



Fiat Punto EVO 1.3 JTD 16V Multijet Start&Stopp Racing (DPF)

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(70 kW / 95 PS)

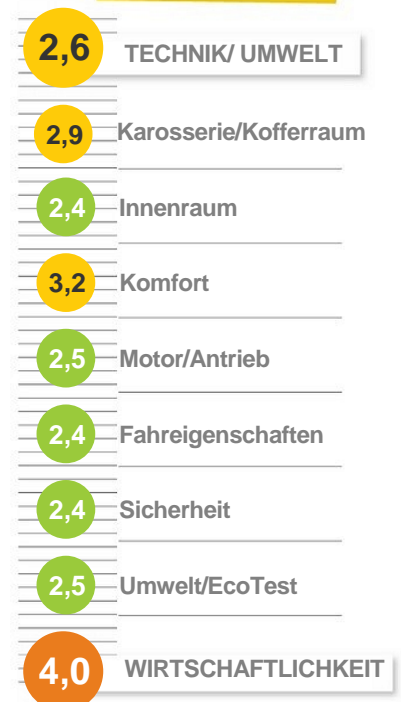
Der Fiat Grande Punto hat im Herbst 2009 ein Facelift erhalten und nennt sich jetzt Punto EVO. Optisch hat es nur Detailveränderungen gegeben, die auf den ersten Blick kaum zu erkennen sind. Es werden sieben Motorvarianten angeboten: Vier Benzinmotoren im Leistungsbereich zwischen 65 und 135 PS und drei Diesel zwischen 75 und 120 PS. Der getestete 1,3 Liter Diesel mit 95 PS ist serienmäßig mit einem Dieselpartikelfilter bestückt und erfüllt die Euro 5-Norm. Ebenso ist eine kraftstoffsparende Start-Stopp-Automatik an Bord. Die Anfahrschwäche seines Vorgängers wurde wesentlich entschärft. Besonders erfreulich: Bei allen Punto EVO Modellen sind jetzt alle sicherheitstechnischen Einrichtungen wie ESP, Bremsassistent BAS und eine Berganfahrhilfe serienmäßig an Bord.
Karosserievarianten: Dreitürer, Fünftürer **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3, Ford Fiesta, Hyundai i20, Mini One, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 207, Renault Clio, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo

+ gutes Platzangebot vorne, geringer Schadstoffausstoß, niedrige Betriebskosten, sicheres Fahrwerk, gute Kindersicherheit

- hohe Werkstatt- und Reifenkosten, teure Versicherungseinstufung, hoher Anschaffungspreis



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Die Verarbeitung des Punto liegt im Klassendurchschnitt. An der Karosserie findet man hässliche Schweißpunkte, unversiegelte Schweißnähte, ungleiche Spaltmaße und schlecht eingepasste Kunststoffteile. Im Innenraum tragen die Kunststoffteile oftmals scharfe Kanten, die Türverkleidungen sind nicht sonderlich passgenau. Der Innenraum wird von billigem Hartplastik dominiert. Lenkrad und Schalthebel sind aber schön mit Leder überzogen. Der Motorraum ist nach unten verschlossen und somit gut vor Straßenschmutz geschützt. Aerodynamische Hilfsmittel gibt es am Unterboden aber keine.

+ Das Interieur wirkt frisch, teilweise sind die Verkleidungen und Applikationen in silbernen Tönen abgesetzt. In den Stoßfängern sind großzügige, unlackierte Kunststoffeinlagen verbaut, die bei kleinen Remplern eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Eine mögliche Zuladung von 460 kg ist großzügig.

- Der Tankverschluss ist nicht in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen, er muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Die Türausschnitte sind nur am Scheibenrahmen abgedichtet. Die Schweller verschmutzen schnell und sind nicht gegen Kratzer geschützt. Die Seitenschutzleisten müssen gegen Aufpreis (150 €) bestellt werden und sind zudem lackiert. Im Falle einer Reifenpanne ist nur eine Reparaturset an Bord, Wagenheber und Radmutter Schlüssel sucht man vergeblich.

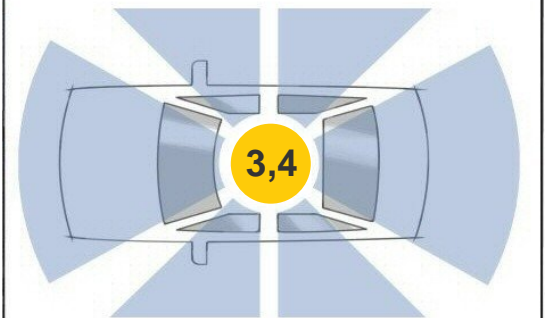
Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der 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 Fahrzeugenden können vorne nur abgeschätzt werden, hinten ist die Übersicht in Ordnung. Hindernisse hinter dem Fahrzeug dürfen allerdings nicht zu niedrig sein, dass sie noch vom Fahrer erkannt werden. Im Innenspiegel ist die Rücksicht mäßig.

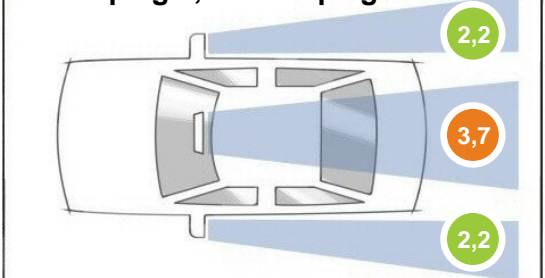
+ Die abfallende Front sorgt für gute Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug. Gut ist die Rücksicht in den Außenspiegeln. Auch das Wischerfeld ist absolut zufriedenstellend, nur der Blick nach rechts oben, auf eine Ampel wird durch Nässe behindert. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei ausgeschalteten Scheinwerfern.

- Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich. Eine Einparkhilfe ist nur im teuren Paket "Komfort" (850 €) erhältlich.

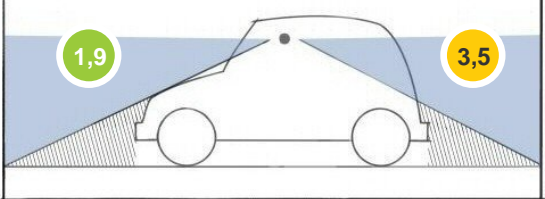
Rundumsicht



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.

2,7 Ein-/Ausstieg

- + Vorne wie hinten 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 Follow-Me-Home-Funktion der Außenbeleuchtung macht nach dem Aussteigen noch kurzzeitig Licht, um einen sicheren Heimweg zu ermöglichen.
- 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. Bei geöffneter Heckklappe lässt sich das Fahrzeug verriegeln. Bleibt der Schlüssel im Kofferraum liegen, ist dadurch ein versehentliches Aussperren möglich

2,5 Kofferraum-Volumen*

Mit 260 Liter Fassungsvermögen liegt das Kofferraumvolumen nur im Bereich des Klassendurchschnitts.

- + Mit umgeklappter Rücksitzbank schluckt der Punto üppige 635 Liter an Gepäck (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Mit 260 l Volumen liegt die Größe des Kofferraums auf Klassenniveau.

2,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Die Heckklappe ist einfach zu öffnen. Ein Druck auf das (leicht verschmutzende) Fiat-Emblem entriegelt sie, die Griffmulde unter der Klappe ist allerdings schmal. Die Ladeöffnung ist groß, die Heckklappe öffnet weit (über 1,93 m Höhe), beim Schließen bleiben die Finger sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig. Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe können alle Gegenstände gut erreicht werden.
- Das Gepäck muss über eine hohe Bordwand gehoben werden (außen 75 cm, innen 26 cm). Bei umgeklappter Rücksitzbank stört eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Als Beleuchtung muss man sich mit einer schwachen Lampe begnügen.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich problemlos umklappen. Bei Bedarf kann zuvor die Sitzfläche hochgeklappt werden, dass die Rückenlehnen waagrecht liegen. Beim Zurückklappen muss mit der zweiten Hand das Gurtband zur Seite gehalten werden.

- Für kleine Utensilien fehlen Ablagen. Sie können nur in der Reserveradwanne verstaut werden.

⊕ Das Lenkrad lässt sich problemlos in Höhe und Reichweite einstellen. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Gut erreichbar, aber nicht beleuchtet ist das Zündschloss angebracht. Die Bedienung der Heizung ist sehr einfach gehalten und absolut problemfrei. Die elektrischen Fensterheber sind vorn Serie, hinten kosten sie 190 € extra. Sie sind rundherum mit einer Antipp-Funktion ausgerüstet. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung sitzt an günstiger Stelle. Kontroll- und Warneinrichtungen informieren über die wichtigsten Funktionen. Die Tipp-Blinker-Funktion vereinfacht das Blinken bei Spurwechseln, fünfmaliges Blinken bei einmaligem Tippen ist aber zu viel des Guten. Bis auf die Bedienelemente am Dachhimmel und an den Lüftungsdüsen ist alles ausreichend beleuchtet. Die Radioposition ist einwandfrei, es kann über Lenkradtasten bedient werden. Anzeigen und Kontrollleuchten sind für alle wichtigen Überwachungsfunktionen vorhanden. Die Instrumente sind gut ablesbar, nur das rot gepixelte Display stört die optische Wahrnehmung. Mit dem Bordcomputer können mehrere Durchschnittsverbräuche berechnet werden. Das portable TOMTOM-Navigationsgerät wird durch einen praktischen Halter am Armaturenbrett befestigt und geladen. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig verbaut.

⊖ Zum Einschalten des Wischers muss der Lenksäulenhebel umständlich gedreht werden, das Wischintervall ist geschwindigkeitsabhängig. Bei aktivierten Scheibenwischern wischt der Heckwischer bei eingelegetem Rückwärtsgang ohne Unterbrechung durch. Die Schalter für die Nebelleuchten sind sehr weit entfernt, vor dem linken Knie angebracht. Die Bedienelemente der Heizung sind sehr tief angebracht. Untragbar ist die Bedienung der Sitzheizung. Die Taster sind in der Mittelkonsole so weit hinten eingebaut, dass sich der Fahrer umdrehen muss, um sie zu bedienen. Die Einstellräder für die Vordersitzlehnen sind schlecht zu erreichen, die Höhenverstellung ist schwergängig. Versucht man den Fahrersitz ganz nach vorne zu schieben, so verklemmt er sich mit der Verkleidung der Mittelkonsole und beschädigt diese. Hinten fehlt eine Innenbeleuchtung. Das Handschuhfach ist klein, die Form nicht zweckmäßig.



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

⊕ 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.

3,3 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.

3,2 KOMFORT

3,2 Federung

- + Langgezogene Bodenwellen bringen den Punto nicht aus der Ruhe. Karosserie-Nicken beim Bremsen oder Beschleunigen tritt kaum auf. Auch Seitenneigung ist kaum spürbar.
- Das Fahrwerk ist sehr hart abgestimmt. Der Komfort lässt zu wünschen übrig. Treten viele kurze Wellen hintereinander auf, dann kann der Punto in nervöses Wippen versetzt werden. Einzelhindernisse werden deutlich an die Insassen weitergegeben



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.

2,9 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, auch wenn die Wangen etwas weich ausgeführt sind. 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.

- + Die Polsterung der Vordersitze ist weich und deshalb recht bequem. Die Rückenlehnen sind vorne und hinten hoch, die vorderen aber oben etwas schmal ausgebildet. Die Atmungsaktivität der Stoffsitze ist gut.
- Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die weiche Polsterung der Rücksitzbank ist nach ca. 3 cm vollständig komprimiert. Dann sitzt man auf einer Stahlplatte.

3,1 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei 71,1 dB(A). Das ist Klassendurchschnitt. Der Motor ist in allen Drehzahl- und Lastbereichen deutlich zu hören, nervt die Insassen aber nicht übermäßig. Aber 120 km/h treten auch deutliche Windgeräusche auf.

- + Fahrgeräusche sind kaum zu vernehmen.

3,6 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne durchschnittlich gut an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten ist die Leistung etwas schlechter. Eine manuelle Klimaanlage (Serie) sorgt im Sommer für einen kühlen Innenraum. Auf Wunsch (350 € Aufpreis) gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik.

– Temperatur und Luftverteilung können für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam eingestellt werden, die Luftverteilung nur in vorgegebenen Stufen. Die hinteren Seitenscheiben können nur halb geöffnet werden und stehen somit einer zügigen Fahrzeugdurchlüftung im Weg.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen des Diesels können absolut überzeugen. Sowohl bei voller Beschleunigung, als auch bei den Elastizitätsmessungen in den größten zwei Gängen liefert er gute Ergebnisse ab. Die katastrophale Anfahrschwäche des Vorgängers ist jetzt deutlich entschärft, aber noch nicht ganz verschwunden.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur ist für einen kleinen 4-Zylinder-Diesel bemerkenswert. Er neigt weder zum Brummen noch zum Dröhnen. In jedem Betriebszustand ist ein leichtes Dieselvibrieren und deutliches Nageln zu vernehmen, wirklich störend ist es aber nie.

2,6 Schaltung

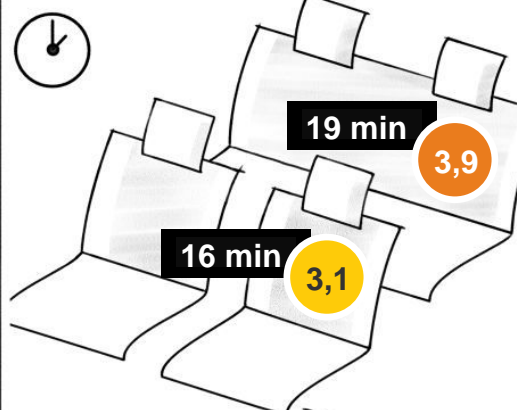
Man kann die Gänge recht gut schalten, leichtes Haken tritt trotzdem gelegentlich auf. Die Schaltwege könnten etwas kürzer sein. Durch die Leichtgängigkeit des Getriebes ist, trotz gelegentlichem Haken, die Schaltgeschwindigkeit hoch.

- + Eine Gangempfehlung unterstützt bei der Gangwahl und hilft somit beim Kraftstoffsparen.
- 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 Drehzahlspünge ergeben. Trotzdem, dass der Fiat nur 5 Gänge hat, ist die Gesamtübersetzung nicht zu kurz. 3000 Umdrehungen in der Minute, bei einer Geschwindigkeit von 130 km/h im höchsten Gang, sind in Ordnung.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist gut. Das serienmäßige ESP hält das Fahrzeug sicher auf Kurs und sorgt für gute Traktion. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht es die gute Note 1,8. Nur bei Spurrillen und Verwerfungen in der Fahrbahn tendiert der Fiat dazu etwas nervös zu werden.

2,3 Kurvenverhalten

⊕ Der Punto EVO 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 aber nicht.

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. Per Knopfdruck kann die Lenkung auf den City-Modus geschaltet werden, dass die Lenkkräfte reduziert werden.

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

2,7 Bremse

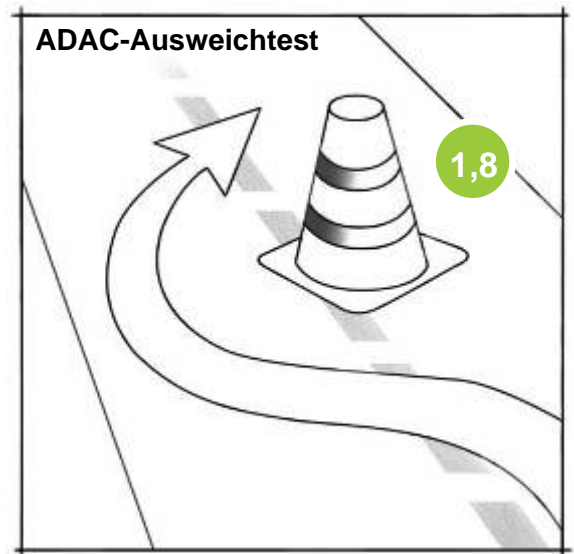
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Punto EVO durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Auch bei starker Beanspruchung lässt die Bremsanlage nicht nach. Das Ansprechen der Bremse ist einwandfrei, ebenso kann man sie gut dosieren.

2,4 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig ist der Fiat Punto EVO mit ESP und Bremsassistent BAS ausgestattet. Gegen einen Aufpreis von 150 € ist ein Reifendruckkontrollsystem lieferbar. In den Nebelscheinwerfern ist bereits bei Serienausstattung Abbiegelicht integriert. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Der Warnblinkschalter dürfte farblich besser hervorgehoben sein.



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.

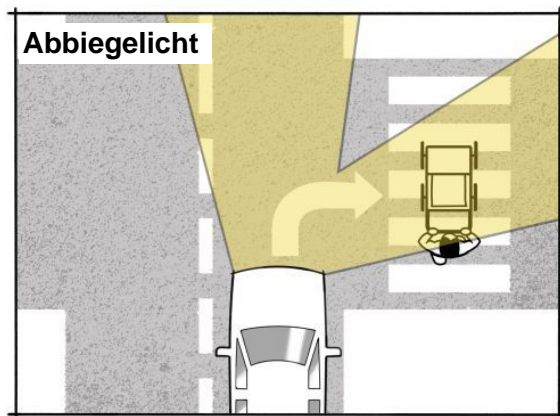
2,4

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Punto alle fünf möglichen Sterne (altes Bewertungsschema bis Ende 2008). Der Test wurde mit einem Grande Punto vor Facelift durchgeführt. Durch das Facelift wurden aber kaum Veränderungen vorgenommen, die das Crashtestergebnis verändern können. Deswegen dürften die Ergebnisse verwertbar sein. In keinem Bereich besteht ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Die Fahrgastzelle weist nach dem Crash nur minimale Deformationen auf. Fahrer und Beifahrer werden durch die Kombination aus Airbag und modernem Gurtsystem mit Strammer und Kraftbegrenzer gut geschützt, die Belastungswerte liegen bei allen Körperregionen im unkritischen Bereich. Auf der Fahrerseite ist serienmäßig ein Knieairbag verbaut. Die Pedalerie, die nur moderat in den Innenraum gestoßen wird, stellt kein erhöhtes Verletzungsrisiko dar. Es werden 14 von max. 16 Punkten erreicht.

Beim Seitencrash und Pfahlaufprall zeigt sich ein sehr hohes Schutzpotential insbesondere durch Seiten- und von vorn bis hinten reichende Vorhangairbags. Es wird die Höchstpunktzahl 18 erreicht. 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.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,0

Kindersicherheit

Auf dem hintern Mittelsitz dürfen laut Fahrzeughersteller keine Kindersitze befestigt werden. Der rechte Front-Airbag lässt sich über Menüfunktionen deaktivieren - keine optimale Lösung. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden.

+ Auf beiden Sitzplätzen lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix unkompliziert und stabil befestigen. Die Fensterschließkräfte sind niedrig und beugen somit Verletzungen vor.

- Für Babyschalen sind hinten die Gurte recht knapp bemessen.

2,9

Fußgängerschutz

Mit 19 Punkten beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Punto gerade so drei von vier Sterne erreichen. Ein recht passables Ergebnis. Die Anprallzonen beim Fußgängerunfall sind überwiegend nachgiebig genug gestaltet, um das Verletzungsrisiko möglichst gering zu halten. Lediglich die seitlichen Motorhaubenkanten und der Übergangsbereich zur Windschutzscheibe sind nicht gut entschärft. Es werden 19 von max. 36 Punkten erreicht.

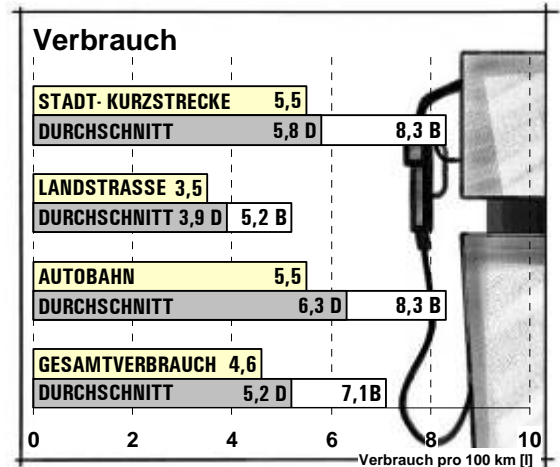
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Fiat Punto EVO 1.3 JTD hat einen mittleren Testverbrauch von 4,6 Litern auf 100 km. Dieser setzt sich zusammen aus dem Verbrauch in der Stadt (5,5 l/100 km), auf der Landstraße (3,5 l/100 km) und der Autobahn (5,5 l/100 km). Er emittiert dabei 122 g/km CO2 und erhält dafür 30 Punkte im ADAC-Ecotest.

2,0 Schadstoffe

⊕ Das Abgas ist sauber. Nur im Autobahnzyklus sind NOx- und Partikelaußstoß leicht erhöht. Im ADAC-Ecotest erhält der Fiat somit 40 Punkte. Kombiniert mit den CO2-Punkten erreicht er 4 Sterne.



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

4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,6 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Punto sich mit günstigen Dieselmotorkraftstoff begnügt, kann er in der Betriebskostenwertung eine sehr gute Note ergattern.

5,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,6 Wertstabilität*

⊕ Der Punto EVO startete erst im Herbst 2009. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist somit kein Modellwechsel zu erwarten, welcher den Restwertverlauf negativ beeinflussen könnte.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Ein Schnäppchen ist der Punto EVO in der fünftürigen Variante mit Racing-Ausstattung und dem 1,3 Liter-Dieselmotor nicht. Der, im Vergleich zur Einstiegsvariante, hochwertig ausgestattete Testwagen hat einen Grundpreis von 18.300 €. Ordert man ein paar nützliche Optionen dazu, so kommt die 20.000 €-Grenze recht nahe.

4,8

Fixkosten*

– Auch die Fixkosten sind nicht sehr erschwinglich. In allen Versicherungsklassen ist der Fiat sehr hoch eingestuft. Die Kfz-Steuer schlägt mit 123 € pro Jahr zu Buche.

4,1

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten sind hoch. Die hohen Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten tragen zu diesen Kosten bei. Die günstigen Betriebskosten und der geringe Wertverlust können den Punto nicht vor einer schlechten Bewertung bewahren.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	1.4 8V	1.4 16V Start&Sto pp	1.4 16V Turbo Start&Sto pp	1.3 JTD 16V Start&Sto pp	1.3 JTD 16V Start&Sto pp	1.6 JTD 16V Multijet	1.4 8V NP
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)	77(105)	99(135)	55(75)	70(95)	88(120)	51(70)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	115/3250	130/4000	206/1750	190/1750	200/1500	320/1750	104/3000
0-100 km/h[s]	14,5	13,2	10,8	8,5	13,6	11,7	9,6	16,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	155	165	185	200	165	178	193	156
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,5 S	6,6 S	6,3 S	6,3 S	4,5 D	4,6 D	5,2 D	4,5 G
CO ₂ [g/km]	135	139	134	129	108	110	119	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/18	17/18/20	18/18/20	17/21/22	17/20/21	17/20/21	17/21/23	17/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	56	66	56	46	123	123	152	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	430	436	468	514	430	458	507	413
Preis [Euro]	12.350	12.950	15.600	17.950	16.350	18.300	20.350	16.950

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,5/ 3,5/ 5,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	110g/km/ 122g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4065/1687/1490 mm
Leergewicht/Zuladung	1245 kg/460 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/635 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	975 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Rückleuchten	Serie
Regensensor (Paket "Komfort")	850 Euro
Reifendruckkontrolle	150 Euro
Servolenkung (Dualdrive)	Serie
Tempomat (Paket "Komfort")	850 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	100 Euro
Audioanlage (inkl. Blue & Me)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/190 Euro ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend (Paket "Komfort")	850 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/-automatik (2 Zonen)	Serie/350 Euro
Knieairbag (Fahrerseite)	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (inkl. Funkfernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro
Schiebe-Hubdach	870 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	88 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	81 Euro
Monatlicher Wertverlust	230 Euro
Monatliche Gesamtkosten	458 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/21
Grundpreis	18.300 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen