

Fiat 500 1.3 JTD Multijet 16V Lounge (DPF)

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 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 Fiat 500. Diese "Knutschkugel" sieht nicht nur süß aus, sie kann auch mit ihren inneren Werten überzeugen und ist mit dem 75-PS-Dieselmotor sogar ein Spritsparmeister sowie Saubermann - Rußfilter sei Dank. Die nostalgischen Anklänge setzen sich auch im Innenraum fort, mit dem stilvollen Lenkrad und dem teilweise in Wagenfarbe lackierten Armaturenbrett. Das kompakte Rundinstrument gibt alle nötigen Informationen, lässt sich aber nicht optimal ablesen. Die Ausstattung ist umfangreich, Klimaanlage, Alufelgen und Glasdach sind in der Lounge-Variante schon dabei. Wer noch mehr Luxus will, wird in der langen Aufpreisliste garantiert fündig - wie auch für die unzähligen Individualisierungsmöglichkeiten. Fazit: 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 und mit dem man preiswert unterwegs ist. Wenigstens 10.500 € muss man für einen 500er hinlegen, in der getesteten Version sogar 14.500 €. Dafür ist aber die Ausstattung ziemlich umfangreich. **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
- + gute Fahrleistungen
- + sehr gute Bremse
- + sichere Straßenlage mit ESP
- + viel Sicherheitsausstattung
- + genügsamer Motor

- unübersichtlicher Tacho
- lautes Innengeräusch
- teuer in der Anschaffung

Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 2,9

Die Kunststoffe im Innenraum sind gut verarbeitet, aber nicht besonders hochwertig; bei genauer Betrachtung fallen teils große und ungleichmäßige Spaltmaße auf, die aber nicht im direkten Sichtfeld der Insassen liegen und damit nicht stören.

- + 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 straffen Fahrwerks entfleucht der Innenausstattung bei

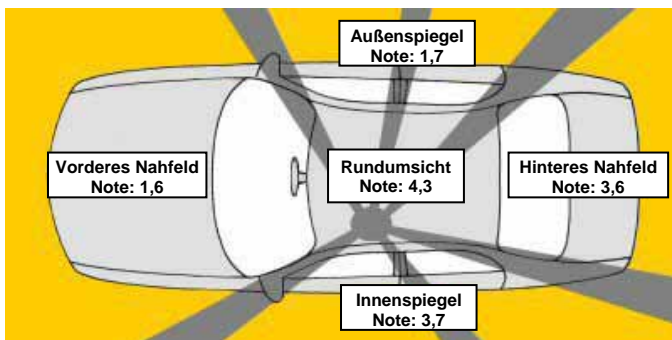
schlechten Straßen kein Knarz- und Klappergeräusch, alles wirkt fest und solide.

- Der Motorraum ist unten offen und nicht abgedeckt, wie sonst bei Autos mit Dieselmotor. Dadurch wird das Dieselmotorgeräusch ungedämpft nach außen getragen und kann Straßenschmutz kaum gehindert den Motor verdrecken. 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, nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein schwierig zu handhabendes Pannenset zur Verfügung. Gegen Aufpreis ist ein Notrad zu haben, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf.

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 auf das Geschehen hinter dem Auto. Kleine Gegenstände auf der Straße vorn lassen sich leicht erkennen, weil die Front schräg abfällt. 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, wenn niemand mitfährt. Auf Wunsch gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel und akustisch warnende Parksensoren für das Heck.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

- 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 und man deshalb beim schräg nach hinten Schauen seine Probleme hat.



Die breiten C-Säulen und die relativ hohen Fensterkanten verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Einsteigen nach hinten schwer - ebenso das Aussteigen, weil man sich nicht am davor befindlichen Sitz vorziehen kann. Die Türbremsen sind recht schwach, sie können die langen Türen an Steigungen nicht sicher offen halten.
- + Der Türschweller ist angenehm niedrig, die Beine müssen nur wenig angehoben werden. Auch der sehr geringe Abstand zwi-

schen Schweller und Sitz erleichtern das Einsteigen.

- Die drei Tasten der Fernbedienung für die Zentralverriegelung verwechselt man sehr leicht.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,6

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

- + Klappt man beide Rückbanklehnen nach vorn, stehen großzügige 465 l zur Verfügung.



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

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,2

Mit 70 cm über der Straße 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 ausfällt.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + 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 Rücksitzlehnen stört die Stufe am Kofferraumboden. Bei unvorsichtigem Zurückklappen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

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. 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 Mo-

mentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, auf der Fahrerseite mit Ab- und 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.

- Die Instrumente liegen zwar günstig im Blickfeld des Fahrers, sie sind aber verschachtelt angeordnet und bieten vor allem bei Dunkelheit keinen guten Kontrast. Positiv: Ihre Beleuchtung dimmt in Abhängigkeit des Umgebungslichts. 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). Die Fensterschalter liegen neben dem Schalthebel und nicht in den Türen, wo sie hingehören, außerdem arbeiten die Fensterheber nur, wenn die Zündung eingeschaltet ist. Das Handschuhfach ist nur ein recht kleiner Schlitz (unbeleuchtet) und hat keinen Deckel.



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

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.

Raumangebot hinten*

Note: 4,4

- Hinten wird's 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 2,9

Federung

Note: 3,1

Fiat hat für seinen 500 mit dem 75 PS-Dieselmotor eine straffe Feder-/Dämpferauslegung gewählt. Insgesamt kann man mit der

Abstimmung zufrieden sein, denn die Unebenheiten der Straße werden meist passabel geschluckt, die Insassen nicht über Gebühr malträtiert. Trotzdem, gelegentlich kommen die Stöße härter durch und es fällt ein gewisses Stuckern der Karosserie auf, so wie man das bei Kleinstwagen mit kurzem Radstand und kurzen Federwegen kennt. Die Seitenneigung der Karosserie ist durchschnittlich, auch bei schnellem Richtungswechsel halten sich die Wankbewegungen in Grenzen.

Sitze

Note: 3,0

Die Sitzflächen der Vordersitze sind auch für größere Staturen lang genug, die recht hohen Lehnen geben Rücken und Oberschenkeln passablen Halt. Einstellbare Lordosenstützen sind nicht vorhanden. Die Vordersitze haben keine Höheneinstellung. Nur die Fläche des Fahrersitzes kann in der Neigung verändert werden, sie sorgt aber nur in mittelhoher Position für entspanntes Sitzen. Die breite Mittelkonsole bietet Abstützung für das rechte Bein. Die Rückbank hat eine ausreichend hohe, angenehm schräge Lehne. Die Fläche ist jedoch wenig gepolstert und bietet erwachsenen Menschen so gut wie keine Oberschenkelunterstützung, weil sie zu wenig nach hinten geneigt ist bzw. zu geringen Abstand vom Boden hat.

- + Der Sitzkomfort der eher weich gefederten Sitze vorn ist gut. Für den Beifahrer ist vorne ein Haltegriff am Dachhimmel vorhanden.
- Für die beiden Rücksitzpassagiere fehlen Haltegriffe.

Innengeräusch

Note: 3,4

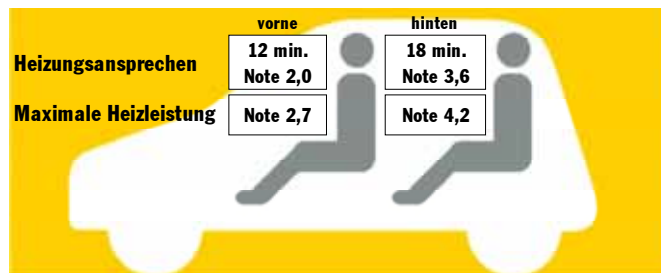
Ein Leisetreter ist der 500er nicht, der gemessene Geräuschpegel liegt eher hoch. Bereits im Stand nagelt der kleine Motor deutlich, was besonders außen gut zu hören ist. Subjektiv scheiden sich die Geister: Die einen empfinden die lauten Motor- und Windgeräusche (bei höheren Geschwindigkeiten) auf längeren Fahrten als stressend, die anderen finden sie interessant.

Heizung, Lüftung

Note: 2,5

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC- Klimakammer) Vorn ist die Heizung ausreichend kräftig und erwärmt den Innenraum in nicht allzu langer Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten dauert alles länger und man neigt eher zum Frieren.

- + Serienmäßig verfügt der 500er in der Lounge-Ausstattung über eine manuelle Klimaanlage, auf Wunsch gibt's eine Klimaautomatik. Diese regelt sinnvoll und effektiv, an heißen Tagen kann ihre Kühlleistung durchaus überzeugen. Ein Pollenfilter reinigt die Außenluft auf ihrem Weg in den Innenraum.
- Die Mitfahrer auf den Rücksitzen haben keine Möglichkeit, ihre Fenster zu öffnen.



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

Motor/Antrieb

Note 2,1

Fahrleistungen*

Note: 2,0

- + Mit gut einer Tonne Gewicht haben die 75 PS kein allzu schweres Spiel. Der Motor zieht aus niedrigen Drehzahlen kräftig durch, um das kleine Mobil munter zu beschleunigen und zügig bis zur Endgeschwindigkeit voran zu treiben. So ist man im allgemeinen Straßenverkehr immer gut dabei, wird nie zu einem Verkehrshindernis, wie es einem beim Ur-500er schon öfters mal passieren konnte.

Laufkultur

Note: 2,0

- + Bei niedriger bis mittlerer Drehzahl läuft der Dieselmotor ausgesprochen kultiviert. Bei hohem Tempo und entsprechender Drehzahl spürt man leichtes Vibrieren.

Schaltung

Note: 2,3

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

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die fünf Gänge sind stimmig, die Ganganschlüsse passen. Insgesamt hat Fiat eine nicht zu kurze und nicht zu lange Abstimmung gewählt.

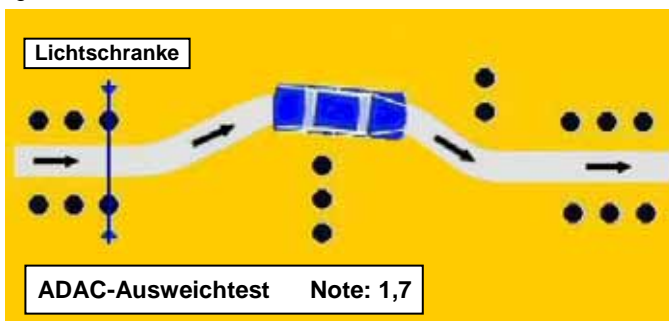
Fahreigenschaften

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 (Aufpreis) unterstützt es den Fahrer, bei plötzlichen Ausweichmanövern 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, bleibt stets einwandfrei beherrschbar und zeigt keinerlei Tendenzen zum Kippen oder Schleudern. Das ESP regelt feinfühlig und effektiv.



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.

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, außer er hat die Taste "City" gedrückt, dann ist sie gefühllos. Sie ist insgesamt direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des kleinen Fiats. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren gering. Durch Drücken des deshalb überflüssigen City-Modus wird sie noch geringer.
- Fast 11,7 m Wendekreis für den 500er - 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: 1,2

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiat 500 nur 36,5 m - ein ausgezeichnetes Ergebnis (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 195/45 R16). Dabei zeigt sich die Bremsanlage sehr standhaft und lässt keinerlei Fading erkennen. Die Bremse spricht fein an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent ist dafür da, unbedarften Fahrern zu helfen, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

Sicherheit

Note 2,1

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,6

- + Der Fiat 500 verfügt in dieser Ausstattung 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.
- Die Kopfstützen sind schmal. Bei einem Aufprall von schräg hinten kann es passieren, dass sie vom Kopf verfehlt werden.

Kindersicherheit

Note: 2,5

- + Angurten von Kindersitzen ist auf den beiden Rücksitzplätzen gut möglich, da die Gurte lang genug sind, die Gurtschlösser kurz genug und fest sowie der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten weit genug. Alternativ gibt es die Befestigung mittels Isofix und Ankerhaken.
- 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

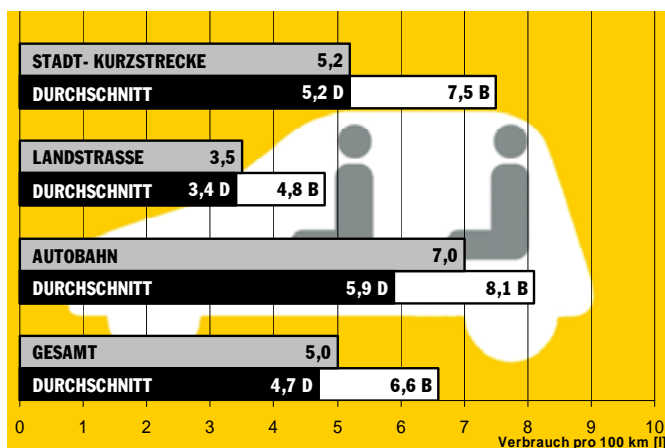
Note 2,3

Verbrauch*

Note: 3,1

Der durchschnittliche Spritverbrauch liegt bei 5,0 l Diesel pro 100 km.

- + Innerorts beträgt der Verbrauch 5,3 l und außerorts 3,6 l Diesel auf 100 km.
- Auf der Autobahn sind es 7,0 l Diesel auf 100 km (max. 130 km/h). 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: 1,5

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig.
- Das geschlossene Filtersystem sorgt dafür, dass keine gesundheitsschädigenden Dieselrußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,9

Betriebskosten

Note: 1,2

- + Die Formel zum Sparen: Günstiger Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, ergeben niedrigere Betriebskosten.

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 | 5,0D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/11/17 | 16/14/17 | 15/13/17 |
| Steuer pro Jahr[Euro] | 87 | 94 | 200 |
| Monatliche Gesamt-Kosten[Euro] | 345 | 406 | 355 |
| 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-Haftpfli.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 5,5

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Für die Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerte.

Wertstabilität

Note: 0,6

- + Der knuddelige 500er hat durchaus das Zeug, auch auf deutschen Straßen ein Renner zu werden. Er sollte auch gebraucht nicht nur bei der jungen Generation sehr gefragt sein. Gerade deswegen kann ihm eine sehr gute Wertstabilität vorausgesagt werden.

Kosten für Neuanschaffung

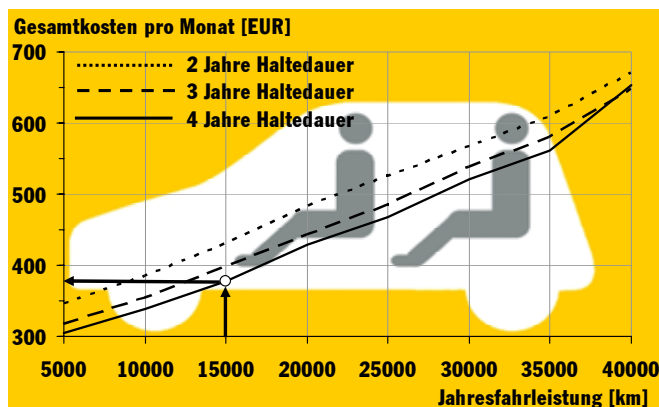
Note: 4,5

- Beim Neukauf zeigt sich der Fiat 500 allerdings nicht gerade von seiner Schokoladenseite. Fast 15.000 € müssen dafür berappt werden. Und die Aufpreisliste für der schnuckeligen Extras ist lang...

Fixkosten

Note: 3,8

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Bei den Typklasseneinstufungen in der Versicherung leistet sich der Straßenfloh keinen Ausrutscher und bleibt deshalb noch auf akzeptablem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 377 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Daten und Messwerte

| | |
|--|----------------------------|
| 4-Zylinder Diesel | Schadstoffklasse Euro4, 5L |
| Hubraum | 1248 ccm |
| Leistung | 55 kW (75 PS) |
| bei | 4000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 145 Nm |
| bei | 1500 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 185/55R15T |
| Reifengröße (Testwagen) | 195/45R16H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Trommel |
| Wendekreis links/rechts | 11,65 m/11,45 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 165 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 12,5 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang) | 8,8 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,0 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,2/3,5/7,0 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 111 g/km/ 130 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 71 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 3546 mm/1627 mm/1488 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1085 kg/335 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 185 l/465 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 500 kg/800 kg |
| Dachlast | 50 kg |
| Tankinhalt | 35 l |
| Reichweite | 700 km |
| Allgemeine Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 8 Jahre |

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 90 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten(geschätzt) | 62 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 69 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 156 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 377 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 15/13/17 |
| Grundpreis | 14.500 Euro |

Ausstattung

Technik

| | |
|--|------------------|
| ABS | Serie |
| Antriebsschlupf-Regelung (mit ESP) | 350 Euro° |
| Automatikgetriebe | später |
| Bremsassistent (mit ESP) | 350 Euro° |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | 350 Euro° |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig (Notrad) | 50 Euro |
| Servolenkung | Serie |

Innen

| | |
|--|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Audioanlage | Serie |
| Drehzahlmesser | Serie |
| Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne | Serie |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaanlage/Klimaautomatik | Serie/200 Euro |
| Lenkrad, höhen-/längseinstellbar | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Skisack/Durchladelupe | nicht erhältlich |
| Zentralverriegelung | Serie |

Außen

| | |
|--|----------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar/beheizbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 400 Euro |
| Nebelscheinwerfer | Serie |
| Schiebe-Hubdach | 500 Euro |

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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 Wichtigkeit 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 April 2008.