



Fiat Grande Punto 1.4 8V Natural Power

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(51 kW / 70 PS)

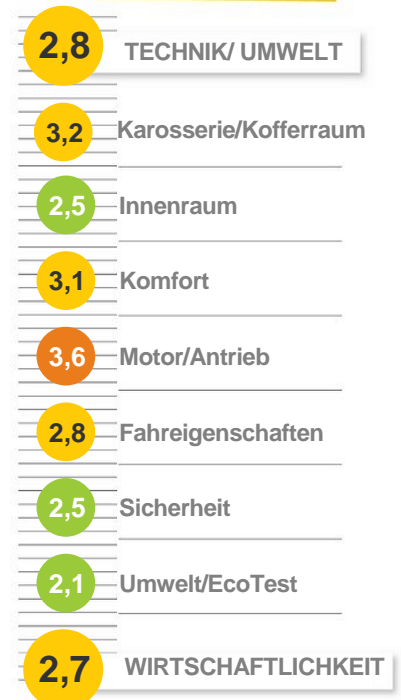
Wenn man einen Kleinwagen mit Erdgasantrieb sucht, landet man mangels Konkurrenz bei Fiat und deren Grande Punto. Der durchschnittliche Italiener sieht von vorne wie ein kleiner Maserati aus. Wenn man ihn dann aber in Bewegung setzt und ihm die Sporen gibt, passiert nicht viel. Der 1,2-l-Vierzylinder-Motor hat seine liebe Not, das Auto zu beschleunigen. Im Benzinbetrieb geht es nur gemächlich voran, im Erdgas-Betrieb noch lahm. Aber zum Sparen reicht, beim Fahren im Gas-Modus sind die Kraftstoffkosten sehr gering. Sonst unterscheidet ihn nicht viel von den anderen Grande Puntos. Er ist als Viersitzer ausgelegt und verfügt über einen etwas kleineren Kofferraum. Ansonsten ist er voll alltagstauglich, mit fast 17.000 Euro aber nicht ganz günstig, ESP muss unbedingt mitbestellt werden. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer **Konkurrenten:** mit Erdgas keine, sonst u.a. Hyundai i20, Opel Corsa, VW Polo

+ gutes Platzangebot vorne, geringer Schadstoffausstoß, niedrige Kraftstoffkosten

- Umklappen der Rückbank sehr umständlich (nicht geteilt), lahmere Motor, gefühllose Lenkung, hoher Aufpreis für Gasausführung, ESP nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL



3,2 KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen guten Eindruck, Spaltbreiten sind gering, Türen öffnen und schließen leicht. Das Interieur wirkt frisch, teilweise sind die Verkleidungen und Applikationen in silbernen Tönen abgesetzt.
- Die Karosseriefanken haben keinen Schutz vor Beschädigungen durch dagegenschlagende Autotüren. Die Stoßfänger sind in Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich. Dadurch lassen sich teure Reparaturen kaum vermeiden. Der Motor und die Türausschnitte können leicht verschmutzen, weil Abdichtungen nach außen und unten fehlen. Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, er muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden (Benzin); die Verschlusskappe des Gaseinfüllstutzens ist schlecht erreichbar.

3,2 Sicht

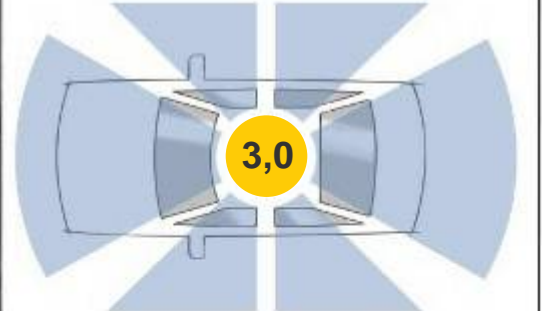
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Grande Punto noch zufriedenstellend ab. Die breiten A-Säulen schränken die Sicht nach vorne beim Abbiegen etwas ein, ebenso die breiten C-Säulen nach schräg hinten.

- + Die abfallende Front sorgt für gute Sicht nach vorn. Für ungetrübten Blick nach hinten lassen sich die zwei Kopfstützen der Rückbank fast vollständig versenken. 300 € kosten Einparkensoren hinten.
- Die breite C-Säule hinten rechts stört besonders beim Abbiegen. Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

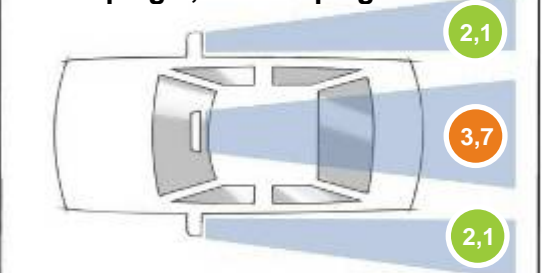
2,6 Ein-/Ausstieg

- + Vorne steigt man bequem ein und aus, die Türen sind groß und öffnen weit. Mit der Fernbedienung für die Zentralverriegelung lassen sich auch geöffnete Fenster wieder schließen. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel.
- Die Türbremsen sind nicht sehr kräftig, haben mit den leichten Türen aber auch kein schweres Spiel. Die drei Tasten der Fernbedienung kann man leicht verwechseln.

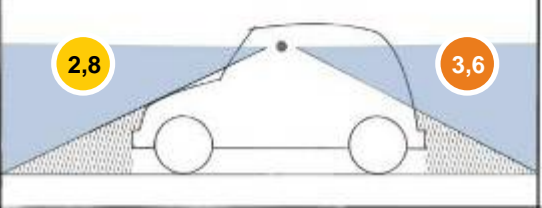
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.



Die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten beträchtlich ein.

3,5 Kofferraum-Volumen*

195 l fasst der Kofferraum, das liegt nur im ausreichenden Rahmen der Klasse. Grund sind die Gastanks, die zu einem etwas höheren Kofferraumboden führen. Bei umgeklapptem Rücksitz wächst das Volumen auf 570 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Im Gegensatz zum herkömmlich angetriebenen Punto mit 255 l Kofferraumvolumen bietet der Natural Power nur 195 l Volumen für das Gepäck

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Ladeöffnung ist groß, die Heckklappe öffnet weit, beim Schließen bleiben die Finger sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die Kofferraumklappe ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, zum Anheben fehlt ein Griff. Das Gepäck muss über eine hohe Bordwand gehoben werden (außen 77 cm, innen 12 cm).

4,3 Kofferraum-Variabilität

- Die Rückbank lässt sich nur im Ganzen umklappen. Vor- und Zurückklappen der Rückbank ist sehr umständlich; zuerst müssen die Kopfstützen abgezogen werden, dann die Sitzbank hoch, anschließend die Rücklehne links und rechts gleichzeitig entriegelt und umgeklappt werden. Beim Zurückklappen muss man auf die Gurte (nicht einklemmen) und die Gurtschlösser (wieder hochklappen) achten und, bevor man die Lehne einrastet, wieder die Kopfstützen einstecken - komplizierter war es wohl kaum möglich. Für kleine Utensilien fehlen Ablagen.

2,5 INNENRAUM

2,8 Bedienung

- + Die wichtigsten Hebel und Schalter sind leicht zu bedienen und an gut zugänglicher Stelle, dies gilt auch für das serienmäßige Radio und die Klimaanlage - man kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung gut zurecht. Das Lenkrad lässt sich problemlos in Höhe und Reichweite einstellen. Die elektrischen Fensterheber sind vorn Serie, auf der Fahrerseite mit Antipp-Funktion; hinten kosten sie extra. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung sitzt an günstiger Stelle. Kontroll- und Warneinrichtungen informieren über die wichtigsten Funktionen. Die Tipp-Blinker-Funktion vereinfacht das dreimalige Blinken bei Spurwechseln. Das Umschalten auf Erdgasbetrieb erfolgt einfach per Knopfdruck in der Mittelkonsole, ein sehr kleiner Bereich im Instrumentendisplay unten rechts informiert über den Füllstand der Gastanks und den Betriebsmodus. Das Fahren im Erdgasbetrieb unterscheidet sich nicht von dem im Benzinbetrieb, lediglich die Motorleistung ist etwas geringer.



Die modische Innenraumgestaltung kann nicht verbergen, dass sowohl die Funktionalität als auch die Verarbeitungsqualität noch nicht auf Top-Niveau liegen.

⊖ Brems- und Kupplungspedal sind klein und zu weit unten, dadurch muss man bei Betätigung den Fuß stark abknicken. Zum Einschalten des Wischers muss der Lenksäulenhebel umständlich gedreht werden. Es gibt nur wenige Ablagen, das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Die Einstellräder für die Vordersitzlehnen sind schlecht zu erreichen. Die Türöffner findet man nicht gleich, weil sie farblich nicht abgesetzt sind. Hinten fehlt eine Innenbeleuchtung. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

1,7 Raumangebot vorne*

⊕ Vorne sitzt man geräumig, Innenhöhe und -breite sind groß. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis fast 1,95 m Größe zurückschieben. Das subjektive Raumgefühl ist großzügig.

3,5 Raumangebot hinten*

Die Kopffreiheit auf den Rücksitzen ist großzügig bemessen, für die Knie wird es etwas enger, die Beinfreiheit reicht nur für Personen bis 1,80 m Größe (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Für drei erwachsene Personen ist die Innenbreite zu knapp.

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Federung und Dämpfung des Fahrwerks sind zufriedenstellend abgestimmt, die straffe Auslegung passt aber nicht so ganz zu einem wenig sportlichen Kleinwagen. Während langgezogene Bodenwellen den Grande Punto nicht aus der Ruhe bringen, übertragen sich kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse schon recht deutlich auf die Karosserie. Karosserie-Nicken beim Bremsen oder Beschleunigen tritt kaum auf, Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven schon deutlicher.

3,0 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe einstellbar, dabei ändert sich auch etwas die Neigung - eine separate Einstellmöglichkeit wäre besser. Die Lehnen und Flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert. So bieten sie bei Kurvenfahrten zumindest passablen Seitenhalt. Insgesamt kann die Sitzposition für den Fahrer nicht so ganz überzeugen. Auf der Rückbank fehlt es der Lehne an Kontur, immerhin bietet die Sitzfläche etwas davon. Erwachsene sitzen hinten nicht so bequem, weil die recht tief platzierte Sitzfläche zu wenig Oberschenkelunterstützung bietet.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

4,0 Innengeräusch

⊖ Ein Lesetreter ist der Grande Punto im Innenraum nicht gerade. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel recht hoch. Auch subjektiv stören der laute, weil oft mit letzter Kraft arbeitende Motor. Fahrgeräusche sind hörbar, gehen aber eher unter. Windgeräusche hört man nur bei hohem Autobahntempo, aber in diese Geschwindigkeitsregionen bringt der schlappe Motor den Grande Punto ohnehin selten.

3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten ist die Leistung etwas schlechter. Eine manuelle Klimaanlage (Aufpreis) sorgt im Sommer für einen kühlen Innenraum. Auf Wunsch gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik.

3,6 MOTOR/ANTRIEB

5,5 Fahrleistungen*

– Schon im Benzin-Betrieb hat der kleine 1,2-l-Motor seine liebe Not, den Grande Punto in Schwung zu bringen. Durchzug kennt er eher vom Hörensagen und Ausdrehen des Motors bringt auch nicht viel. Die Fahrleistungen sind also kaum ausreichend. Im Gasbetrieb sinkt die Leistung noch weiter, die Elastizität wird noch schlechter und zum Überholen darf man nur noch bei langsamen Traktoren ansetzen. Für die Stadt ist die Leistung im Prinzip ausreichend.

2,3 Laufkultur

+ Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich relativ vibrationsarm, bei höheren Drehzahlen wird er aber laut und etwas brummig.

3,0 Schaltung

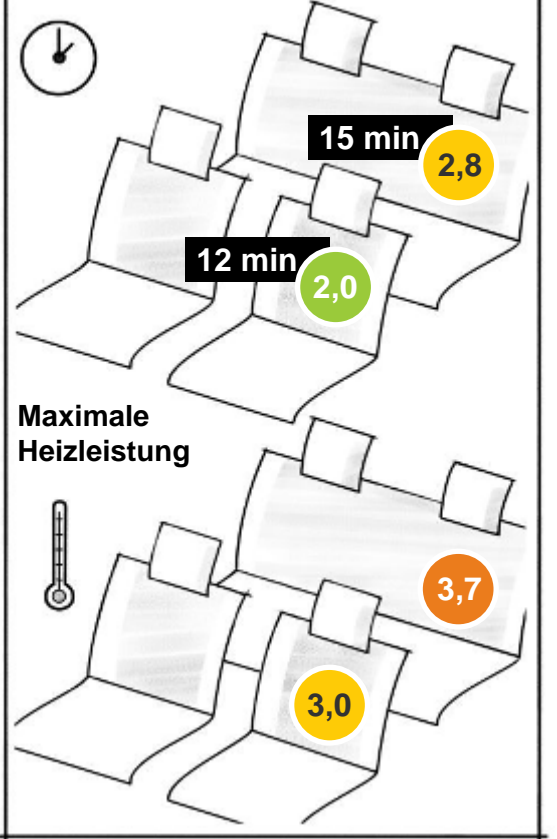
Man kann die Gänge recht gut schalten, es hakt wenig, auch wenn man schnell schaltet. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Insgesamt passt die Schaltbox aber zum Motor.

– Der Rückwärtsgang kracht, wenn er schnell eingelegt wird.

2,3 Getriebeabstufung

+ Die einzelnen Gänge sind so abgestimmt, dass die Abstufungen gut zueinander passen und sich keine zu großen Drehzahlssprünge ergeben. Die Gesamtübersetzung ist nicht zu lang gewählt; der schwachbrüstige Motor hat aber schon in den unteren Gängen mit dem Fahrzeuggewicht ordentlich zu tun.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

4,3 Fahrstabilität

Die Richtungsstabilität bei höherem Tempo ist mäßig, weil die Lenkung zu wenig zurückstellt und das Auto leicht Längsrillen nachläuft. Die Traktion geht soweit in Ordnung, der schwache Motor kann aber auch kaum für durchdrehende Räder sorgen.

⊖ Im ADAC-Ausweichtest dreht sich der Grande Punto, weil der Testwagen nicht über das optionale elektronische Stabilitätsprogramm verfügt - dieses unbedingt mitbestellen.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ Der Grande Punto ist untersteuernd ausgelegt, ein Fahrverhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Beim plötzlichen Gaswegnehmen in Kurven bleibt das Auto gutmütig und zeigt kaum Lastwechselreaktionen. Beladen drängt das Heck stärker nach außen, kritisch wird das Fahrverhalten ab nicht.

⊖ Es fehlt auch beim Kurvenfahren ein ESP, das in Grenzsituationen den Fahrer unterstützen könnte.

2,7 Lenkung*

Die Lenkpräzision ist zufriedenstellend, allerdings ergibt sich durch die Abstimmung der elektrischen Servolenkung ein synthetisches Fahrgefühl, wodurch dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn vermittelt wird. Die Übersetzung der Lenkung rangiert im üblichen Durchschnitt dieser Fahrzeugklasse.

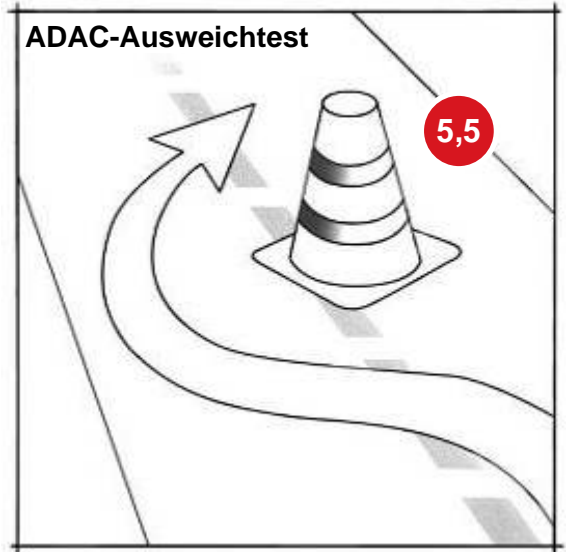
⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering.

⊖ 11,1 m Wendekreis sind für einen Kleinwagen kein Ruhmesblatt.

1,5 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Grande Punto durchschnittlich hervorragende 35 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Auch bei starker Beanspruchung lässt die Bremsanlage nicht nach. Das Ansprechen der Bremse ist einwandfrei, ebenso kann man sie gut dosieren.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,5

SICHERHEIT

3,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Serienmäßig gibt's nur ABS - das ist etwas wenig. Wenigstens das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sollte unbedingt serienmäßig an Bord sein, kostet aber Aufpreis und war im Testwagen nicht verbaut - beim Kauf unbedingt darauf achten. ESP ist wichtiger als der siebte oder achte Airbag, weil es hilft, einen Unfall zu vermeiden. Mit ESP bekommt man dann auch einen Bremsassistenten sowie eine Anfahrhilfe am Berg. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage schnell blinkend hinzu.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Grande Punto alle fünf möglichen Sterne (altes Bewertungsschema bis Ende 2008). In keinem Bereich besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Die Kopfstützen reichen vorne für Personen bis zu einer Größe von 1,85 m, die aktive Auslegung der vorderen Kopfstützen reduziert das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckunfall. Auf den beiden Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch aufgefordert, sich anzuschnallen.

– Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,65 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze könnte kleiner sein. An den windigen Klapptürgriffen lässt sich nur wenig Zugkraft aufbringen, um nach einem Unfall verklemmte Türen leichter Öffnen zu können.

1,8

Kindersicherheit

Die Rückbank ist zweiseitig ausgelegt.

+ Auf beiden Sitzplätzen lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix unkompliziert und stabil befestigen. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden.

– Für Babyschalen sind hinten die Gurte recht knapp bemessen.

2,9

Fußgängerschutz

Mit 19 Punkten beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Grande Punto gerade so drei von vier Sterne erreichen. Ein recht passables Ergebnis.

2,1

UMWELT/ECOTEST

3,0

Verbrauch/CO2*

Wird der Grande Punto CNG mit Erdgas gefahren, beträgt der CO₂-Ausstoß durchschnittlich 121 g pro km. Das entspricht einem Verbrauch von 4,5 kg Erdgas pro 100 km. Im EcoTest ergeben sich damit 30 Punkte. Innerorts liegt der Erdgaskonsum bei 6,1 kg, außerorts bei 3,5 kg und auf der Autobahn bei 4,7 kg auf 100 km.

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch von Super-Benzin ist hoch, er liegt bei 6,8 l pro 100 km. Das bedeutet CO₂-Emissionen von 160 g pro km und reicht für gerade einmal 16 Punkte im ADAC-EcoTest. Innerorts verbraucht er 8,9 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,3 l Super alle 100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Schon im Benzinbetrieb sind die Schadstoffwerte im Abgas sehr niedrig, im Erdgasbetrieb noch etwas besser. Für die EcoTest-Wertung bedeutet das 46 Punkte (Benzin) bzw. 48 Punkte (Erdgas). Damit werden insgesamt 62 Punkte (Benzin) und 78 Punkte (Erdgas) erreicht. Die vier EcoTest-Sterne erreicht der Grande Punto Natural Power damit nur im Betrieb mit Erdgas.

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

0,6 Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Erdgasverbrauch nicht hoch ausfällt und die Kosten dafür aufgrund der niedrigeren Besteuerung geringer ausfallen, kann der Grande Punto hier ein ausgezeichnetes Ergebnis erreichen.

4,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

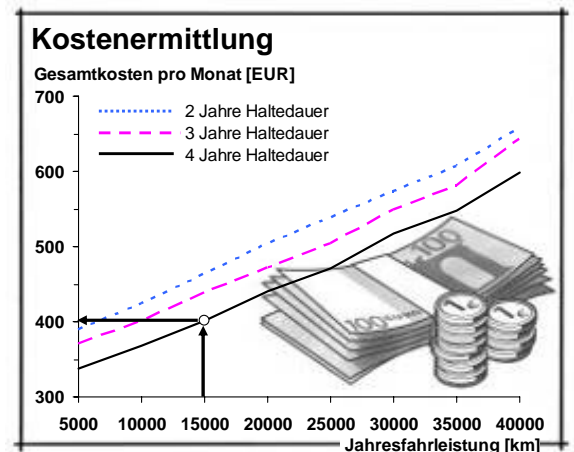
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

3,9 Wertstabilität*

Die Wertstabilität könnte besser sein; es ist innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums mit einem Modellwechsel zu rechnen, das wird den Restwertverlauf drücken. Von Vorteil sind die verhältnismäßig geringen Spritkosten.

3,8 Kosten für Anschaffung*

Mit 16.750 Euro liegt der Einstandspreis für einen Kleinwagen recht hoch. Zudem muss das ganz wichtige Extra ESP noch separat bezahlt werden. Eine Klimaanlage kostet auch Aufpreis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 401 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,8 Fixkosten*

Nicht gerade günstig fallen die Versicherungseinstufungen aus, Haftpflicht und Teilkasko sind teuer, Vollkasko etwas billiger.

⊕ Punkten kann der Grande Punto aber bei der Steuer, dank kleinem Hubraum und geringem CO₂-Ausstoß fällt ein verhältnismäßig geringer Betrag an.

2,5 Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Vor allem die niedrigen Kraftstoffkosten halten die monatlichen Kosten niedrig.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	1.4 8V	1.4 16V	1.4 T-Jet 16V	1.3 JTD Multijet 16V	1.3 JTD Multijet 16V	1.6 JTD Multijet 16V	1.4 8V Natural Power
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1368	4/1368	4/1368	4/1248	4/1248	4/1598	4/1368
Leistung [kW(PS)]	48(65)	57(77)	70(95)	88(120)	55(75)	66(90)	88(120)	51(70)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	115/3000	125/4500	206/1750	190/1750	280/2000	320/1750	104/3000
0-100 km/h[s]	14,5	13,2	11,4	8,9	13,6	11,9	9,6	16,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	165	178	195	165	175	193	156
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,7 S	6,8 S	6,7 S	7,2 S	5,2 D	5,4 D	5,5 D	4,5 G
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/17	16/17/18	18/18/18	18/19/22	18/19/21	18/19/21	18/20/22	16/17/18
Steuer pro Jahr [Euro]	64	66	66	98	139	124	164	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	411	417	456	503	437	441	499	401
Preis [Euro]	12300	13000	15550	17750	16100	17550	20900	16750

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1368 ccm
Leistung	51 kW (70 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	104 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	156 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	16,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	12,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Ergas)	4,5 kg
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 3,5/ 4,7 kg
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	115g/km/ 121g/km
Innengeräusch 130km/h	73dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4030/1687/1514 mm
Leergewicht/Zuladung	1255 kg/390 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	195 l/570 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	13 l
Reichweite	285 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	74 Euro
Monatliche Werkstattkosten	54 Euro
Monatliche Fixkosten	62 Euro
Monatlicher Wertverlust	211 Euro
Monatliche Gesamtkosten	401 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/17/18
Grundpreis	16.750 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Erdgasantrieb bivalent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	500 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nichterhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	100 Euro
Audioanlage (mit mp3)	Serie
Fahrersitz, höheneinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/190 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	1150 Euro°
Klimaautomatik	1460 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar(ungeteilt)	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich
Zentralverriegelung(mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar(beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Nebelscheinwerfer	175 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,2	Fahreigenschaften	2,8
Verarbeitung	3,1	Fahrstabilität	4,3
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,3
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,7
Kofferraum-Volumen*	3,5	Bremse	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Sicherheit	2,5
Kofferraum-Variabilität	4,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,8
Innenraum	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Bedienung	2,8	Kindersicherheit	1,8
Raumangebot vorne*	1,7	Fußgängerschutz	2,9
Raumangebot hinten*	3,5	Umwelt/EcoTest	2,1
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,0
Komfort	3,1	Schadstoffe	1,2
Federung	3,0		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,7
Innengeräusch	4,0	Betriebskosten*	0,6
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,6
Motor/Antrieb	3,6	Wertstabilität*	3,9
Fahrleistungen*	5,5	Kosten für Anschaffung*	3,8
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	1,8
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,5
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen