



## Fiat 124 Spider 1.4 Multiair Turbo Lusso

Zweitüriger Roadster der unteren Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

**E**in halbes Jahrhundert nach dem Urmodell hat Fiat wieder einen 124 Spider im Modellprogramm. Allerdings haben die Italiener den Roadster, der auch optisch den ersten Spider zitiert, nicht selbst entwickelt. Unter dem elegant gezeichneten Blechkleid steckt größtenteils die Technik des Mazda MX-5, mit dem der Fiat gemeinsam in Hiroshima vom Band läuft. Neben der immerhin 14 Zentimeter kürzeren Karosserie steckt der größte Unterschied unter der Motorhaube: Statt eines Saugmotors kommt im Fiat ein 1,4 Liter großer Turbomotor zum Einsatz. Der 140 PS leistende Vierzylinder sorgt im lediglich 1,1 Tonnen schweren Italiener für sehr unterhaltsame Fahrleistungen und wirkt dank des kräftigen Drehmoments spürbar souveräner als die Sauger im MX-5. Zusammen mit dem leichtfüßigen Handling ist im Fiat 124 Spider Fahrspaß garantiert - erst recht bei geöffnetem Verdeck. Im Alltag kommt der Spaß jedoch mitunter abhanden: Im Innenraum wird es bei höheren Geschwindigkeiten auch im geschlossenen Zustand sehr laut, das Raumangebot ist knapp, Ablagen finden sich kaum und bei der aktiven Sicherheit klaffen große Lücken. Wer jedoch einen spaßigen, leichtgewichtigen und erfreulich puristischen Roadster sucht, wird mit dem 26.990 Euro teuren Fiat 124 Spider 1.4 Multiair sicher glücklich. **Konkurrenten:** u. a. Lotus Elise, Mazda MX-5.

- +** großes Fahrvergnügen, flotte Fahrleistungen, agiles Handling, knackige Schaltung
- kaum Fahrerassistenzsysteme erhältlich, knappes Raumangebot, wenig Ablagemöglichkeiten, geringe Zuladung, sehr hohes Innengeräuschniveau

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **2,1**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>4,9</b>
	Stadtverkehr	<b>2,7</b>
	Senioren	<b>4,3</b>
	Langstrecke	<b>4,1</b>
	Transport	<b>5,4</b>
	Fahrspaß	<b>1,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,6</b>

EcoTest **★★★★☆**

## 3,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,1 Verarbeitung

Im Vergleich zum Technikspender Mazda MX-5 ist der Innenraum des 124 Spider etwas edler. Die Italiener verwenden an manchen Stellen hochwertigere Materialien, so ist beispielsweise das Armaturenbrett oben mit geschäumten Kunststoff überzogen, während es Mazda bei hartem Kunststoff belässt. Der reichliche Chromzierrat im Bereich des Armaturenbretts kann über den insgesamt doch großflächigen Einsatz von Hartplastik im Innenraum zumindest teilweise hinwegtrösten. Auch in puncto Verarbeitungsqualität darf man an den italienischen Roadster, der im japanischen Hiroshima vom Band läuft, nicht die allerhöchsten Ansprüche stellen. Die Spaltmaße der Karosserie sind teilweise recht groß, die Türen scheppern beim Schließen und manche Verkleidung macht einen eher windigen Eindruck. Dass Fiat etwas mehr Wert auf die Materialqualität legt als Mazda, wird auch beim Blick in den Kofferraum sichtbar: Während die Unterseite der Heckklappe im MX-5 aus blankem Blech besteht, verdeckt im 124 Spider eine Verkleidung zumindest einen Teil des Blechs. Das Stoffverdeck lässt sich nur manuell bedienen, eine elektrische Betätigung gibt es nicht. Diese wird aber nicht vermisst, da die Handhabung einfach und leichtgängig ist. Zum Öffnen und Schließen kann man sitzen bleiben und benötigt jeweils circa drei Sekunden, die meisten Cabrios mit elektrischem Verdeck brauchen dafür zwischen 20 und 30 Sekunden.

⊕ Die Karosserie ist erfreulich torsionssteif, selbst auf schlechten Straßen verwindet sie sich kaum. Der Unterboden ist im Bereich des Motors und in der Mitte verkleidet, an den Seiten wurde großflächig Korrosionsschutz aufgetragen.

### 4,3 Alltagstauglichkeit

Mit dem 45 Liter großen Tank kommt der Roadster rund 640 km (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs) weit.

⊕ Mit einer Länge von 4,06 m und einer Breite von 1,93 m inklusive der Außenspiegel ist der 124 Spider erfreulich kompakt geraten. Das macht den Spider nicht nur im Stadtverkehr angenehm handlich, sondern auch auf engen Landstraßen - dem bevorzugten Revier des Roadsters.

⊖ Um die Alltagstauglichkeit ist es im Falle des Fiat 124 Spider - wie bei einem Roadster nicht anders zu erwarten - nicht gut bestellt. Der Italiener darf lediglich 190 kg zuladen, das ist selbst für einen Zweisitzer sehr wenig. Bei



Ruck-Zuck ist das Verdeck geöffnet. Dabei kann man natürlich im Fahrzeug sitzen bleiben.

⊖ Das kleine Windschott hat keinen großen Effekt. Selbst wenn es installiert ist, ist es im Fahrgastraum bei höheren Geschwindigkeiten recht zugig. Die Motorhaube wird nur durch einen Stab offen gehalten, praktische Gasdruckfedern gibt es leider nicht.

zwei kräftigeren Insassen ist das zulässige Gesamtgewicht rasch erreicht. Auf dem Dach können Lasten ebenso wenig transportiert werden wie per Anhängerkupplung, beides ist nicht zulässig. Im Falle einer Reifenpanne steht dem Fahrer ein Pannenspray zur Verfügung, ein Not- oder gar Ersatzrad gibt es für den 124 Spider nicht. Auch ein Wagenheber ist nicht erhältlich. Ein Fehlbetankungsschutz, der einen davor bewahrt, fälschlicherweise Diesel zu tanken, ist leider nicht vorhanden.

## 2,7 Licht und Sicht

Die Rundumsicht im 124 Spider geht in Ordnung, allerdings schränkt das Verdeck im geschlossenen Zustand die Sicht nach schräg hinten stark ein.

⊕ Dank der flach abfallenden Motorhaube und des niedrigen Hecks sind Gegenstände vor und hinter dem Fahrzeug sehr gut zu sehen. Der Testwagen hatte die optionalen LED-Scheinwerfer (nur für Ausstattung Lusso erhältlich) an Bord, serienmäßig hat der Fiat Halogenlicht. Das LED-Lichtsystem sorgt nachts für eine sehr gute, homogene Ausleuchtung der Fahrbahn. Zum Umfang des LED-Lichts zählen LED-Tagfahrlicht, Kurvenlicht sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage.

⊖ Durch die sehr tiefe Sitzposition ist die Sicht auf den umliegenden Verkehr sehr schlecht. Außen- und Innenspiegel sind nicht automatisch abblendend, auch nicht gegen nicht Aufpreis. Abbiegelicht oder ein Fernlicht-assistent sind nicht zu haben.

## 3,4 Ein-/Ausstieg

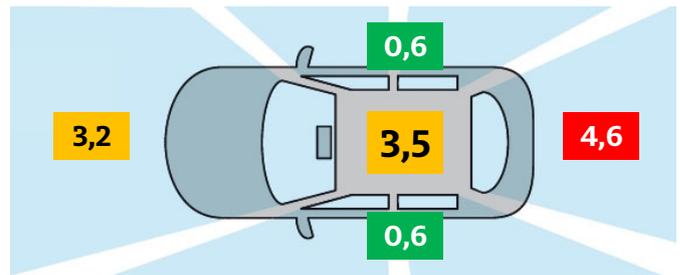
Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich recht mühsam. Kein Wunder, sitzt man doch gefühlt nur knapp über der Fahr- bahnoberfläche. Hinzu kommt, dass der Abstand zum Dach - sofern dies geschlossen ist - recht knapp bemessen ist. Haltegriffe suchen Fahrer und Beifahrer vergebens. Das optionale schlüssellose Zugangssystem, mit dem der Testwagen ausgestattet war, ist im Alltag sehr praktisch,

## 5,0 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum reicht für einen Wochenendausflug für zwei Personen - sofern sie nur kleines Handgepäck dabei haben. Das Kofferraumvolumen beträgt bescheidene 130 l, erweitern lässt sich das Gepäckabteil nicht. Immerhin zwei Kisten passen jedoch hinein.

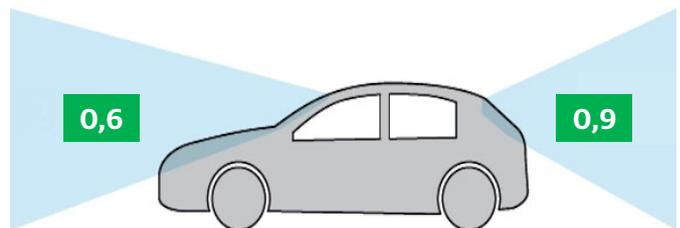
## 5,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊖ Die Kofferraumklappe gibt für einen Roadster eine vergleichsweise große Öffnung frei, allerdings ist die Ladekante mit gemessenen 81 cm sehr hoch und der Abstand zwischen Ladeboden und -kante mit 38 cm sehr groß. Rückengeplagte Personen werden mit dem 124 Spider sicher keine Freude haben. Das Ladeabteil ist sehr zerklüftet und daher nur schlecht nutzbar.



### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

besitzt aber wie viele andere Systeme einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Das System lässt sich nicht deaktivieren.



Mit lediglich 130 l Volumen wird der Platz im Kofferraum des 124 Spider doch recht schnell knapp.

### 5,1 Kofferraum-Variabilität

⊖ Wie nicht anders zu erwarten gibt es für den 124 Spider keinerlei Möglichkeit, den Kofferraum zu erweitern - nicht einmal eine Durchlademöglichkeit.

## 3,4 INNENRAUM

### 3,1 Bedienung

Das Cockpit des 124 Spider hat Fiat weitgehend unverändert vom Mazda MX-5 übernommen. Es ist übersichtlich gestaltet, alle wichtigen Fahrzeugfunktionen lassen sich weitgehend intuitiv mithilfe der übersichtlich angeordneten Bedienelemente einstellen. Möchte man allerdings spezielle Einstellungen vornehmen, muss man auf das Infotainmentsystem zurückgreifen. Es erfordert jedoch Gewöhnung, ehe man zielsicher durch die zahlreichen Menüs navigiert. Der Fahrer hat dabei zumindest im Stand die Wahl, ob er das System mithilfe des Dreh-Drück-Stellers samt der ringsum angebrachten Tasten oder über den Touchscreen bedient. Leider haben beide Möglichkeiten einen Haken: Während der Dreh-Drück-Steller zu weit hinten positioniert ist und eine unbequeme Armhaltung erfordert, lässt sich das berührungsempfindliche Display lediglich im Stand bedienen. Das Lenkrad ist nur in der Höhe verstellbar, aufgrund der fehlenden Längsverstellung finden großgewachsene Personen dadurch nur schwerlich eine passende Sitzposition. Der kleine Schalthebel liegt gut zur Hand, wohingegen der Handbremshebel unüblich auf der Beifahrerseite der Mittelkonsole sitzt und recht weit in den ohnehin beengten Innenraum ragt. Der Knopf zum Starten und Abschalten des Motors ist gut erreichbar und einsehbar auf dem Armaturenbrett positioniert. Licht und Scheibenwischer sind serienmäßig sensorgesteuert. Die Regelung der serienmäßigen Klimaautomatik erfolgt über drei Drehregler, die übersichtlich angeordnet sind und sich problemlos bedienen lassen. Die Schalter für die Sitzheizung sind rechts hinter dem Schalthebel angeordnet und für den Fahrer somit schlecht erreichbar. Die Fenster-

### 3,2 Multimedia/Konnektivität

⊖ In der höchsten Ausstattungsstufe Lusso ist der 124 Spider serienmäßig mit einem Radio samt vier Lautsprechern, USB- sowie AUX-Anschluss ausgestattet. Gegen Aufpreis ist im Radio Paket zudem eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung, ein zweiter USB-Anschluss sowie digitaler Radioempfang (DAB) erhältlich. Ebenfalls optional gibt es für den Fiat ein Bose-Soundsystem mit



Zwischen den beiden Sitzen befindet sich ein Fach für Kleinutensilien.



Der Innenraum des 124 wirkt auf den ersten Blick geschmackvoll. Jedoch darf man weder an die Verarbeitungs-, noch die Materialqualität oder die Funktionalität höhere Ansprüche stellen.

heber verfügen lediglich über eine Abwärtsautomatik, einen Einklemmschutz gibt es nicht. Die klassischen Rundinstrumente sind stets beleuchtet, passend skaliert und insgesamt sehr gut ablesbar. Das Kombiinstrument wird dabei vom großen und mittig angeordneten Drehzahlmesser dominiert. Ebenfalls zum Umfang zählt eine Kühlmittelanzeige, allerdings beginnt der Temperaturbereich bei 90 Grad Celsius, was eine zusätzliche Kontrollleuchte für "kalten" Motor erforderlich macht.

Lautsprechern, wobei vier Lautsprecher in den Kopfstützen der Sitze integriert sind. Dies sorgt für einen besonders guten Klang selbst bei geöffnetem Verdeck. Ist ein onlinefähiges Smartphone gekoppelt, lassen sich auch Internetdienste (u. a. Kraftstoffpreise, Wetter, Online-radio) nutzen.

### 3,5 Raumangebot vorn

Viel Platz bietet der Fiat 124 Spider den Insassen nicht. Ab 1,85 m Körpergröße wird es im italienischen Zweisitzer richtig eng. Die geringe Innenbreite des schmal geschnittenen Roadsters sorgt dafür, dass sich die Insassen recht nahe kommen. Das niedrig verlaufende Dach und der geringe Abstand zwischen Armaturenbrett und Frontscheibe haben zur Folge, dass das Raumgefühl ebenfalls beengt ist.

⊖ Im Fußraum des Beifahrers befindet sich eine störende Ausbuchtung, die durch den darunter befindlichen Katalysator verursacht wird und das ohnehin eingeschränkte Platzangebot zusätzlich schmälert.

### 4,7 Innenraum-Variabilität

⊖ Ablagen sind im 124 Spider Mangelware. Türfächer sucht man ebenso wie Becherhalter vergebens. Statt eines klassischen Handschuhfachs im Armaturenbrett findet

man immerhin ein abschließbares Fach mittig hinter den Sitzen.

## 3,5 KOMFORT

### 3,3 Federung

Fiat ist beim Fahrwerk ein gelungener Kompromiss aus Komfort und Agilität gelungen. Das Fahrwerk ist straff, ohne aber übertrieben hart zu sein. Im Vergleich zum MX-5 ist die Abstimmung etwas komfortabler. Trotz des sportlichen Grundcharakters bleibt ein erstaunlich hohes Maß an Restkomfort erhalten, sodass man mit dem Roadster auch im Alltag gut leben kann.

Im Stadtverkehr spricht die Federung recht sensibel an. Größere Unebenheiten werden jedoch recht trocken an die Insassen weitergereicht. Auf der Landstraße und Autobahn zeigt das Fahrwerk eine spürbare Tendenz zum Stuckern, zeigt sich dafür aber bei langen Bodenwellen recht geschmeidig.

### 3,4 Sitze

Als Lusso ist der Fiat 124 Spider mit Ledersitzen ausgestattet. Die tief montierten Sitze vermitteln ein sportliches Fahrgefühl und integrieren den Fahrer sehr gut in das Fahrzeug. Allerdings lässt der Seitenhalt der Sitzfläche sowie im Schulterbereich für ein sportliches Fahrzeug wie den 124 Spider zu wünschen übrig. Auch die Verstell-

möglichkeiten sind begrenzt: Die Höhenverstellung des Fahrersitzes erfolgt lediglich über die Neigung der Sitzfläche, der Beifahrersitz ist lediglich in Längsrichtung einstellbar. Auch eine Lordosenstütze sucht man vergebens. Lehne und Sitzfläche sind zufriedenstellend geformt, die Polsterung ist bequem.

### 5,1 Innengeräusch

⊖ Auch wenn Fiat verspricht, die Geräuschisolierung im Vergleich zum Technikspender MX-5 verbessert zu haben, ist auch der 124 Spider ein sehr lautes Auto. Bei Tempo 130 beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 77,7 dB(A). Eine entspannte Unterhaltung ist oberhalb von 130 km/h kaum

mehr möglich, dafür sind besonders die Windgeräusche zu laut. Der Motor ist auch bei niedrigen Geschwindigkeiten akustisch recht präsent, was aber durchaus zum Charakter des Roadsters passt.

### 3,4 Klimatisierung

Während der Basis-Spider mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet ist, bringt er als Lusso eine Klimaautomatik serienmäßig mit. Als einzige Option finden sich in der Ausstattungsliste beheizbare Sitze. Annehmlichkeiten wie

eine Nackenheizung, die mancher Konkurrent anbietet, gibt es für den Fiat nicht und würde auch nicht zu dessen puristischem Charakter passen.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 140 PS starke Turbobenziner hat mit dem nur 1,1 Tonnen schweren Zweisitzer wenig Mühe.

Dementsprechend gut fallen die Fahrleistungen aus. Den Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h absolviert der Fiat in flotten 4,4 s (2. und 3. Gang). Die Elastizitätswerte fallen dank des stämmigen Drehmoments von 240 Nm ebenfalls sehr gut aus - im sechsten Gang nimmt er dem Mazda

MX-5 mit 131 PS mehr als fünf Sekunden ab. Während der Japaner Drehzahlen braucht und auch danach giert, erledigt der Italiener die meisten Aufgaben im großen Gang und wirkt dadurch spürbar souveräner.

Den Sprint aus dem Stand absolviert der Fiat in 7,5 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 217 km/h.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Obwohl der 1,4 Liter große Turbobenziner auch in anderen Fiat-Modellen seinen Dienst als Brot-und-Butter-Motor verrichtet, macht er auch im Freizeitsportler 124 Spider eine gute Figur. Mit seinem bassig-sonoren Klang hat er durchaus Flair und auch die abrupte Leistungsentfaltung,

die an Turbomotoren älteren Schlags erinnert, passt gut zum sportlichen Charakter des Roadsters, auch wenn er dafür keine gute Bewertung erhält. Dass sich die Motorvibrationen bis in den Schalthebel fortsetzen, verzeiht man dem Fiat gerne.

### 2,6 Schaltung/Getriebe

Gegen Aufpreis kann der Fiat-Fahrer auch schalten lassen, dann wechselt eine Sechsstufen-Wandlerautomatik die Gänge. Besser zum fahraktiven Spider passt jedoch das manuelle Sechsgang-Getriebe, auch wenn die Schaltarbeit nicht so viel Vergnügen bereitet wie im Mazda. Interessant: Im Fiat kommt das Schaltgetriebe aus dem Vorgänger-MX-5 zum Einsatz.

Das knackige Getriebe gefällt mit kurzen Schaltwegen, die Gänge müssen aber mit Nachdruck eingelegt werden, die Betätigungskräfte sind vergleichsweise hoch. Um den Rückwärtsgang einzulegen, muss der Schalthebel zuvor niedergedrückt werden. Auch dies gelingt nur recht

schwergängig. Die Kupplung ist demgegenüber leichtgängig, die Dosierbarkeit verbesserungswürdig. Dies hat zur Folge, dass man oftmals mit erhöhter Drehzahl losfährt oder es beim Schaltvorgang ruckt.

Die sechs Gänge sind passend gestuft, der höchste Gang ist für einen sportlichen Roadster lang übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit lediglich 2.400 Umdrehungen (MX-5 Skyactiv-G 131: 3.400/min).

⊖ Ein Start-Stopp-System, das den Motor im Stand abstellt und damit Sprit spart, ist für den 124 Spider nicht erhältlich.

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Fiat 124 Spider legt ein ausgesprochen agiles Fahrverhalten an den Tag. In Kurven bleibt er lange neutral, ehe er sich untersteuernd über die Vorderräder schiebt. Dabei wankt er in Kurven vergleichsweise stark. Die starke Zentrierung der Lenkung sorgt dafür, dass sich der Roadster von Fahrbahnunebenheiten wenig aus der Ruhe bringen lässt. Der Geradeauslauf ist insgesamt gut. Im ADAC Ausweichtest liefert der Zweisitzer eine glänzende Vorstellung ab. Das geringe Gewicht in Verbund

mit dem tiefen Schwerpunkt sorgt dafür, dass der Fiat das Ausweichmanöver spielend absolviert. Dabei verhält er sich agil und gleichzeitig fahrsicher.

Der Hinterradantrieb kommt mit den 140 PS bestens zurecht, selbst bei einem Kavaliertart drehen die Antriebsräder nur kurzzeitig durch.

## 1,8 Lenkung

⊕ Die Lenkung trägt maßgeblich zum Fahrspaß im Fiat 124 Spider bei. Sie ist angenehm direkt, ohne übertrieben spitz und nervös zu sein. Zudem liefert sie dem Fahrer viel Rückmeldung, was neben der guten Präzision zum überzeugenden Gesamteindruck beiträgt. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung stark und setzt leichte Lenkbefehle unmittelbar um.

Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung nicht sonderlich direkt übersetzt.

## 3,0 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Roadster nach 36,7 m - ein durchschnittlicher Wert. Die Dosierbarkeit geht in Ordnung, bei geringem Pedalweg dürfte die Bremse aber besser ansprechen.

## 3,0 SICHERHEIT

### 4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Für den Fiat 124 Spider stehen kaum Fahrerassistenzsysteme zur Verfügung. Unverständlich, da Mazda für den MX-5 Verkehrszeichenerkennung, Spurhalte- und Spurwechselassistent zumindest optional anbietet. Ein Tempomat inklusive Geschwindigkeitsbegrenzer, ein direktes Reifendrucksystem sowie das Aktivieren der Warnblinkanlage bei einer Vollbremsung sind ab Werk an Bord.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Für den Fiat 124 Spider liegt kein Crashtest-Ergebnis vor. Da er jedoch weitgehend baugleich mit dem Mazda MX-5 ist, ist von einem ähnlichen Ergebnis auszugehen. Der Japaner kam auf 84 Prozent der erreichbaren Punkte. Der Fiat ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgestattet. Knieairbag oder höhenverstellbare Gurte sind allerdings nicht erhältlich. Die integrierten Kopfstützen sind ausreichend hoch und nah am Hinterkopf. Die massiven Stahlbügel hinter den Sitzen sorgen dafür, dass Insassen im Falle eines Überschlags geschützt werden.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

### 3,3 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz bietet eine Isofix-Vorrichtung, hat aber keine i-Size-Kennzeichnung. Der Beifahrerairbag lässt sich per Schlüsselschalter deaktivieren. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse lassen sich große Kindersitze nur mit Mühe installieren, die kleine Türöffnung erschwert die Handhabung zusätzlich. Aufgrund der integrierten Kopfstütze lassen sich große Kindersitze nur eingeschränkt installieren.

### 1,6 Fußgängerschutz

⊕ Der Fiat 124 Spider ist mit einer aktiven Motorhaube ausgestattet, die im Falle einer Kollision mit einem Fußgänger automatisch nach oben schnellt und den Deformationsweg dadurch vergrößert. Daher sollte das Verletzungsrisiko für Fußgänger ähnlich gering ausfallen wie beim Mazda MX-5.

## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

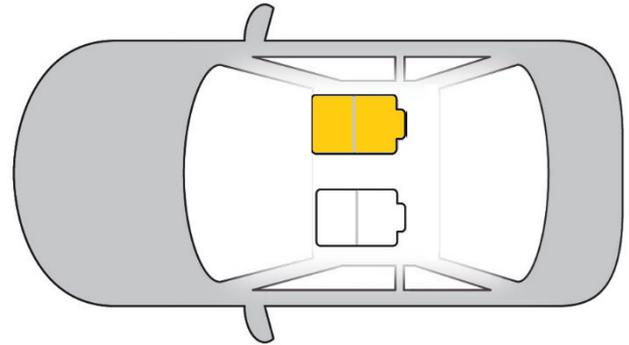
Im ADAC EcoTest kommt der Fiat 124 Spider 1.4 Multiair auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 185 g/km, dafür gibt es 22 Punkte. Der Testverbrauch beträgt 7,0 l/100 km. Der Verbrauch gliedert sich in 7,7 l in der Stadt, 6,0 l auf der Landstraße und 7,9 l/100 km auf der Autobahn.

### 2,8 Schadstoffe

In puncto Schadstoffe kommt der 124 Spider 1.4 Multiair auf 32 Punkte. Dass er nicht besser abschneidet liegt an den erhöhten Kohlenmonoxid- und Partikelemissionen im anspruchsvollen Autobahnzyklus. Insgesamt sammelt der Roadster damit 54 Punkte, was immerhin für drei Sterne im ADAC EcoTest reicht.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,1 AUTOKOSTEN

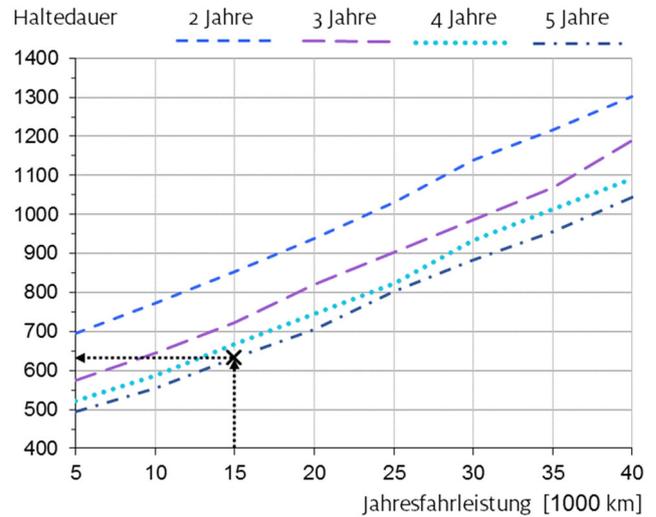
### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Für den 124 Spider in der höchsten Ausstattungsstufe Lusso - italienisch für Luxus - verlangt Fiat 26.990 Euro. Damit preisen die Italiener den Spider über einem vergleichbaren Mazda MX-5 ein - und das bei guter, aber im Vergleich zum Japaner doch schlechterer Serienausstattung.

Der Italiener wird von den Versicherungen recht ungünstig eingestuft (KH: 14; VK: 22; TK: 21), auch die Kfz-Steuer ist mit 134 Euro im Jahr nicht sonderlich niedrig. Zur Inspektion muss der Fiat jährlich oder alle 15.000 km.

#### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 631 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 Multiair Turbo	Abarth
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	125 (170)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/2250	250/2500
0-100 km/h [s]	7,5	6,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	232
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 l S	6,4 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	148	148
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/21	14/24/21
Steuer pro Jahr [Euro]	134	134
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	566	774
Preis [Euro]	24.990	40.000

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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  
 E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.368 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 2.255 1/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,5 s
Verbrauch pro 100 km	6,4 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	148 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/45 R17
Länge/Breite/Höhe	4.055/1.740/1.230 mm
Leergewicht/Zuladung	1.125/190 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	140 l/-
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Japan, Hiroshima

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	4,9/6,7/10,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 84W
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza S001
Wendekreis links/rechts	10,2/10,2 m
EcoTest-Verbrauch	7,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/6,0/7,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	640 km
Innengeräusch 130 km/h	77,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.925 mm
Leergewicht/Zuladung	1.125/190 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	130 l/-/-

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>128 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>73 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>109 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>321 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	631 Euro		
Steuer pro Jahr	134 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/21		
Basispreis 124 Spider 1.4 Multiair Turbo Lusso	26.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.05.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.515 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.200 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) 
 ■ gut (1,6 – 2,5) 
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5) 
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5) 
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser (im Paket)	-/1.500 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (im Paket)	-/1.500 Euro°
Regen-/Lichtsensor (im Paket)	1.500 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/300 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	1.000 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (im Paket)	1.000 Euro°

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/-/Serie/1.000 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung (im Paket)	1.000 Euro°
Navigationssystem (im Paket)	1.000 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar	-

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	520 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,1**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

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

Stand: Juni 2017

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl