



Fiat Freemont 2.0 JTD Multijet 16V Urban (DPF)

Fünftürige Großraumlimousine der
Mittelklasse (125 kW / 170 PS)

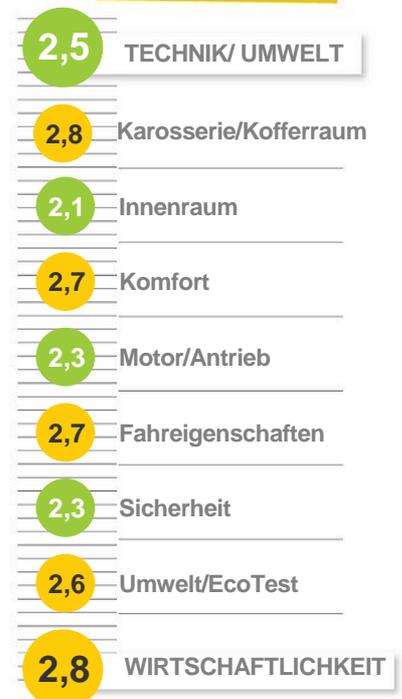
Im September 2011 wurde der Fiat Ulysse vom Freemont abgelöst. Das Design wirkt vertraut, bis auf den Antriebsstrang ist der Freemont annähernd baugleich mit dem Dodge Journey. Selbst in der luxuriösen Ausstattungsvariante Urban und mit der Top-Motorisierung, dem 125 kW/170 PS-Diesel, ist der Van mit einem Grundpreis von 28.790 Euro nicht allzu teuer. Die Grundausstattung ist bereits reichhaltig. Klappt man die beiden Notsitze im Kofferraum hoch, so bietet der Fahrgastraum sieben Sitzplätze. Ganz durchdacht ist das Sitzkonzept aber nicht. In der dritten Reihe ist der Fußraum zu klein. Schiebt man die zweite Sitzreihe vor, um diesen fehlenden Platz zu gewinnen, können dort nur noch Kinder untergebracht werden. Der Freemont ist ein Fahrzeug, das weder durch Tops noch durch Flops auffällt, aber im Detail ließe er sich verbessern.

Karosserievarianten: keine. **Konkurrenten:** Ford Galaxy.

- + großer & variabler Innenraum, gutes Crashverhalten
- sehr großer Wendekreis, teure Haftpflichtversicherung



ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung der Karosserie zeigt im Detail Schwächen. Die Kunststoffteile sind nicht passgenau, aber auch die Blechteile dürften sauberer eingepasst sein. Die Karosseriebleche sind nicht schön gefalzt und geschweißt und zum Teil schlecht versiegelt. Im Innenraum tragen die Kunststoffteile Spuren der Bearbeitung. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen, wodurch unnötige Luftwirbel reduziert werden. Der restliche Unterboden zeigt sich aber sehr zerklüftet. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die Schweller werden aber nicht durch Schutzleisten vor Zerkratzen geschützt. Auf dem Dach sind Lasten bis 68 kg erlaubt.

⊕ Im Innenraum findet man viel Leder und Lederimitat, aber auch gelegentlich etwas billig wirkendes Plastik. Armaturenbrett und Türverkleidungen sind geschäumt. Beide Stoßfänger bestehen aus mehreren Teilen und erlauben bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur - die besonders gefährdeten Ecken werden aber nicht geschützt. Es dürfen sehr großzügige 610 kg zugeladen werden.

⊖ Der Tankdeckel kann nicht abgeschlossen werden. An den Seiten gibt es keine Schutzleisten, welche das Karosseriekleid vor anschlagenden Türen schützen könnten. Bei Reifenschäden hilft nur ein Pannenset, welches sich bei größeren Beschädigungen als nutzlos zeigt. Der Fanghaken der Motorhaube ist schlecht zu finden und schwierig zu bedienen. Die Haube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten. Defekte Scheinwerferlampen können nur vom Fachmann getauscht werden.

Nach vorn kann das Fahrzeugende kaum abgeschätzt werden. Hinten gelingt dies aufgrund des steilen Hecks besser, aber auch nur, wenn die dritte Sitzreihe nicht aufgerichtet ist. Bei Nacht leuchtet das Halogenlicht die Straße nur durchschnittlich aus.

⊕ Die erhöhte Sitzposition ermöglicht dem Fahrer einen guten Überblick über das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und ermöglichen eine gute Sicht nach hinten. Bei Regen sorgen die Scheibenwischer für eine großflächig gereinigte Scheibe.

⊖ Das Ergebnis der ADAC Rundumsicht-Messung enttäuscht. Die breiten Dachsäulen und die großen, nicht versenkbaren Kopfstützen der zweiten Sitzreihe machen den Fiat sehr unübersichtlich. Niedrige Hindernisse vor dem Fahrzeug können nur schlecht erkannt werden, hinter dem Fahrzeug sind sie quasi unsichtbar. Das Sichtfeld des Innenspiegels (automatisch abblendend) ist auch aufgrund der hohen Kopfstützen stark eingeschränkt. Für vorn gibt es keine Einparkhilfe.

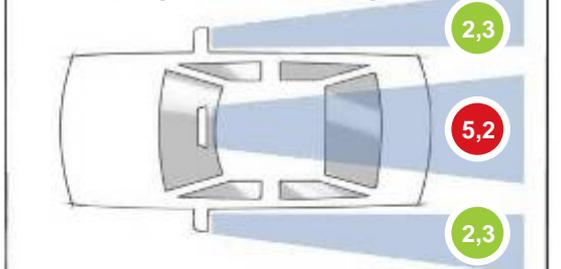


Breite Dachsäulen und große nicht versenkbare Kopfstützen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

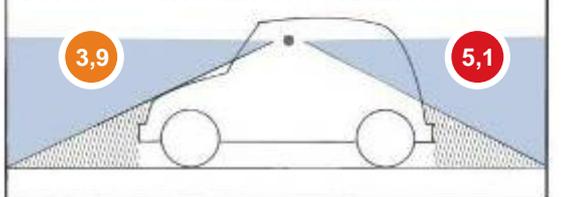
Rundumsicht



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.

2,0

Ein-/Ausstieg

- ⊕ Die hohe Sitzposition und die großen Türausschnitte erlaubt bequemes Ein- und Aussteigen. Die hinteren Türen lassen sich fast rechtwinklig zur Karosserie aufklappen und geben somit den vollen Türausschnitt frei. Der Zustieg zur dritten Sitzreihe ist etwas mühsamer aber auch problemlos zu bewältigen. Das serienmäßige Keyless-Access-System ermöglicht das Ent- und Verriegeln der Türen per Fingertipp, der Fahrzeugschlüssel kann hierfür in der Tasche bleiben. Über jeder Tür sind Haltegriffe am Dachhimmel, die vor allem beim Aussteigen hilfreich sein können. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs bleiben die Scheinwerfer noch kurze Zeit in Betrieb und leuchten den Heimweg aus.
- ⊖ Durch die hohen und breiten Schweller muss man mit einem sehr großen Schritt in das Fahrzeug steigen.

2,6

Kofferraum-Volumen*

- ⊕ Als Fünfsitzer bietet der Fiat einen großzügigen Laderaum mit 425 Litern Fassungsvermögen. Klappt man alle Sitze um, so stehen sogar 750 Liter zur Verfügung. Das steile Heck ermöglicht großzügiges Beladen bis zum Dach.
- ⊖ Sind alle Sitze aufgerichtet, so verbleibt nur noch ein sehr kleiner Gepäckraum mit 130 Liter Fassungsvermögen.



Mit 425 l Volumen ist der Kofferraum von durchschnittlicher Größe. Platz fürs Reisegepäck ist genügend vorhanden.

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Das Öffnen und Schließen der Heckklappe funktioniert problemfrei. Sie schwingt 1,86 Meter nach oben. Nur den Griff zur Entriegelung sucht man nicht rechts unter der Griffleiste, besser wäre er mittig angebracht. Beim Ausladen gibt es keine störende Ladekante. Die Ladeöffnung ist riesig, nur am Dach begrenzt ein Querholm etwas. Das Format des Gepäckraums ist praktisch, die Zugänglichkeit einwandfrei.
- ⊖ Die Ladekante liegt 79 cm über der Straße. Gepäckstücke müssen deshalb weit hoch gehoben werden, um sie in den Kofferraum zu befördern.

2,6

Kofferraum-Variabilität

Die dritte Sitzreihe lässt sich komplett versenken, die zweite Sitzreihe kann asymmetrisch geteilt umgeklappt werden. Die Bedienung des Klappmechanismus ist aber etwas unbequem. Nach dem Entriegeln klappen die Lehnen mit Schwung vor - die Gefahr ist groß, dass man von der klappenden Lehne erwischt wird.

- ⊕ Für kleine Gegenstände gibt es gute Ablage- und Befestigungsmöglichkeiten: Im hinteren Teil des Kofferraums befindet sich ein Ablagefach im Boden und im Kofferraum kann ein Gepäcknetz eingehängt werden. Werden sehr lange Gegenstände eingeladen, so kann man die Lehne des Beifahrersitzes nach vorn klappen.

Die hängenden Pedale sind ordentlich positioniert, es besteht aber die Gefahr, dass man beim schnellen Wechsel vom Gas auf die Bremse hängen bleibt. Der Schalthebel wurde etwas weit hinten eingebaut. Man muss somit zum Gangwechsel eine etwas unnatürliche Haltung einnehmen - der Ellenbogen kollidiert gern mit den Sitzlehnen. Um die Nebelleuchten ein- und auszuschalten wird der Lichtschalter mehrfach nach vorn getippt, feste Rasten wären übersichtlicher.

⊕ Das Lenkrad lässt sich individuell auf unterschiedlich große Fahrer anpassen. Der Startknopf liegt im Blickfeld des Fahrers und ist im Dunkeln beleuchtet. Das Intervall des Scheibenwischers lässt sich an die Regenintensität anpassen. Die Fenster werden elektrisch bedient, hinten vermisst man aber eine automatische Durchlauffunktion. Die Sitze werden teils elektrisch, teils mechanisch eingestellt. Bis auf die grobe Lehnenrastung funktioniert dies aber gut. Vorn und hinten gibt es vielfältige Ablagemöglichkeiten. Vorn erfreut ein großes Staufach unter der Beifahrersitzfläche, hinten gibt es im Boden zusätzliche Fächer. Leider können aber keine großen Flaschen verstaut werden. Die Instrumente zeigen sich übersichtlich, auch wenn das Display klein angeschrieben und die Tachoskalierung etwas klein angeschrieben ist. Alle Passagiere finden Leseleuchten am Dachhimmel. Sind die Türen und die Heckklappe nicht komplett geschlossen wird der Fahrer darüber informiert. Serienmäßig sind ein Tempomat und eine Berganfahrhilfe an Bord. Im Bordrechner wird man über den Kraftstoffverbrauch informiert.

⊖ Die Bedienung der Klimautomatik ist durchwegs schlecht. Teilweise werden die Einstellungen tief unten in der Mittelkonsole per Tasten und Rädchen vorgenommen, teilweise werden sie über das kleine Touchscreen-Zentralsdisplay angewählt. Im Display ist die Bedienung über mehrere Ebenen verstreut und unlogisch aufgebaut. Die Felder des Displays sind sehr klein und bei fahrendem Fahrzeug kaum mit dem Finger zu treffen. Ebenso werden im Zentralsdisplay die Radio-Funktionen bedient. Hierfür gibt es aber hinter dem Lenkrad zusätzliche Tasten. Die kleinen Lenkradtasten wollen fest gedrückt werden. Allgemein erfordert es viel Eingewöhnung, bis der Freemont zuverlässig bedient werden kann. Das Handschuhfach öffnet zu wenig und zeigt sich dann klein und zerklüftet.



Verarbeitungsqualität und Funktionalität sind zufriedenstellend und bieten noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Auch groß gewachsene Personen sitzen auf den vorderen Sitzen bequem. Sie lassen sich für Passagiere bis zu 1,91 Metern zurück schieben. Die Innenbreite und die Kopffreiheit sind dabei sehr üppig.

⊕ Der Freemont ist zwar ein Siebensitzer, die dritte Sitzreihe und der Mittelsitz der zweiten Sitzreihe müssen eher als Notsitz betrachtet werden. In der zweiten Sitzreihe finden auch Personen bis 1,87 m ausreichend Platz (Vordersitze auf 1,85 m eingestellt). Die große Kopffreiheit und die großzügige Innenbreite vermitteln ein gutes Raumgefühl.

– Die dritte Sitzreihe bietet nicht mehr so herrschaftliche Platzverhältnisse. Im Bereich der Oberschenkel wurde der Platz knapp bemessen. Ein großes Problem stellt das Verstauen der Füße dar. Unter dem Vordersitz findet man kaum Platz, um sie darunter zu stellen. Man kann in der dritten Reihe eigentlich nur sitzen, wenn die zweite Reihe ganz nach vorn geschoben ist. Dann wird aber die zweite Sitzreihe unbrauchbar.



2,0 Innenraum-Variabilität

+ Die zweite Sitzreihe ist asymmetrisch geteilt. Die beiden Teile lassen sich separat längs einstellen. Die Einzelsitze der dritten Reihe können komplett im Kofferraumboden versenkt werden.

In der zweiten Sitzreihe finden Personen bis 1,87 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz sowie die dritte Sitzreihe sind zu knapp bemessen und nur für Kurzfahrten geeignet.

2,7 KOMFORT

3,2 Federung

Dem Fahrwerk fehlt es etwas an Ausgewogenheit. Auf langen Strecken nerven die ständigen Karosseriebewegungen. Die Vorderachse poltert teils sehr unkultiviert über Hindernisse, die Hinterachse neigt bei langen Bodenwellen zum Durchschwingen. Vor allem fällt aber die ausgeprägte Stuckerneigung auf. Bei beladenem Fahrzeug wird die Neigung zum Durchschwingen auf langwelligen Fahrbahnunebenheiten noch ausgeprägter. Lobend kann die, für ein so hohes Auto, geringe Seitenneigung in schnell gefahrenen Kurven erwähnt werden.

2,3 Sitze

+ Der Fahrersitz bietet die vielfältigsten Einstellmöglichkeiten. Das Sitzpolster kann nicht nur in der Höhe, sondern auch in der Neigung justiert werden. Lehnen und Flächen sind ordentlich ausgeformt und bieten guten Seitenhalt. Die Rückenlehnen sind sehr hoch, dürften aber im oberen Bereich etwas breiter sein. Der Fahrersitz bietet eine einstellbare Lordosenstütze. Auch die Rücksitzlehne und die Lehnen der dritten Reihe haben eine angenehme Höhe. Die straffen Polster sorgen auf allen Plätzen für hohen Sitzkomfort. Der Fahrer sitzt entspannt, die Beine werden gut unterstützt. Auch in der zweiten Reihe nimmt man eine angenehme Sitzhaltung ein.

– Am Beifahrersitz gibt es keine Höhen- oder Neigungseinstellung. Die Sitzbezüge bestehen aus Leder und Lederimitat. Auf ihnen neigt man im Sommer zum Schwitzen. Rücksitzbank und -lehne sind kaum ausgeformt, die Bank ist etwas kurz geraten. Auch den Einzelsitzen der dritten Reihe fehlt es an Kontur. Man sitzt dort so tief, dass die Schenkel frei in der Luft hängen.

2,2 Innengeräusch

+ Das Innengeräusch des Freemont liegt auf akzeptablem Niveau. Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Schallpegel von nur 68,1 dB(A) gemessen. Der Motor hält sich vornehm zurück. Bei hoher Geschwindigkeit treten aber teilweise deutliche Windgeräusche auf.

2,8 Klimatisierung

Das Ansprechen der Heizung auf den vorderen Plätzen geht in Ordnung. Nach 17 Minuten ist eine Raumtemperatur von 22° C erreicht. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, es kann aber jeder Bereich separat angewählt werden.

- + Es ist serienmäßig eine Dreizonen-Klimaautomatik verbaut, mit welcher für Fahrer, Beifahrer und Fondpassagiere unterschiedliche Temperaturen gewählt werden können.
- Hinten ist die Heizleistung dürftig. Es vergehen 20 Minuten bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Auch die maximale Heizleistung kann nicht überzeugen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

+ Die Fahrleistungen sind für einen Van dieser Größe absolut ausreichend. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 6,4 Sekunden. Der 2,0-Liter-Vierzylinder mit 125 kW/170 PS zeigt sich auch durchzugsstark. Im vierten bis sechsten Gang liefert er bei den Elastizitätsmessungen überzeugende Ergebnisse ab.

2,3 Laufkultur

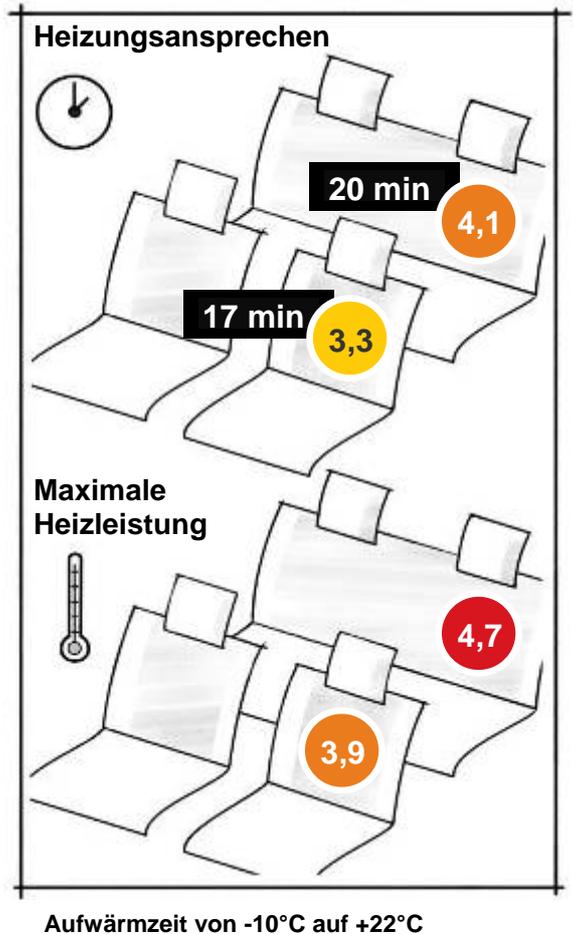
+ Der Vierzylinder-Diesel läuft weitgehend vibrationsfrei. Allenfalls im Lenkrad ist ein leichtes Kribbeln wahrzunehmen. Brummen oder Dröhnen tritt nicht auf. Das typische Verbrennungsgeräusch eines Selbstzünders hält sich vornehm im Hintergrund.

2,2 Schaltung

+ An der Präzision des Sechsgang-Schaltgetriebes gibt es nicht viel zu nörgeln. Die Gangwechsel können sehr schnell vollzogen werden, auch wenn die Schaltwege etwas länger sind. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert. Wählt man ihn bei noch ausrollendem Fahrzeug an, so sorgt eine Synchronisierung einen geräuschlosen und verschleißarmen Schaltvorgang.

2,0 Getriebeabstufung

+ Die einzelnen Schaltstufen des Sechsgang-Getriebes sind stimmig. Man findet zur gewünschten Reisegeschwindigkeit immer einen passenden Gang. Die Drehzahlsprünge beim schalten sind nicht zu groß und gleichmäßig. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit nur 2.500 Umdrehungen, wodurch vor allem auf langen Reisen nicht unnötig Kraftstoff verschwendet wird.



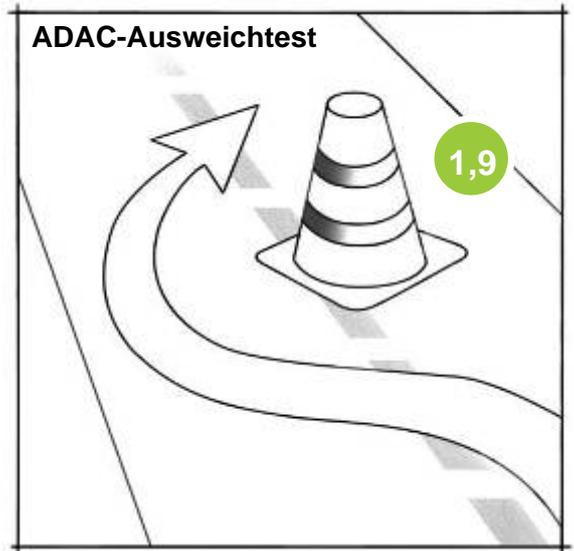
2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls schiebt der Fiat zuerst über die Vorderräder und wird dann vom ESP wieder auf Kurs gebracht. Er zeigt sich dabei sehr sicher und gut kontrollierbar. Der Geradeauslauf ist zufriedenstellend. Beim ADAC Ausweichtest liefert er ein überzeugendes Ergebnis ab. Beim sanften anlenken zeigt er zwar eine leichte Tendenz zum Übersteuern, durchfährt man den Parcours aber mit großen Lenkwinkeln, überschiebt er deutlich - ESP kontrolliert die Situation. Bei weniger griffigem Untergrund sorgt die Traktionskontrolle für souveränes Vorankommen.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven bleibt der Van lange neutral. Reißt die Haftung ab, so schiebt er gut kontrollierbar über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten kaum auf.



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.

3,3 Lenkung*

Die Lenkung dürfte etwas präziser arbeiten. Die Übersetzung des Lenkgetriebes ist nicht sehr direkt gewählt.

⊕ Auch wenn die Lenkung nicht sauber zentriert, sie spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln souverän an. Der Kraftaufwand beim Rangieren hält sich in Grenzen.

⊖ Der Fahrer ist vom Lenkgeschehen total entkoppelt. Die Rückmeldung an den Fahrer lässt zu Wünschen übrig. Ein Wendekreis von 12,6 Metern macht den Fiat, vor allem in der Stadt, sehr unhandlich.

3,3 Bremse

Ein Bremsweg von 40 Metern kann noch toleriert werden (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Kumho Solus KH16 der Größe 225/55 R19 99H). Die Bremsanlage lässt sich durchschnittlich gut dosieren.

⊕ Der serienmäßige Bremsassistent ermöglicht auch wenig geübten Fahrern ein schnelles Ansprechen in Gefahrensituationen.

2,3

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ ESP und einen Bremsassistent bekommt der Freemont-Käufer serienmäßig geboten. Ebenso wird der Reifendruck serienmäßig mit Sensoren an der Felge überwacht. Die LED-Rückleuchten werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut wahrgenommen. Gestartet kann der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen verhindert wird.

1,7

Passive Sicherheit - Insassen

Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen zum Anschnallen erinnert.

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Freemont 83% der möglichen Punkte. Die aktiven Kopfstützen der vorderen Plätze bieten Personen bis 1,95 Meter ausreichenden Schutz. Die Hinteren sind für Insassen bis 1,80 m ausgelegt und nah am Kopf der Passagiere platziert, wodurch das Risiko von Hals-Wirbel-Verletzung verringert wird. Die stabilen Bügel-Türgriffe ermöglichen im Falle eines Unfalls hohe Zugkräfte.

- Warndreieck und Verbandkasten werden unter dem Gepäckraumboden verstaut und können im Notfall, bei beladenem Kofferraum, schlecht erreicht werden.

2,9

Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Freemont im Bereich Kindersicherheit 82% der möglichen Punkte. Auch wenn auf der zweiten Sitzreihe auf allen drei Plätzen das ISOFIX-Befestigungssystem vorhanden ist, mehr als zwei Kindersitze können hier nicht vernünftig befestigt werden. Die weit öffnenden Türen und die fest installierten Gurtschlösser erleichtern den Einbau von Kinderrückhaltsystemen, die Schlösser sind aber nicht verwechslungssicher.

- Die Gurte der Rücksitzbank sind für manche Sitze zu kurz. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kinderschalen eingebaut werden - der Airbag lässt sich dort nicht deaktivieren. Die hinteren Fensterheber haben keinen Einklemmschutz und stellen somit ein großes Verletzungspotenzial, vor allem für spielende Kinder, dar.

3,1

Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Fiat beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP 50% der möglichen Punkte. Der Fiat wird seit Juni 2011 mit einer aktiven Motorhaube produziert, die Vorderkante und die gesamten Randbereiche sind aber zu aggressiv gestaltet.

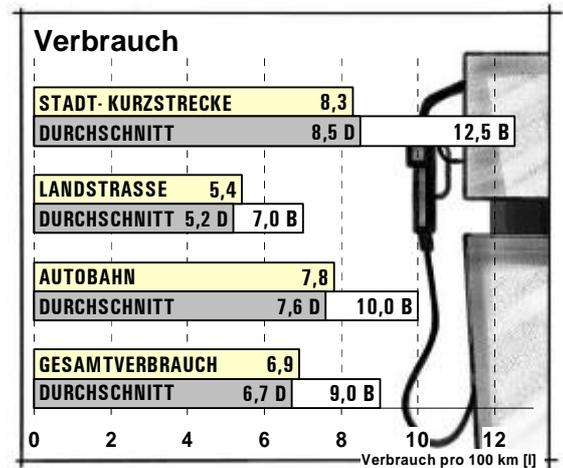
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der Kraftstoffverbrauch liegt im Mittelfeld. Der durchschnittliche Testverbrauch von 6,9 Litern auf 100 Kilometer teilt sich auf in 8,3 l/100 km innerorts, 5,4 l/100 km außerorts und 7,8 l/100 km auf Autobahnen. Beim ADAC EcoTest erhält der Fiat dafür 28 Punkte.

2,0 Schadstoffe

⊕ Der moderne Dieselmotor mit Partikelfilter hat einen geringen Schadstoffausstoß. Beim ADAC EcoTest wird er dafür mit 40 Punkten belohnt. Dies führt zu einer Gesamtwertung von 68 Punkten und somit drei Sternen.



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

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Kraftstoffkosten berechnet. Auch wenn sich der Freemont 2.0 JTD Multijet mit relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff begnügt, der nur durchschnittliche Verbrauch führt zu ebenfalls durchschnittlichen Betriebskosten.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,5 Wertstabilität*

⊕ Der Freemont ist neu auf dem Markt und ein Modellwechsel in weiter Ferne. Siebensitzer sind sehr beliebt und stellen vor allem für große Familien ein praktisches Alltagsfahrzeug dar. Der Fiat wird auf dem Gebrauchtfahrzeugmarkt ein beliebtes Objekt darstellen. Deswegen wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

2,2

Kosten für Anschaffung*

⊕ Mit 28.790 € Grundpreis halten sich die Anschaffungskosten für ein Mittelklasse-Fahrzeug in kontrollierbaren Grenzen. Die Ausstattung ist reichhaltig. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen, müssen nur Optionen im Wert von 700 € dazu bestellt werden.

4,8

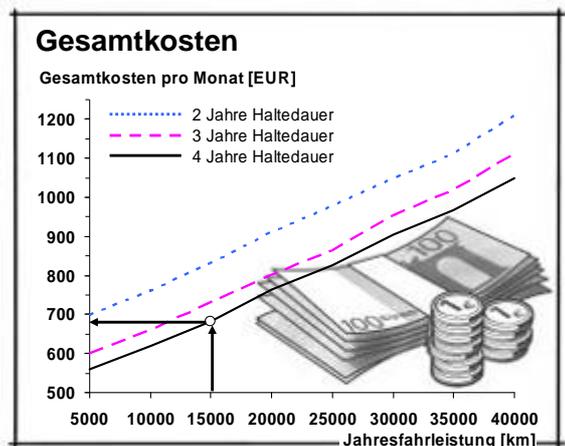
Fixkosten*

⊖ Die Fixkosten liegen sehr hoch. Während die Versicherungs-Kaskoklassen noch im tolerierbaren Bereich liegen, zeigt sich die Haftpflicht sehr teuer. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 288 € fällig.

2,2

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Unterhaltskosten sind gering. Daran ändern auch die erhöhten Werkstatt- und Fixkosten nichts. Aufgrund des geringen prozentualen Wertverlusts und des niedrigen Anschaffungspreis ist der tatsächliche Wertverlust ebenfalls gering. Auch die Reifenkosten sind erschwinglich, die Betriebskosten rangieren im guten Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 683 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 JTD Multijet 16V	2.0 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1956	4/1956
Leistung [kW(PS)]	103(140)	125(170)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	350/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	12,3	11,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	197
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 D	6,9 D
CO2 [g/km]	169	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/21/22	21/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	288	288
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	658	683
Preis [Euro]	25.990	28.790

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-Haftpf.
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	1956 ccm
Leistung	125 kW (170 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/65R17H
Reifengröße (Testwagen)	225/55R19H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,5/12,55 m
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/ 5,4/ 7,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	169g/km / 180g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4888/1878/1691 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2135 mm
Leergewicht/Zuladung	1870 kg/610 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	425 l/750 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	450 kg/1100 kg
Dachlast	68 kg
Tankinhalt	77,6 l
Reichweite	1120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	108 Euro
Monatlicher Wertverlust	359 Euro
Monatliche Gesamtkosten	683 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/21/22
Grundpreis	28.790 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.



Fiat Freemont 2.0 JTD Multijet 16V Urban (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Lichtsensor	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Kindersitz, integriert	Serie
Klimaautomatik (3 Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Alarmanlage	Serie
Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	900 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest