



## Fiat Tipo Kombi 1.6 Multijet Start&Stopp Lounge DCT

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Der Tipo Kombi bietet seinen Insassen nicht nur einen ordentlich dimensionierten Innenraum sondern stellt zudem ein großes Gepäckabteil zur Verfügung. Da die mögliche Zuladung des Testwagens üppig ausfällt, kann der Kombi auch entsprechend großzügig beladen werden. Dieser Umstand und ein Basispreis von 16.790 Euro lassen den Kombi durchaus als attraktives Angebot erscheinen. Ordert man allerdings nicht die Basisvariante mit dem 1,4-l-Benziner sondern wie beim Testwagen die mittlere Ausstattung Lounge samt dem 1,6-l-Dieselmotor mit Doppelkupplungsgetriebe, verlangt Fiat mindestens 8.000 Euro mehr. Zugegeben, der Kombi zeigt sich dann zwar mit Klimaautomatik, Navigationssystem und Tempomat ordentlich ausgestattet. Ordert man zudem u. a. das empfehlenswerte Sicherheitspaket Plus mit Notbremsystem und adaptiver Geschwindigkeitsregelung sowie das Komfortpaket mit höhenverstellbarem Beifahrersitz steigt der Preis auch leichtsam - beim Testwagen werden bereits 26.570 Euro fällig. Ein ausgewiesenes Schnäppchen ist er damit nicht mehr.

Zumal er sich was Federungskomfort, Lenkung, Fahrstabilität angeht zwar keine richtigen Schwächen leistet, im Klassenvergleich aber dennoch nur mittelpträchtig abschneidet.

Lobend kann allerdings die Abgasreinigung erwähnt werden. Auch dank SCR-Kat erhält der Tipo im Schadstoffkapitel die vollen Punkte. Der Kraftstoffverbrauch fällt mit 5,4 l/100 wiederum durchschnittlich aus. **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus Turnier, Hyundai i30 Kombi, KIA Ceed Sportswagon, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, SEAT Leon ST.

⊕ ordentliches Platzangebot, solide Verarbeitung

⊖ einfache Materialien, gefühllose Lenkung

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,7

AUTOKOSTEN 1,9

### Zielgruppencheck

Familie 3,0

City 3,4

60+ Senioren 2,9

Langstrecke 3,1

Transport 2,3

Fahrspaß 3,2

Preis/Leistung 2,3

EcoTest ★★★★★☆

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,2 Verarbeitung

Bei der Verarbeitungsgüte hat sich Fiat nicht lumpen lassen, sowohl die Karosserie als auch das Interieur sind sorgfältig gefertigt. Einzig die Spaltmaße könnten etwas schmaler ausfallen und an den Türrahmen fehlen Verkleidungen. Der Motorraum zeigt sich aufgeräumt und auch von unten ordentlich verkleidet.

Wenig überzeugend sind jedoch die im Innenraum verwendeten Materialien. Abgesehen vom oberen Teil des Armaturenbrettes sind alle Kunststoffe hart. Zudem sehen sie speckig aus, was den Innenraum billig wirken lässt.

⊖ Eine Gasdruckfeder für die Motorhaube war nicht mehr im Budget, man muss einen einfachen Haltestab verwenden. Das Wechseln der Halogenleuchtmittel gestaltet sich am rechten Scheinwerfer schwierig, da es dort wenig Platz hinter dem Scheinwerfer gibt.

⊕ Der Tankdeckel hat einen integrierten Tankverschluss, man muss also nur noch die Klappe öffnen und kann direkt mit dem Tanken beginnen.

⊖ Der Adblue-Tank fasst lediglich 13 Liter, was bei höherer Fahrleistung häufiges Nachfüllen zur Folge hat. Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur dabei, wenn man das aufpreispflichtige Reserverad ordert.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Mit einem Wendekreis von 11,5 m und einer Fahrzeugbreite von rund zwei Metern (inkl. Außenspiegeln) bietet der 4,57 m lange Kombi durchschnittliche City-Eigenschaften.

Mit einer Zuladung von 530 kg beim Testwagen sind die meisten Herausforderungen des automobilen Alltags gut zu meistern. Auf der serienmäßigen Dachreling des Kombis kann man bis zu 75 kg mitführen, auf der Anhängerkupplung jedoch nur bescheidene 60 kg. Ziehen darf der Tipo Kombi 1.6 MultiJet DCT gebremste Anhänger bis 1.300 kg (bei 12% Steigung; ohne DSG 1.500 kg), ungebremste Anhänger dürfen maximal nur 500 kg wiegen.

Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 5,4 l/100 km kommt man mit dem 50 l fassenden Tank rund 925 km weit.

⊕ Der Tankdeckel hat einen integrierten Tankverschluss, man muss also nur noch die Klappe öffnen und kann direkt mit dem Tanken beginnen.

⊖ Der Adblue-Tank fasst lediglich 13 Liter, was bei höherer Fahrleistung häufiges Nachfüllen zur Folge hat. Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur dabei, wenn man das aufpreispflichtige Reserverad ordert.

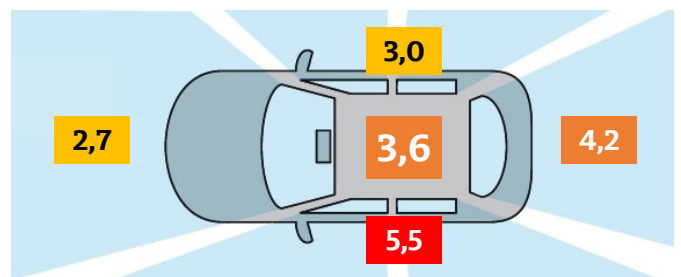
### 3,3 Licht und Sicht

Um die Übersichtlichkeit der Karosserie ist es ordentlich bestellt. Die Heckscheibe liegt zwar kombitypisch weit weg, aber deren Unterkante und damit das Fahrzeugende sind gut zu erkennen. Die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich den Blicken des Fahrers aber. Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt wie bei vielen modernen Autos die Nachteile der dicken Dachsäulen, gerade im Heckbereich: Der Blick nach draußen ist stark eingeschränkt.

Die Ausstattungsvariante Lounge ist serienmäßig mit Parkensoren hinten sowie einer Rückfahrkamera - die das Bild

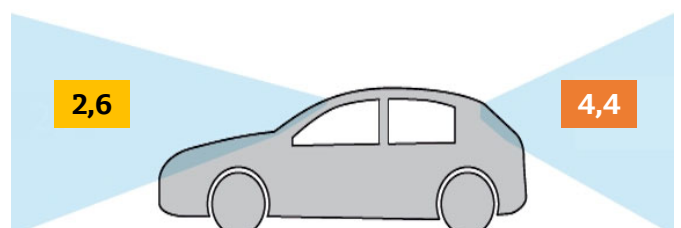
#### Rundumsicht

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.



Durch die sehr breiten Dachsäulen und die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg stark eingeschränkt.

aber verzögert und leicht verzerrt auf den Hauptbildschirm überträgt - bestückt, die das Rangieren etwas erleichtern. Weitere Helfer wie Sensoren vorn oder ein Einparkassistent sind nicht erhältlich.

Für die Ausleuchtung sorgen nachts einfache Halogenscheinwerfer, die im Vergleich mit Xenon- oder LED-Lichtquellen deutlich abfallen, sowohl was Leuchtkraft als auch Lichtfarbe betrifft. Bi-Xenonscheinwerfer sind zumindest gegen Aufpreis erhältlich. Immerhin werden die Nebelscheinwerfer als Abbiegelicht zugeschaltet, ein Plus gerade in schwach beleuchteten

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Der Tipo verfügt stets über eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung, ein schlüsselloses Zugangssystem ist nicht erhältlich.

Die Türen öffnen weit, die Haltekräfte der lediglich zwei Rastungen dürften aber etwas kräftiger ausfallen. Die Schweller liegen niedrig, dennoch wird der Einstiegskomfort durch die Breite des Schwellers sowie die schräg verlaufende A-Säule vorn etwas geschmälert. Die Fahrersitzfläche befindet sich in

Siedlungen. Beim Lounge blendet der Innenspiegel bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer automatisch ab.

⊖ Die Außenspiegel, die ohne zusätzliche asphärische Bereiche auskommen müssen, sind erst ab der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig beheizt. Für die zwei niedrigeren Ausstattungen ist die Spiegelheizung erst gar nicht erhältlich. Die Fahrtrichtungsanzeige lässt sich bei eingeschalteter Warnblinkanlage nicht aktivieren, dazu muss der Warnblinker erst ausgeschaltet werden.

unterster Stellung mit 46 cm über der Fahrbahn und praxistauglicher Höhe. Hinten stört vor allem neben dem Schweller der in den Einstiegsbereich ragende Radlauf. Haltegriffe am Dachhimmel, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer am Fahrerplatz.

⊕ Serienmäßig beleuchtet der Tipo nach dem Aufsperrn durch seine Rücklichter und die Tagfahrleuchten die Umgebung.

## 1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Tipo Kombi bietet einen sehr großen Kofferraum, der es auch mit deutlich größeren Fahrzeugen aufnehmen kann. Schon bis zur Laderaumabdeckung beladen schluckt der Fiat 470 l, bis zum Dach 620 l beziehungsweise zwölf Getränkeboxen. Bei umgelegter Rückbank gehen bis zur Scheibenunterkante 945 l (aus Sicherheitsgründen empfohlen) und bis zum Dach 1.450 l hinein.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Befindet sich der Kofferraumboden in unterer Position, stört eine knapp 13 cm hohe Stufe beim Ausladen. Auch zur Rückbank hin entsteht dann ein hoher Absatz.

⊕ Der Kofferraum ist nicht nur sehr groß, sondern auch gut nutzbar: Die Ladekante liegt mit nur 65 cm angenehm niedrig, außerdem ist der variable Kofferraumboden in oberer Position annähernd eben zur Ladekante, was das Ausladen erleichtert.

## 3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank und -lehne sind asymmetrisch klappbar. Um einen ebenen Ladeboden zu erhalten, muss man aber vor dem Umlegen der Lehne die Sitzfläche aufstellen.

⊕ Im Kofferraum sind Extrafächer links und rechts sowie ein zusätzlicher Stauraum unter dem Kofferraumboden vorhanden. Auch Taschenhaken findet man im Laderaum.



Mit 470 l Volumen ist der Kofferraum des Tipo einer der größten seiner Fahrzeugklasse.

Zwei Lampen beleuchten den Laderaum ordentlich. Unter der Heckklappe können aber nur Personen bis rund 1,85 m aufrecht stehen.

⊖ Beim Umlegen der Lehne sollte man darauf achten, die Gurte in die dafür vorgesehenen Halterungen zu hängen, da man die Gurte sonst beim Wiederaufstellen der Lehne einklemmen und im schlimmsten Fall beschädigen kann. Ein Sicherheitsnetz, das den Koffer- vom Innenraum trennt, gibt es für den Tipo nicht.

## 2,6 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Fahrer unterschiedlicher Statur sollten schnell eine geeignete Sitzposition finden, da sich das Lenkrad in Höhe und Weite einstellen lässt und der Wählhebel zufriedenstellend zur Hand liegt. Das Kombiinstrument liegt zwar gut im Sichtfeld des Fahrers, durch die vielen kleinen Striche im Tacho, die etwas zu weit innen im Rundinstrument angebracht sind und dadurch von der breiten Tachonadel leicht verdeckt werden, gestaltet sich das Ablesen der aktuellen Geschwindigkeit nicht optimal. Zwischen den Rundinstrumenten ist der Bordcomputer, der alle nötigen Informationen liefert.

Während das Touch-Display des Infotainmentsystems weit oben positioniert und gleichermaßen gut von Fahrer und Beifahrer erreichbar ist, wurde das Klimaanlagenbedienteil zu niedrig untergebracht. Der Blick wandert beim Bedienen stark vom Verkehrsgeschehen ab.

Das Infotainment-System verzichtet zwar leider auf "richtige" Tasten, immerhin gibt es aber für die Lautstärke und das Navigieren durch die Menüs noch Drehregler. Der Gewöhnungsaufwand für das Infotainmentsystem hält sich im Rahmen, da die Menüpunkte deutlich beschrieben und die Funktionsvielfalt nicht zu groß ist. Nur die oftmals träge Reaktion des Systems

nervt etwas.

Auch ansonsten kommt man mit dem Tipo gut klar, Extravaganzen leistet sich der Fiat nicht - wer schon einmal ein modernes Auto bewegt hat, findet sich auf Anhieb zurecht.



Gut verarbeitet präsentiert sich der Innenraum des Tipo. Die Funktionalität leidet unter der zu tief positionierten Klimaanlage und den nicht besonders übersichtlichen Armaturenbrettinstrumenten.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Tipo bietet als Lounge eine moderne Grundausstattung in Sachen Konnektivität. In der getesteten Ausstattungsvariante sind stets ein Radio, Navigationssystem, digitaler Radioempfang sowie eine Smartphoneanbindung via Apple Carplay und Android Auto an Bord. Das System bietet zahlreiche Apps und bietet darüber hinaus auch Internetradio

und Echtzeit-Verkehrsmeldungen. Um die Live-Dienste zu nutzen ist ein Smartphone samt ausreichendem Datentarifvertrag Voraussetzung.

⊖ Ein CD-Spieler ist nicht erhältlich.

### 2,0 Raumangebot vorn

⊕ In der ersten Sitzreihe sind sowohl die Kopf- als auch die Beinfreiheit enorm: Fahrer bis zu einer Größe von knapp zwei Metern finden problemlos Platz. Das Raumempfinden fällt dank des hellen Dachhimmels und der nicht zu wuchtig gestalteten Mittelkonsole gut aus, auch wenn die Innenbreite klassenbezogen nur durchschnittlich ist.

### 2,7 Raumangebot hinten

Hinten bietet der Tipo Kombi ein klassentypisches Raumgefühl. Ist der Fahrersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m. Die Kopffreiheit liegt auf ähnlichem Niveau.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

### 3,5 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Tipo Kombi nicht erhältlich. Vorn gibt es genügend Ablagen, nur ein Halter für große Flaschen fand keinen Platz mehr. Hinten findet man nur Lehnentaschen

und Türfächer. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß. Beim Testwagen war es zudem weder beleuchtet, noch klimatisiert und auch nicht abschließbar.

## 3,2 KOMFORT

---

### 3,0 Federung

Verstellbare oder gar adaptive Dämpfer werden für den Tipo nicht angeboten. Das Fahrwerk des italienischen Kombis ist recht straff, gerade auf urbanen Straßen mit Gullideckeln und Straßenschäden spricht es trocken an - die günstige Verbundlenkerkonstruktion an der Hinterachse ist hier nicht förder-

lich. Bei höherem Tempo wird der Komfort besser, es lassen sich auch längere Strecken zurücklegen. Insgesamt kein gänzlich unharmonisches Fahrwerk, die sportliche Ausrichtung und die einfache Konstruktion verhindern aber eine bessere Note.

### 3,5 Sitze

Während der Fahrersitz in der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig höhenverstellbar ist, gibt es diese Funktion für den Beifahrersitz nur gegen Aufpreis. Die Neigung der Sitzfläche ist aber nicht verstellbar, auch auf eine elektrische Einstellmöglichkeit muss der Tipo-Insasse verzichten. Nur die für den Fahrersitz erhältliche, in der Intensität einstellbare, Lordosenstütze wird per Schalter elektrisch bedient.

Die vorderen Sitze sind tendenziell straff, aber angenehm gepolstert und passend konturiert. Nur die Lehnen sind für große

Menschen oben unpassend geformt.

Eine reisetaugliche Sitzposition findet man sowohl vorn als auch hinten, alle äußeren Plätze bieten gepolsterte Armauflagen.

⊖ Die Position und Polsterung der Kopfstützen ist unbequem - diese sind bei vielen Konkurrenten in diesem Fahrzeugsegment deutlich bequemer. Der Fondmittelsitz ist unbequem und eignet sich bestenfalls für kurze Strecken.

### 3,3 Innengeräusch

Der Tipo ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel beträgt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit 69 dB(A). Der Diesel ist stets präsent, laut wird er aber nur bei hohen Drehzahlen, die die Au-

tomatik so gut es geht meidet. Ab Landstraßentempo dominieren ohnehin die deutlich vernehmbaren Windgeräusche die Geräuschkulisse.

### 3,2 Klimatisierung

Die beim Lounge serienmäßige Klimaautomatik ist sinnfälliger zu bedienen. Gegen Aufpreis sind noch abgedunkelte Fondscheiben und beheizbare Vordersitze erhältlich.

⊖ Eine Mehrzonen-Klimaautomatik oder eine einstellbare Intensität der Lüftungsregelung ist nicht verfügbar.

## 2,3 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,4 Fahrleistungen

⊕ Die 120 PS und vor allem das Drehmoment von 320 Nm des Turbodiesels treiben den Tipo Kombi munter voran. Der 1,6 Liter große Vierzylinder ermöglicht flotte Zwischensprints, man fühlt sich nie untermotorisiert. Der simulierte Überholvorgang, von Tempo 60 auf 100 km/h, ist nach guten

6,3 s abgeschlossen.

Laut Hersteller dauert der Standardspurt aus dem Stand auf 100 km/h 10,3 s, bei Tempo 197 halten sich Vortrieb und Fahrwiderstände die Waage.

## 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Diesel gefällt mit einer gerade für diese Klasse ordentlichen Laufkultur. Er rappelt trotz des rauen Motorlaufs nicht über Gebühr, lediglich bei rund 1.500 1/min und bei hohen Drehzahlen

regt er die Karosserie zum Dröhnen an. Durch den satten Durchzug ab etwa 1.750 Umdrehungen braucht man aber diese Regionen nicht bemühen, ab circa 4.000 Umdrehungen mag der Selbstzünder sowieso nicht mehr so recht weiter drehen.

## 2,0 Schaltung/Getriebe

Diese Motorvariante gibt es im Tipo mit Sechsgang-Handschaltung oder Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe, das im Testwagen verbaut ist. Das Getriebe erzeugt nach einem Kaltstart zwar leichte Ruckler beim Schalten, verrichtet seine Arbeit bei Betriebstemperatur recht sanft und komfortabel. Durch das komfortable Verschleifen bleibt aber eine gewisse Verzögerung, speziell beim Anfahren oder bei plötzlicher Leistungsforderung. Berücksichtigt man die leichte Verzögerung im Alltag,

kann man gut mit dem Getriebe leben.

Die Gesamtübersetzung hat Fiat recht lang gewählt, bei Tempo 130 dreht der Motor im größten Gang mit 2.500 1/min.

⊖ Was im Alltag etwas stört ist, dass der Tipo selbst bei eingelegtem Rückwärtsgang bei abschüssiger Fahrbahn nach vorn anrollt - es wird nicht genügend Kraft an die Räder übertragen um den Kombi zumindest an gleicher Stelle zu halten.

## 2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Ein grundsätzlicher Nachteil der Verbundlenker-Hinterachsen im Vergleich zu einer aufwendigen Mehrlenker-Hinterachse ist, dass sie eine Tendenz zum Seitenkraftübersteuern haben. Mit einfachen Worten: Solche Autos brechen leichter mit dem Heck aus. Beim Tipo wurde hier aber eine sorgfältige Abstimmung betrieben, das Heck des Fahrzeugs bleibt selbst beim ADAC Ausweichtest ruhig. Erkauft wurde das ruhige Heck mit einer deutlich untersteuernd ausgelegten Vorderachse: Bevor das Heck unruhig werden

kann, schiebt der Wagen schon über die Vorderräder. So bewegt er sich stets untersteuernd durch den Parcours des Ausweichtests, ohne aber unlenkbar zu werden. Unter sportlichen Aspekten hätte man zwar gerne mitunter ein leicht mitlenkendes Heck, und die erreichbaren Geschwindigkeiten dürften ein Stück höher liegen.

Der Geradeauslauf ist gut, Verwerfungen oder Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität kaum. Insgesamt passt die auf Sicherheit bedachte Auslegung zum Kombi.

### 2,9 Lenkung

Die Lenkung fühlt sich teigig an und vermittelt dem Fahrer wenig Fahrbahnkontakt. Prinzipiell ließe sich der Kombi zwar recht präzise steuern, aufgrund der fehlenden Rückmeldung und der leichten Aufbaubewegungen trifft man die gewünschte Linie nicht perfekt, Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf sind deshalb oft die Folge. Insgesamt kann man mit der

Lenkung leben, sie gehört aber eher zu den schlechteren in dieser Klasse.

⊕ Per Taste lässt sich der City-Modus einschalten, in dem die Lenkkräfte deutlich niedriger sind als sonst. Einparkvorgänge gehen so leicht von der Hand.

### 2,9 Bremse

Der Mittelwert von zehn durchgeführten Bremsversuchen liegt bei 36,4 Metern aus 100 km/h - ein solider, aber nicht herausragender Wert. Die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

## 3,2 SICHERHEIT

### 3,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Gerade im Vergleich mit Klassenkonkurrenten zeigen sich Lücken bei der aktiven Sicherheit des Tipos.

Während ein Tempomat zur Serienausstattung gehört, verlangt Fiat für einen Geschwindigkeitsbegrenzer sowie für einen Abstandsregeltempomaten Aufpreis. Optional ist auch ein Notbremsystem mit City-Funktion erhältlich. Während einer Vollbremsung arbeitet der Warnblinker mit höherer Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

Der Reifendruck wird serienmäßig direkt per Sensor in der Felge gemessen.

⊖ Ein Spurhalte- oder Spurwechsel-/Totwinkelassistent ist nicht verfügbar. Auch eine Abstandswarnung ist nicht an Bord, obwohl diese per Radar umgesetzt werden könnte.

### 2,8 Passive Sicherheit - Insassen

Front- und Seitenairbags vorn sowie über die gesamte Fahrzeugseite reichende Kopfairbags sind serienmäßig. Seitenairbags hinten sind aber nicht verfügbar.

⊕ Im ADAC Crashtest erreichte der Tipo in der Schrägheckversion 82 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand 10/16). Insgesamt bekommt er mit dem optionalen Sicherheitspaket vier Sterne, ohne diese Ausstattung allerdings nur drei Sterne. In diesem Paket ist der Notbremsassistent, der Geschwindigkeitsbegrenzer und die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage enthalten.





















Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen.

⊖ Hinten erhalten Personen über 1,70 m bei einem Heckaufprall nicht genügend Schutz durch die Kopfstützen. Die Halterung für das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden und dadurch bei einem beladenen Laderaum nicht ohne Weiteres erreichbar.

### 3,4 Kindersicherheit

Mit den Gurten lassen sich Kindersitze hinten außen und auf dem Beifahrersitz befestigen. Hinten sind die Gurtanlenkpunkte aber nicht optimal platziert, sodass man nur mit viel Kraft einen Sitz einigermaßen fest montiert bekommt. Es empfehlen sich die hinten außen serienmäßigen Isofix-Bügel. Will man auf dem Beifahrersitz einen nach hinten gerichteten Kindersitz montieren, muss man den Beifahrerairbag deaktivieren - dies erledigt man im Bordcomputer-Menü.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremsystem	Option
	vorausschauendes Notbremsystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Option
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	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/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ In der Kindersicherheit reicht es beim ADAC Crashtest nur für 60 Prozent der Punkte. Hinten in der Mitte darf man laut Betriebsanleitung keine universalen Kindersitze befestigen. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber liegen sehr hoch, da sie keinen Einklemmschutz haben. Somit kann man sich bei Unachtsamkeit schmerzlich die Hand quetschen.

### 4,0 Fußgängerschutz

⊖ Da vor allem der Frontscheibenrahmen nicht gut entschärft wurde, reicht es beim Fußgängerschutz im ADAC Crashtest lediglich für 62 Prozent der Zähler.

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

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

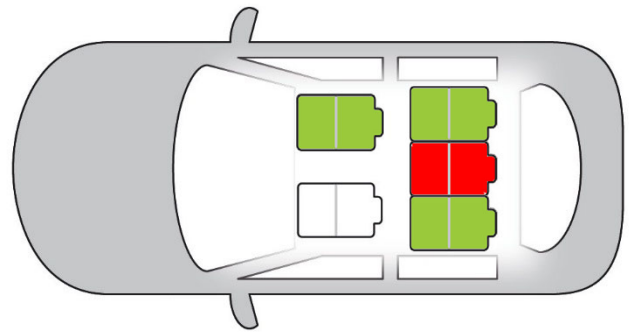
Für den Tipo wird das im Testwagen verbaute optionale EcoPaket angeboten, das mit Maßnahmen wie beispielsweise einem aktiven Kühlergrill (Active Grill Shutter), einer Ölpumpe mit variabler Förderleistung und einer gesteuerten Benzinpumpe im Vergleich zur Standardvariante den Verbrauch senken soll. Im Ecotest konsumiert der Fiat damit im Schnitt 5,4 Liter Diesel auf 100 km. So ergibt sich aus der Messung eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 169 g/km, was 27 von 60 Punkten entspricht. Innerorts verbraucht der Tipo 5,6 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,2 l je 100 Kilometer.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Bei der Abgasreinigung hat Fiat einen großen Schritt gemacht. Mit der Abstimmung auf die neue Euro 6d-TEMP Abgasnorm hat man einen SCR-Kat verbaut und liegt nun weit unter den Grenzwerten. Die vollen 50 Punkte für saubere Abgase erreicht der Tipo in allen Zyklen und bei allen Schadstoffgruppen, die sehr gute Bewertung ist also völlig verdient. Zusammen mit Punkten für den CO<sub>2</sub>- Ausstoß ergeben sich 77 Punkte und vier von fünf Sternen. Da auch die

### 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	5,6	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

RDE-Messungen auf der Straße einwandfrei bestanden wurden, ist der Tipo in dieser Konfiguration unter Ecotest-Aspekten eine klare Empfehlung.



## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Fiat verlangt für den Tipo Kombi mit dem 1.6 Liter Diesel samt Doppelkupplungsgetriebe mindestens 24.790 Euro. Im Falle des Testwagens inklusive Sonderausstattung steigt der Preis auf 26.570 Euro an. Somit kann der Tipo im Klassenvergleich nicht unbedingt mehr als Schnäppchen bezeichnet werden. Allerdings zeigt sich der Fiat dafür mit einer Klimaautomatik, dem Navigationssystem, einer Rückfahrkamera und dem Notbremssystem sowie dem adaptiven Tempomaten ordentlich ausgestattet.

Die Kfz-Steuer beträgt 258 Euro pro Jahr. Die Einstufungen bei der Versicherung bleiben im Rahmen, weder die Haftpflicht- (Klasse 18) noch die Vollkasko- (Klasse 21) und Teilkasko- versicherung (Klasse 22) fallen extrem teuer aus.

Fiat gibt derzeit vier Jahre Garantie auf den Tipo, ab dem dritten Jahr gilt allerdings eine Kilometerbeschränkung von maximal 40.000 km Gesamtfahrleistung. Gegen Aufpreis werden seitens des Herstellers Wartungspakete angeboten. Der Preis variiert je nach Dauer und Laufleistung.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V Street	1.4 T-Jet Start&Stopp Mirror	1.3 Multijet Start&Stopp Mirror	1.6 Multijet Start&Stopp Mirror
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1368	4/1248	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	88 (120)	70 (95)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	127/4500	215/2500	200/1500	320/1750
0-100 km/h [s]	12,6	10,1	12,9	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	200	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	164	163	122	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/20/22	19/20/22	18/21/22	18/21/22
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	16.790	19.790	19.790	21.290

#### 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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 3.750 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	197 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	5,8/4,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	148/118 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,28 m <sup>2</sup> /0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R16V
Länge/Breite/Höhe	4.571/1.792/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	1.475/475 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.300 kg
Stützlast/Dachlast	60/75 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre + 2 Jahre Anschlussg
Produktion	Türkei, Bursa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R16 94V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/4,6/6,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	141 g/km (WTW* 169 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	69,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.420/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/945/1.450 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>124 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>56 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>148 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>286 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	614 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) <sup>1</sup>	258 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/22		
Basispreis Tipo Kombi 1.6 Multijet Start&Stopp Lounge DCT	24.790 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.570
Km-Stand bei Testbeginn	3.220 km
Auffälligkeiten/Mängel	Italienisches Modell Mirror mit Sonderaus-

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 01.09.2018 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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## 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	1.000 Euro/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/350 Euro°/600 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/350Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/600 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/350 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**1,9**

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

Stand: März 2019

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Martin Brand