. Dieser Wert ist viel zu hoch. Zum Vergleich: Eine Mercedes S-Klasse (Länge über 5 m) benötigt 11,8 m.

### Bremse

**Note: 1,0**

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiat 500 sehr gute 36 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 185/55 R15). Dabei zeigt sich die Bremsanlage sehr standhaft und lässt keinerlei Fading erkennen. Die Bremse spricht fein an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

## Sicherheit

**Note 2,1**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,5**

- + Der Fiat 500 mit 100 PS-Benziner verfügt serienmäßig über ABS, ESP und einen Bremsassistenten. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage zu und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam. Im ESP enthalten ist eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren ein Zurückrollen am Hang für einen Augenblick unterbindet.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,4**

- + Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der neue Fiat 500 sehr gute Ergebnisse und damit alle fünf möglichen Sterne. Nicht nur die Karosserie ist sehr stabil - die Insassen werden zusätzlich von sieben Airbags geschützt (Front-, Seiten-, Kopfairbags plus Knieairbag für den Fahrer). Die Kopfstützen vorne bieten auch großen Personen mit 1,90 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,70 m große Personen, der Abstand zum Dach ist aber so gering, dass auch für größere Personen ein gewisser Schutz besteht. Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Nach einem Unfall kann man dank der stabilen Bügeltürgriffe verklemmte Türen leichter öffnen.

### Kindersicherheit

**Note: 2,5**

- + Auf den beiden Rücksitzen kann man Kindersitze recht unkompliziert installieren.

ziert mittels Isofix befestigen, alternativ stehen auch Ankerhaken zur Verfügung. Angurten von Kindersitzen ist auch gut möglich, da die Gurte lang genug sind, die Gurtschlösser kurz genug und der Abstand zwischen den Gurtanlenkungen weit genug ist.

- Auf dem Beifahrersitz sind keine rückwärts gerichteten Kindersitze erlaubt, weil sich der Frontairbag nicht abschalten lässt.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (nach EuroNCAP-Norm) schneidet der neue 500 mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab.

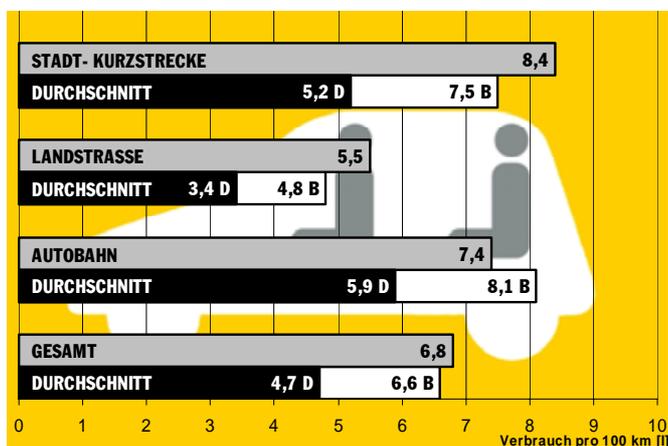
## Verbrauch/Umwelt

**Note 2,8**

### Verbrauch\*

**Note: 4,9**

- Beim Verbrauch kann der kleine Fiat mit diesem starken Motor verständlicherweise nicht punkten. Sein durchschnittlicher Spritkonsum liegt bei 6,8 l pro 100 km. Dieser Wert ergibt sich aus üppigen 8,4 l innerorts, 5,5 l außerorts und 7,4 l/100 km auf der Autobahn. Wer den 500 betont defensiv fährt, kann dank des lang übersetzten Getriebes auch niedrigere Werte erreichen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

### Abgas

**Note: 0,7**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig, der Fiat 500 erfüllt bereits heute die Euro-5-Abgasnorm.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 4,5**

### Betriebskosten

**Note: 5,0**

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus dem Spritverbrauch; der 100 PS-Benziner konsumiert vom teuren Super recht viel, auch verglichen mit anderen Benzinern seiner Klasse. So ergeben sich sehr hohe Betriebskosten.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,0**

Für eine Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Werkstattkosten sind deshalb geschätzt.

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### Wertstabilität

**Note: 1,4**

- + Dem kleinen von Fiat kann ein sehr guter Restwertverlauf prognostiziert werden; sein Design weckt viele positive Erinnerungen an den alten 500er, welches seine Positionierung als Lifestyle-Auto stärkt. Vor allem gebraucht dürfte eine große Nachfrage entstehen.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 4,5**

- Dafür ist der Fiat 500 in der von uns getesteten Sport-Variante für diese Fahrzeugklasse sehr teuer. Zugute halten muss man ihm die umfangreiche Ausstattung. So sind Klimaanlage, Sportsitze, MP3-Radio, Alufelgen usw. bereits dabei, kleine technische Gimmicks wie Instrumentenbeleuchtung in Abhängigkeit der Innenraumhelligkeit sind sogar neu in dieser Klasse.

### Fixkosten

**Note: 3,2**

- Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Der Beitrag für die Vollkaskoversicherung liegt im Schnitt.
- Gegen eine gute Benotung spricht jedoch eine für diese Klasse ungünstig hohe Typklasseneinstufung in der Haftpflichtversicherung, welche die Beitragsrechnung wiederum nach oben treibt.

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 8V	1.4 16V	1.3 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1368	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	73(100)	55(75)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	102/3000	131/4250	145/1500
0-100 km/h[s]	12,9	10,5	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	182	165
Verbrauch pro 100 km [l]	5,6S	6,8S	4,7D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/11/17	16/14/17	15/13/17
Steuer pro Jahr[Euro]	87	94	200
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	341	401	342
Grundpreis[Euro]	10.500	12.500	12.500

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GE = Geländewagen

PK = Pick-Up

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfll.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1368 ccm
Leistung	73 kW (100 PS)
bei	6000U/min
Maximales Drehmoment	131 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/55R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,65 m/11,45 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>6,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,4/5,5/7,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	149 g/km/ <b>158 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>72 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3546 mm/1627 mm/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1060 kg/310 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>185 l/465 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	500 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	<b>515 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>131 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>47 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>70 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>175 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>423 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/14/17
Grundpreis	14.500 Euro

## Ausstattung

### Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	300 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung (Dual-Drive)	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD+MP3+Bluetooth)	Serie
Einstiegshilfe (Dreitürer)	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	100 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/ Klimaautomatik	Serie/200 Euro°
Knieairbag	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar (nur Höhe)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar	Serie
Glas-Hubdach	850 Euro
Lackierung Metallic	400 Euro°
Panorama-Glasdach	500 Euro
Tagfahrlicht	Serie

°im Testwagen vorhanden

Nachdruck und gewerbliche Nutzung nur mit Genehmigung der Abteilung Test und Technik der ADAC-Zentrale

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	2,8
Sicht	2,7
Ein-/Ausstieg	2,7
Kofferraum-Volumen*	2,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	2,0
Raumangebot hinten*	4,4
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,8</b>
Federung	3,1
Sitze	2,8
Innengeräusch	3,4
Heizung, Lüftung	2,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>1,7</b>
Fahrleistungen*	1,6
Laufkultur	2,0
Schaltung	1,7
Getriebeabstufung	1,5
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>1,7</b>
Fahrstabilität	1,8
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,6
Bremse	1,0
<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,5
Passive Sicherheit - Insassen	1,4
Kindersicherheit	2,5
Fußgängerschutz	3,0
<b>Umwelt</b>	<b>2,8</b>
Verbrauch*	4,9
Abgas	0,7
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>4,5</b>
Betriebskosten*	5,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,0
Wertstabilität*	1,4
Kosten für Neuanschaffung*	4,5
Fixkosten*	3,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Oktober 2007