



## Fiat Punto 0.9 8V Twinair Start&Stopp More

Dreitüriger Kleinwagen mit Steilheck (62 kW / 84 PS)

**S**eit vielen Jahren fährt der Punto nun auf unseren Straßen. Selbst das Facelift im Jahre 2009 hat ihn optisch nicht nennenswert verändert, aber seinen Namen hat er regelmäßig getauscht. Als er das erste Mal vom Band lief und der "alte" Punto noch parallel produziert wurde, nannte er sich Grande Punto. Das Facelift hat ihm den Namen Punto EVO beschert, heute hat er alle Zweitnamen abgelegt und nennt sich klassisch Fiat Punto. Resultat der Punto-Evolution: Ein ausgereifter Kleinwagen, der sogar in der gehobenen More-Ausstattung erschwinglich ist. Der Grundpreis des Fiat Punto 0.9 8V Twinair More beträgt 15.200 Euro. Der kleine Zweizylinder-Turbo-Benziner begeistert mit ordentlichen Fahrleistungen, enttäuscht aber mit einem sehr rauen und brummigen Motorlauf. Auch der Verbrauch liegt nur im Mittelfeld seiner Klasse. Beim ADAC EcoTest verbraucht er durchschnittlich 5,6 Liter auf 100 Kilometer. Ein Premiumprodukt ist der Punto keines, aber eine wirtschaftliche Möglichkeit der Fortbewegung. Und das schätzen seine Käufer.

**Karosserievarianten:** Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C3, Ford Fiesta, Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

**+** gutes Platzangebot vorn, gute Kindersicherheit

**-** rauer & brummiger Motor, langer Bremsweg, hohe Werkstattkosten



### ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,7 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,7 Langstrecke

3,1 Transport

2,6 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

2,9

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,3

### 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.

⊕ Das Interieur wirkt frisch, teilweise sind die Verkleidungen und Applikationen in silbernen Tönen abgesetzt. Der Unterboden ist von vorn bis zur Hinterachse aerodynamisch optimiert, wodurch unnötige Luftwirbel verhindert und somit der Kraftstoffverbrauch verringert wird.

⊖ 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. Auch bei kleinen Remplern müssen die Stoßfänger kostenintensiv repariert werden. Kunststoffeinlagen gibt es nicht.

2,7

### Alltagstauglichkeit

Im Punto dürfen maximal 475 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 Kilogramm erlaubt. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz, der hintere Mittelsitz ist nur als Notsitz für kurze Strecken geeignet.

⊕ Mit einer Tankfüllung kann eine Reichweite von über 800 Kilometern realisiert werden. Die kompakte Karosserie zeigt sich vor allem im innerstädtischen Verkehr sehr handlich.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches nur bei kleinen Beschädigungen wirklich hilfreich ist. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man vergebens.

2,9

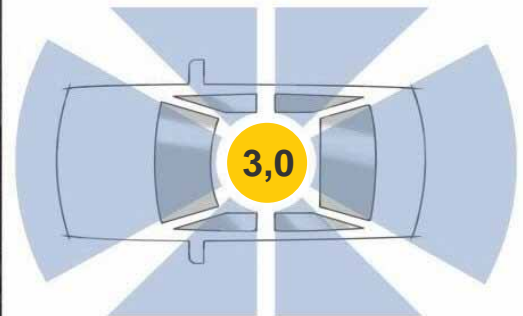
### Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Punto noch zufriedenstellend ab. Die breiten A-Säulen schränken die Sicht nach vorne beim Abbiegen etwas ein, aber vor allem die breiten C-Säulen blockieren das Sichtfeld nach schräg hinten. Die Fahrzeugenden können vorne nur abgeschätzt werden, hinten kann man das Fahrzeugende gut einsehen.

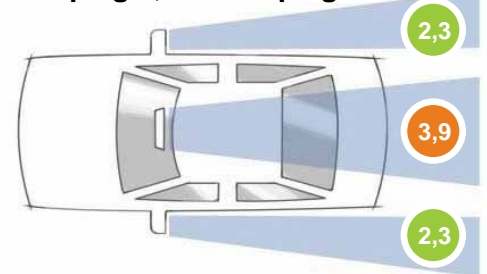


Die breiten C-Säulen schränken die Sicht nach schräg hinten beträchtlich ein.

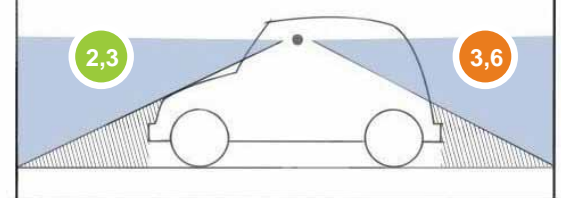
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



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

Hindernisse hinter dem Fahrzeug dürfen allerdings nicht zu niedrig sein, dass sie noch vom Fahrer erkannt werden. Im Innenspiegel ist die Rücksicht mäßig. Am Heck unterstützt die optionale Einparkhilfe.

⊕ 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. Beim Abbiegen leuchtet das Abbiegelicht die seitlichen Bereiche aus.

⊖ Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

3,0

## Ein-/Ausstieg

⊕ Vorne steigt man bequem ein und aus, die Türen sind groß und öffnen weit, die Schweller sind tief gebaut. 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 vor allem beim Aussteigen hilfreich sind. Die Follow-Me-Home-Funktion der Außenbeleuchtung macht nach dem Aussteigen noch kurzzeitig Licht, um einen sicheren Heimweg zu ermöglichen.

⊖ Beim dreitürigen Modell muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden. Die Vordersitze können zum Einsteigen in den Fond zwar vorgeschoben werden, sie sind in dieser Stellung aber nicht verriegelt. 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 260 Liter Fassungsvermögen liegt das Kofferraumvolumen nur im Bereich des Klassendurchschnitts. Durch das optionale Soundsystem verkleinert sich der Kofferraum um zehn Liter.

⊕ Mit umgeklappter Rücksitzbank schluckt der Punto üppige 650 Liter an Gepäck (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



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

3,1

## 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 Ladekante 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.

### 3,3 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.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

⊕ 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 vorn sind Serie. Sie sind mit einer Antipp-Funktion ausgerüstet. Der Schalter für die Außenspiegeleinstellung sitzt an günstiger Stelle. 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, die Bedienung geht allerdings etwas holperig von der Hand. Das portable TOMTOM-Navigationsgerät wird durch einen praktischen, aber nicht vibrationsfreien Halter am Armaturenbrett befestigt und geladen.

➖ Zum Einschalten des Wischers muss der Lenksäulenhebel umständlich gedreht werden, das Wischintervall ist geschwindigkeitsabhängig. Die Schalter für die Nebelleuchten sind sehr weit entfernt, vor dem linken Knie angebracht. Die Bedienelemente der Heizung sind sehr tief angebracht. Untragbar sind die Bedienung der Sitzheizung und der Lordosenstütze. 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. 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.**

### 1,8 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 knapp 1,80 m Größe (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt). Für drei erwachsene Personen ist die Innenbreite zu knapp.



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

### 4,0 Innenraum-Variabilität

– Für den Punto werden keine Sitzvariationen angeboten.

## 3,1 KOMFORT

### 2,9 Federung

Der Punto ist straff gefedert, die Dämpfungsrate dürfte allerdings in manchen Fahrzuständen etwas höher ausgelegt sein. Somit kommt es zu relativ viel vertikaler Karosseriebewegung. Bei Kurven fahren, Bremsen und Beschleunigen hält sich das Wanken und Nicken in kontrollierbaren Grenzen. Man vermisst etwas Feinschliff an der Feder-Dämpfer-Abstimmung. Auf jeglichem Untergrund wirkt der Fiat etwas schroff, aber nicht gänzlich unkomfortabel.

### 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.

– Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die weiche Polsterung der Rücksitzbank ist nach ca. 3 cm vollständig komprimiert. Dann sitzt man auf einer Stahlplatte.

### 2,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei 69,8 dB(A). Das ist Klassendurchschnitt. Die Motorengeräusche dringen schon arg in den Innenraum. Aber 120 km/h treten auch deutliche Windgeräusche auf.

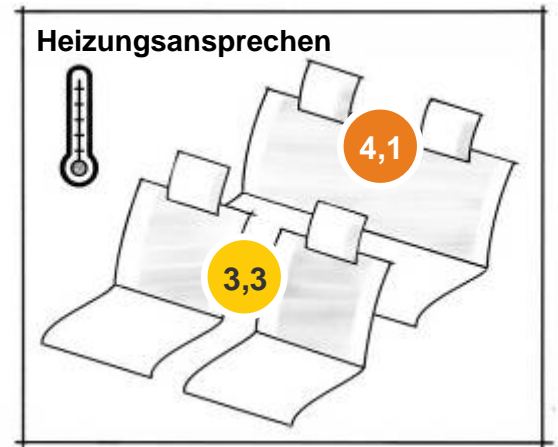
+ Fahrgeräusche sind kaum zu vernehmen.

## 3,8 Klimatisierung

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

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

– Im Fond ist die Heizleistung unzureichend. Temperatur und Luftverteilung können für Fahrer und Beifahrer nur gemeinsam eingestellt werden, die Luftverteilung nur in vorgegebenen Stufen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

+ Überraschend agil zeigt sich der Punto mit dem kleinen Zweizylinder-Turbomotor. Die Durchzugskraft ist hervorragend. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,7 Sekunden.

## 4,3 Laufkultur

– Fiat versucht die bauartbedingt auftretenden Vibrationen des Zweizylinder-Motors durch eine gegenläufige Ausgleichswelle im Kurbelgehäuse zu kompensieren. In der Praxis kann das Triebwerk aber nicht überzeugen. Vibrationen dringen praktisch in jedem Drehzahlbereich in den Innenraum. Diese Vibrationen wären noch verschmerzbar, doch werden die Insassen zusätzlich bei jedem Beschleunigungsvorgang durch störendes Motorbrummen malträtiert. Speziell bei Drehzahlen unterhalb von 3.000 Umdrehungen in der Minute sind diese Brummfrequenzen sehr ausgeprägt.

## 2,8 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. Die Kupplung fühlt sich beim Anfahren etwas teigig an, zudem fehlt dem Motor bei niedrigen Drehzahlen Kraft. Vor allem am Berg und bei vollgeladenem Fahrzeug erfordert das Anfahren etwas Fingerspitzengefühl, auch wenn die serienmäßige Anfahrhilfe dabei unterstützt.

+ Eine Gangempfehlung unterstützt bei der Gangwahl und hilft somit beim Kraftstoffsparen.

– Der Rückwärtsgang kracht, wenn er schnell eingelegt wird.

## 2,5 Getriebeabstufung

⊕ Die einzelnen Gänge sind so abgestimmt, dass die Abstufungen gut zueinander passen und sich keine zu großen Drehzahlsprünge ergeben.

Die Gesamtübersetzung dürfte aber noch etwas länger ausfallen. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang bereits mit 3.600 Touren.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität ist gut. Das serienmäßige ESP hält das Fahrzeug sicher auf Kurs. Beim ADAC-Ausweichtest erreicht der Punto eine gute Bewertung, auch wenn er bei kleinen Lenkwinkeln etwas zum Übersteuern tendiert. Nur bei Spurrillen und Verwerfungen in der Fahrbahn tendiert der Fiat dazu etwas nervös zu werden. In zu schnell angegangenen Kurven schiebt er sicher über die Vorderräder weg - ein leicht kontrollierbares Verhalten im Grenzbereich. Lastwechselreaktionen halten sich im tolerierbaren Bereich.

### 2,7 Lenkung\*

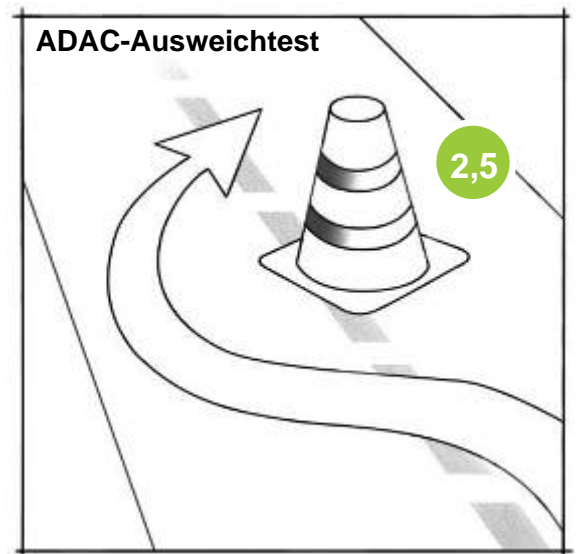
Die Lenkpräzision ist zufriedenstellend, allerdings ergibt sich durch die Abstimmung der elektrischen Servolenkung ein synthetisches Fahrgefühl, wodurch dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn vermittelt wird. Die Übersetzung der Lenkung rangiert im üblichen Durchschnitt dieser Fahrzeugklasse.

⊕ Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung gut an, die Hinterachse baut zügig Seitenführung auf. 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.

### 3,7 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Punto durchschnittlich 41,4 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen Conti EcoContact 3 der Größe 185/65 R15). Die Bremsanlage ist zudem nicht vollkommen standhaft. Bei jeder Bremsung verlängert sich der Bremsweg messbar.



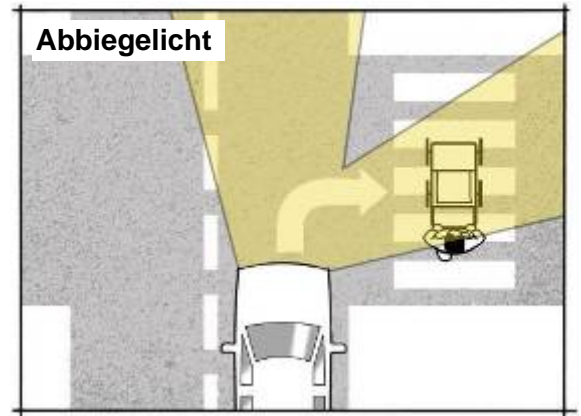
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,5 SICHERHEIT

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Serienmäßig ist der Fiat Punto mit ESP und Bremsassistent BAS ausgestattet. In den optionalen Nebelscheinwerfern ist ein Abbiegelicht integriert. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert.

⊖ Der Warnblinkschalter dürfte farblich besser hervorgehoben sein. Ist der Warnblinker eingeschaltet, so ist der Blinker deaktiviert, was die Fahrtrichtungsanzeige, vor allem beim Abschleppen, erschwert.



**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.**

### 2,6 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 kann optional ein Knieairbag bestellt werden. 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 1,79 m. Auf den beiden Vordersitzen werden Insassen optisch und akustisch aufgefordert, sich anzuschallen.

⊖ Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Personen bis zu einer Größe von 1,59 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze könnte kleiner sein. An den windigen Klapptürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls nur wenig Zugkraft aufbringen.

### 1,9 Kindersicherheit

Auf dem hinteren 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 den beiden äußeren Fond-Plätzen lassen sich Kindersitze mit den vorhandenen Gurten oder auch mittels Isofix unkompliziert und stabil befestigen. Fiat lässt hier auch Sitze aller Altersklassen zu.



## 2,9 Fußgängerschutz

Mit 19 Punkten beim Fußgängerschutz-Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Punto gerade so drei von vier Sternen 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.

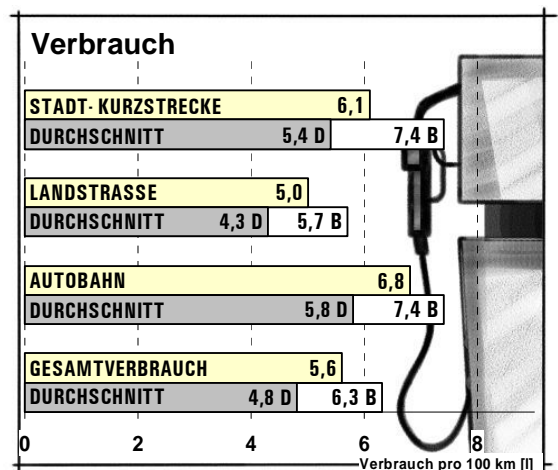
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO2\*

Der Fiat Punto 0.9 Twinair hat im ADAC EcoTest einen mittleren Testverbrauch von 5,6 Litern auf 100 km. Dieser setzt sich zusammen aus dem Verbrauch in der Stadt (6,1 l/100 km), auf der Landstraße (5,0 l/100 km) und der Autobahn (6,8 l/100 km). Er emittiert dabei 153 g/km CO2 und erhält dafür 26 Punkte im ADAC EcoTest.

### 1,5 Schadstoffe

+ Typisch für einen modernen Benziner ist der Schadstoffanteil im Abgas sehr gering. Hierfür erhält der Punto im ADAC EcoTest 45 von 50 möglichen Punkten, was insgesamt zu 71 Punkten und somit vier Sternen führt.



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

## 2,7 AUTOKOSTEN

### 3,4 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der durchschnittliche Verbrauch führt somit auch zu durchschnittlich hohen Betriebskosten.

### 4,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

+ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

### 4,0 Wertstabilität\*

- Im Klassenvergleich lässt der Fiat Punto nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

## 2,5 Kosten für Anschaffung\*

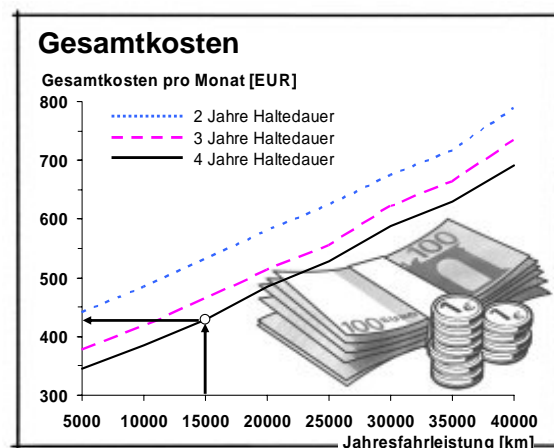
⊕ Der Anschaffungspreis des Fiat liegt auf akzeptablem Niveau: Die Kosten für die Neuanschaffung des Fiat Punto 0.9 Twinair in der Ausstattungsvariante More betragen 15.200 Euro. Die Ausstattung ist dann schon ziemlich komplett. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen sind Optionen im Wert von gerade einmal 450 Euro nötig.

## 2,6 Fixkosten\*

Auch wenn die Versicherungsklassen des Punto relativ hoch angesiedelt sind, 18 Euro Kfz-Steuer pro Jahr sind lobenswert.

## 2,1 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten liegen auf erschwinglichem Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 429 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	1.4 8V Start&Stopp Dualogic	0.9 8V Twinair Start&Stopp	1.4 16V Multiair Start&Stopp	1.4 16V Multiair Turbo Start&Stopp	1.3 JTD 16V Multijet Start&Stopp	1.3 JTD 16V Multijet Start&Stopp	1.4 8V Natural Power
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1368	2/875	4/1368	4/1368	4/1248	4/1248	4/1368
Leistung [kW(PS)]	51(69)	57(77)	62(84)	77(105)	99(135)	62(84)	70(95)	51(70)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	115/3250	145/2000	130/4000	206/1750	200/1500	200/1500	104/3000
0-100 km/h[s]	14,4	13,2	12,7	10,8	8,5	13,1	11,7	16,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	156	165	172	185	200	172	178	156
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,4 S	5,4 S	4,2 S	5,7 S	5,6 S	3,5 D	4,2 D	4,2 G
CO2 [g/km]	126	124	98	133	129	90	110	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/18	18/18/18	18/18/18	17/18/18	16/19/22	18/19/21	18/19/21	18/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	58	56	18	74	66	123	123	38
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	438	475	429	482	510	456	459	437
Preis [Euro]	13.000	13.700	15.200	15.700	17.900	15.200	17.600	15.300

### 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

2-Zylinder B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	875 ccm
Leistung	62 kW (84 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>185/65R15T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,05/11,1 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,4 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,1/ 5,0/ 6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	98g/km / <b>153g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,8dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4065/1687/1490 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>1960 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1160 kg/475 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>260 l/650 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	<b>800 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>105 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>56 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>72 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>196 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>429 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/18
Grundpreis	15.200 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Nebelscheinwerfer)	200 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat (vorübergehend nicht erhältlich)	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	250 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	350 Euro
Knieairbag (Fahrer)	150 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (60:40)	180 Euro°
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

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

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,0</b>
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,5
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	2,7
Sicht	2,9	Bremse	3,7
Ein-/Ausstieg	3,0	<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen*	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,6
Kofferraum-Variabilität	3,3	Kindersicherheit	1,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	Fußgängerschutz	2,9
Bedienung	2,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,5</b>
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,4
Raumangebot hinten*	3,5	Schadstoffe	1,5
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>		
Federung	2,9		
Sitze	2,8		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	3,8		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,8</b>		
Fahrleistungen*	2,3		
Laufkultur	4,3		
Schaltung	2,8		
Getriebeabstufung	2,5		

### AUTOKOSTEN

**2,7**

Betriebskosten*	3,4
Werkstatt- / Reifenkosten*	4,2
Wertstabilität*	4,0
Kosten für Anschaffung*	2,5
Fixkosten*	2,6
Monatliche Gesamtkosten*	2,1

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