



## Fiat Punto EVO 1.4 16V Multiair Turbo Start&Stopp Sport

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(99 kW / 135 PS)

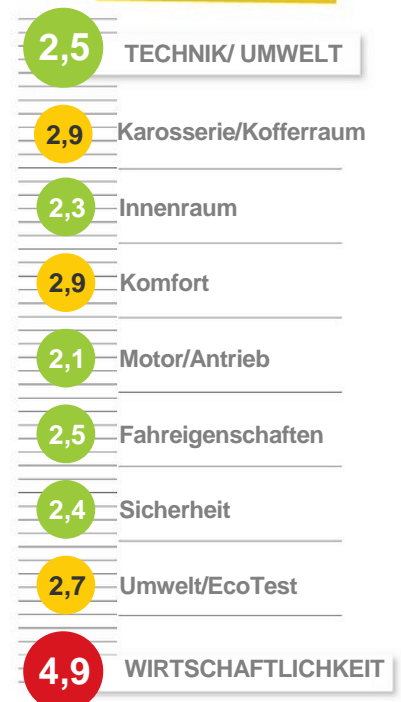
Der Fiat Punto EVO 1.4 16V Turbo ist mit moderner Technik bestückt. Das Multiair-System, bei welchem die Ventile nicht mehr direkt von der Nockenwelle geöffnet werden, sondern der Ventilhub individuell den Betriebszuständen angepasst wird, verspricht gesteigerte Leistung bei geringerem Verbrauch. Auch das Start-Stopp-System soll den Kraftstoffkonsum, vor allem im Stadtverkehr, senken. Kräftig ist der Motor tatsächlich, bei den Fahrleistungsmessungen liefert er hervorragende Ergebnisse ab. Aber der Kraftstoffverbrauch ist mit durchschnittlich 6,3 l/100 km nicht besonders gering. Im EcoTest erhält der Punto nur drei Sterne. Der Punto EVO ist ein rundum ordentliches Fahrzeug, bei dem der Komfort in der Sport-Ausstattung etwas kurz kommt. Ein hohes Preisniveau muss aber kalkuliert werden. Der Grundpreis beträgt 18.850 €, aber auch der Unterhalt ist sehr teuer. **Karosserievarianten:** Dreitürer **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3, Ford Fiesta, Opel Corsa, Skoda Fabia, VW Polo

**+** sehr gute Fahrleistungen, gutes Platzangebot vorne, geringer Schadstoffausstoß, sicheres Fahrwerk, gute Kindersicherheit

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



### ADAC-URTEIL



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.

⊕ 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 495 kg ist üppig. Der Unterboden ist großzügig mit Abdeckungen versehen, was unnötige Luftwirbel verhindert und somit den Kraftstoffverbrauch reduziert.

⊖ 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 bestellt werden und sind zudem lackiert. Im Falle einer Reifenpanne ist nur eine Reparaturset an Bord, Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergeblich.

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.

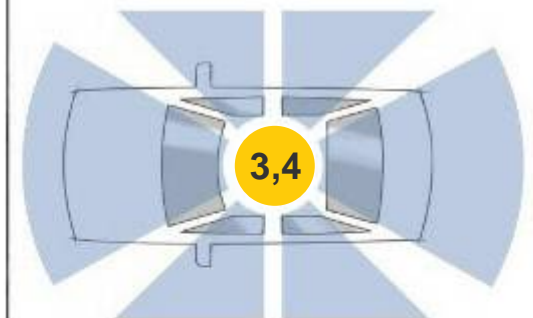
⊕ Die abfallende Front sorgt für gute Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug. Gut ist die Rücksicht in den Außenspiegeln. Auch das Wischerfeld ist absolut zufriedenstellend, nur der Blick nach rechts oben, auf eine Ampel wird durch Nässe behindert. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch bei ausgeschalteten Scheinwerfern. Ebenso ist Abbiegelicht an Bord. Bei Lichteinfall von hinten blendet der Innenspiegel automatisch ab.

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

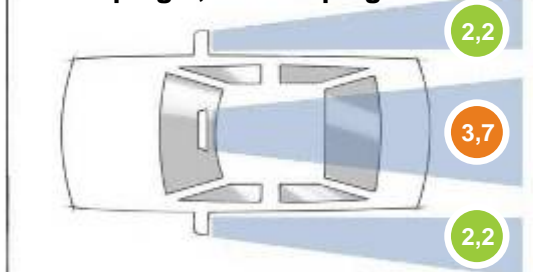


Die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten beträchtlich ein.

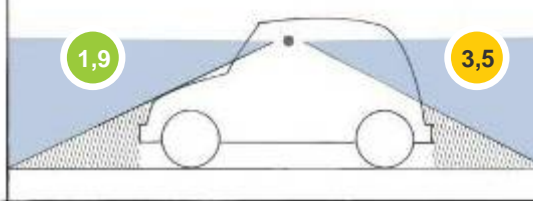
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

2,9

## 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 außer dem Fahrer 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.
- ⊖ Durch die niedrige Dachlinie stößt man sich leicht den Kopf. 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

2,6

## Kofferraum-Volumen\*

Mit 250 Liter Fassungsvermögen liegt das Kofferraumvolumen nur im Bereich des Klassendurchschnitts. Das Soundsystem verkleinert den Laderaum um zehn Liter.

- ⊕ Mit umgeklappter Rücksitzbank schluckt der Punto üppige 625 Liter an Gepäck (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Mit 250 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, wenn die Mittelarmlehne nicht zu hoch justiert ist. Gut erreichbar, aber nicht beleuchtet ist das Zündschloss angebracht. Die vorderen Scheibenwischer werden per Sensor aktiviert. Dass die Empfindlichkeit des Sensors eingestellt wird, indem man sich aufwändig durch ein Menü drückt, das ist nicht optimal gelöst. 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. Optional ist ein Tempomat an Bord, dessen Memoryfunktion nur funktioniert, wenn man ihn per Bremspedal deaktiviert.

⊖ Bei aktivierten Scheibenwischern wischt der Heckwischer bei eingelegtem Rückwärtsgang ohne Unterbrechung durch. Die Schalter für die Nebelleuchten sind sehr weit entfernt, vor dem linken Knie angebracht. Die Bedienelemente der Klimaautomatik sind sehr tief angebracht. Auch die Bedienung ist trotz eines logischen Aufbaus nicht optimal. Kleine Tasten, ein überladenes Display und schlecht greifbare Drehringe erschweren das Handling unnötig. Untragbar ist die Bedienung von Sitzheizung und Lordosenstütze. Die Taster sind in der Mittelkonsole so weit hinten eingebaut, dass sich der Fahrer umdrehen muss, um sie zu bedienen. Die sind von der Mittelarmlehne verdeckt. 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 ca. 1,80 m Größe (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Für drei erwachsene Personen ist die Innenbreite zu knapp.

### 2,9 KOMFORT

#### 3,3 Federung

Der Punto EVO Sport hat serienmäßig ein Sportfahrwerk verbaut, welches das ruppige Federungsverhalten des Standard-Punto verstärkt.

- ⊕ 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.

### 2,8 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. Der Fahrersitz ist mit einer Lordosenstütze ausgestattet.
- ⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die weiche Polsterung der Rücksitzbank ist nach ca. 3 cm vollständig komprimiert. Dann sitzt man auf einer Stahlplatte.

### 3,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei 70,7 dB(A). Das ist Klassendurchschnitt. Der Motor ist in allen Drehzahl- und Lastbereichen deutlich zu hören, nervt die Insassen aber nicht übermäßig. Er arbeitet sehr kernig. Aber 120 km/h treten auch deutliche Windgeräusche auf.

- ⊕ Fahrgeräusche (z. B. Reifenabrollgeräusche, Geräusche des Antriebsstrangs) sind kaum zu vernehmen.

## 2,4 Klimatisierung

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

- + Vorne vergehen gerade mal zwölf Minuten bis die Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht ist. Hinten dauert es drei Minuten länger. Bei der optionalen Klimaautomatik können die Temperaturen für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden. Die Luftverteilung wird gemeinsam geregelt, die Bereiche sind aber einzeln anwählbar. Die Umluftfunktion wird automatisch gesteuert.
- Die hinteren Seitenscheiben können nur halb geöffnet werden und stehen somit einer zügigen Fahrzeugdurchlüftung im Weg.

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 1,0 Fahrleistungen\*

- + Die Fahrleistungen des Benziners sind hervorragend. Sowohl bei voller Beschleunigung, als auch bei den Elastizitätsmessungen in den größten zwei Gängen liefert er top Ergebnisse ab.

### 2,8 Laufkultur

Die Laufkultur ist, typisch für einen 4-Zylinder-Benziner, in Ordnung. Vibrationen sind kaum zu spüren, im Teillastbereich hat er aber eine deutliche Neigung zum Dröhnen.

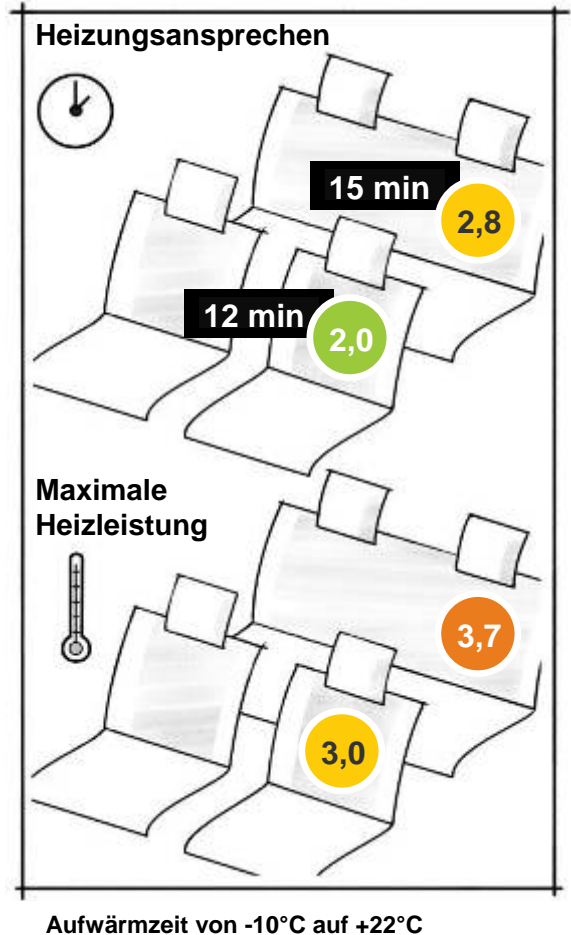
## 2,6 Schaltung

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.

## 2,8 Getriebeabstufung

Die einzelnen Gänge sind so abgestimmt, dass die Abstufungen gut zueinander passen und sich keine zu großen Drehzahlsprünge ergeben. Sechs Gänge würden trotzdem besser zur Motorcharakteristik passen. Bei 130 km/h dreht der Punto im größten Gang bereits mit 3.400 Umdrehungen pro Minute. Hier steckt Spritsparpotenzial, was mit einer niedrigeren Drehzahl realisierbar wäre.



## 2,5 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, das die Lenkkräfte reduziert werden.

⊖ Ein Wendekreis von 11,1 Meter ist für einen Kleinwagen zu viel.

### 2,9 Bremse

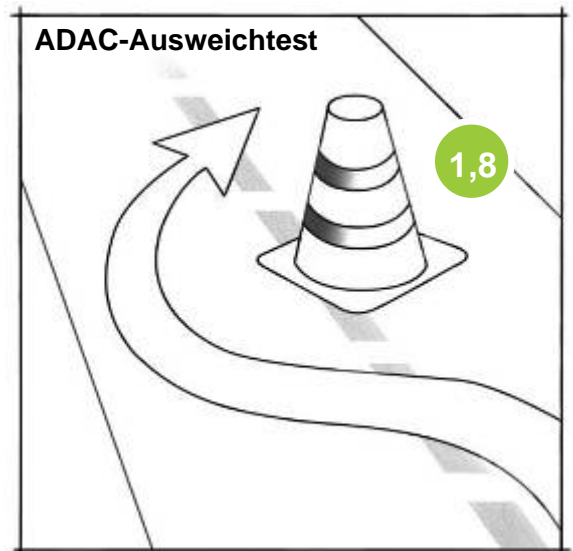
Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Punto EVO durchschnittlich 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Auch bei starker Beanspruchung lässt die Bremsanlage nicht nach. Das Ansprechen der Bremse ist einwandfrei. Das ABS regelt früh und häufig.

## 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.

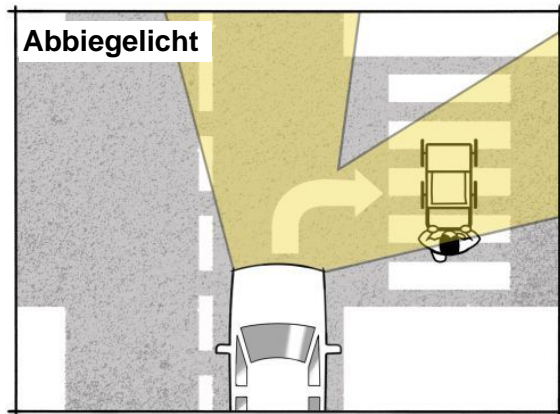


Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC-Crashtest 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 Crashergebnis 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.**

## 2,1 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 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.



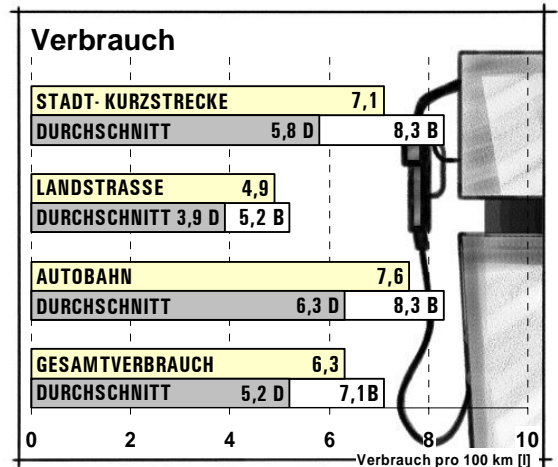
## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,7 Verbrauch/CO2\*

Der Fiat Punto EVO 1.4 Multiair hat einen mittleren Testverbrauch von 6,3 Litern auf 100 km. Dieser setzt sich zusammen aus dem Verbrauch in der Stadt (7,1 l/100 km), auf der Landstraße (4,9 l/100 km) und der Autobahn (7,6 l/100 km). Er emittiert dabei 141 g/km CO2 und erhält dafür 23 Punkte im ADAC-Ecotest.

### 1,6 Schadstoffe

+ Das Abgas ist sauber. Nur im Autobahnzyklus treten leicht erhöhte CO-Werte auf. Im ADAC-Ecotest erhält der Fiat somit 44 Punkte. Kombiniert mit den CO2-Punkten erreicht er 67 Punkte und somit nur 3 Sterne.



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

## 4,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 4,3 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

- Der Verbrauch des Multiair-Punto kann gerade noch durchschnittlich bewertet werden. Da er aber teuren Superkraftstoff konsumiert sind die Betriebskosten hoch.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

### 3,6 Wertstabilität\*

Als Gebrauchtwagen wird dem Punto EVO im vierjährigen Kalkulationszeitraum eine mittlere Wertstabilität prognostiziert.

### 4,5 Kosten für Anschaffung\*

- Der Punto EVO 1.4 16V Multiair Turbo Start & Stopp in der Sport-Ausstattung ist ein teurer Kleinwagen. Ein Grundpreis von 18.850 € ist in dieser Klasse zu viel. In dieser Ausstattungsvariante ist er aber zumindest reichhaltig ausgestattet.

4,0

## Fixkosten\*

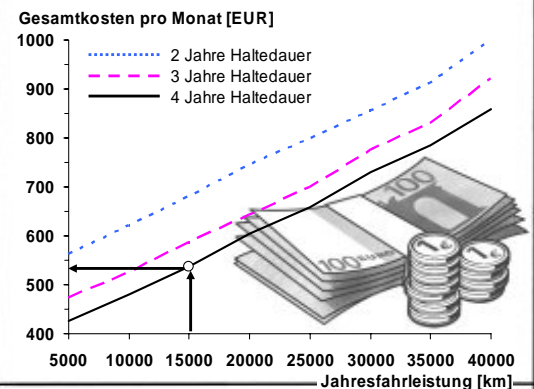
– Auch die Fixkosten sind nicht sehr erschwinglich. In allen Versicherungsklassen ist der Fiat sehr hoch eingestuft. Nur die Kfz-Steuer ist mit 46 € pro Jahr günstig.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Einen Punto EVO 1.4 Multiair zu fahren ist ein teures Vergnügen. Ob es Betriebs-, Werkstatt-, Reifen- oder Fixkosten sind, teuer sind sie alle. Der durchschnittliche prozentuale Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis ebenso beachtlich. Der Unterhalt des kleinen Italieners ist teuer.

## Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 536 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V Start&Stopp	1.4 8V Start&Stopp	1.4 16V Multiair Start&Stopp	1.3 JTD 16V Multijet Start&Stopp	1.3 JTD 16V Multijet Start&Stopp	1.3 JTD 16V Multijet Start&Stopp	1.6 JTD 16V Multijet	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	4/1248	4/1248	4/1248	4/1598	4/1368
Leistung [kW(PS)]	50(69)	57(77)	77(105)	55(75)	63(86)	70(95)	88(120)	51(70)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	115/3250	130/4000	190/1750	200/1750	200/1500	320/1750	104/3000
0-100 km/h[s]	14,4	13,2	10,8	13,6	13,1	11,7	9,6	16,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	165	185	165	172	178	193	156
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,9 S	6,3 S	6,3 S	4,5 D	4,0 D	4,6 D	5,2 D	4,5 G
CO2 [g/km]	123	132	134	108	95	110	119	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17V/18V/ 17V	17/18/19	17/18/19	18/19/21	18V/19V/ 21V	18/19/21	18/21/22	17/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	32	52	56	123	123	123	152	28
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	427	443	477	420	433	463	516	420
Preis [Euro]	12.790	13.510	15.600	15.110	16.900	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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1368 ccm
Leistung	99 kW (135 PS)
bei	5000 U/min
Maximales Drehmoment	206 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17V
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/45R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,05 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,1/ 4,9/ 7,6 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km / <b>141g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>71dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4065/1687/1483 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1235 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>250 l/625 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>710 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor (Komfort Paket)	1.200 Euro°
Reifendruckkontrolle	150 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat (Komfort Paket)	1.200 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	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	190 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Komfort Paket)	1.200 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	350 Euro°
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>132 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>73 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>260 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>536 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/22
Grundpreis	18.850 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 / UMWELT<sup>1</sup>

**2,5**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen