



## Karabag 500 E

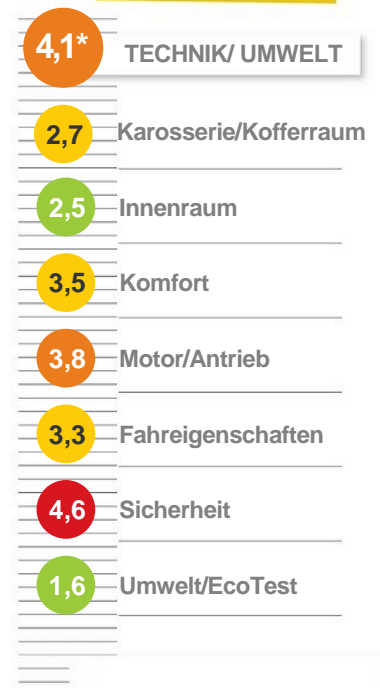
Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck  
(30 kW / 41 PS)

Der Karabag 500 E ist ein auf Elektroantrieb umgebauter Fiat 500. Vorne sitzt der Elektromotor samt Getriebe (mit fester Übersetzung), vorne über dem Motor und hinten unter dem Kofferraumboden die Lithium-Polymer-Akku-Pakete. Dadurch ergeben sich im Innenraum keine Einschränkungen, weder für Passagiere noch für Gepäck. Der Akku reicht für etwa 130 km, wobei man nicht ständig volle Leistung fordern sollte. Was nicht leicht ist bei nur 105 km/h Höchstgeschwindigkeit und sehr mäßigen Beschleunigungswerten oberhalb von 60 km/h. Damit eignet sich der 500 E hauptsächlich für die Stadt. Leider muss man auf Komfort (keine Klimaanlage, separate schwache Heizung) und auf Sicherheit (kein ESP) verzichten. An vielen Punkten erscheint das Auto noch im Versuchsstadium und nicht ausgereift. Der Preis von 60.878 Euro ist für das Gebotene absolut nicht gerechtfertigt, zumal bald ausgereifere Konkurrenz für weniger Geld lieferbar ist. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Mitsubishi iMiev

- +** lokal emissionsfrei, einfache Bedienbarkeit
- im Detail zahlreiche Mängel, kein ESP, schwache Heizung, keine Klimaanlage lieferbar, Fahrleistungen nur für die Stadt ausreichend, geringe Reichweite



### ADAC-URTEIL



\* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

## 2,7

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

## 3,1

## Verarbeitung

Die Kunststoffe im Innenraum sind gut verarbeitet, aber nicht besonders hochwertig; bei genauer Betrachtung fallen teils große und ungleichmäßige Spaltmaße auf, die aber nicht im direkten Sichtfeld der Insassen sind und damit nicht stören. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt, die Insassen und das Gepäck dürfen maximal 300 kg wiegen.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, der sich auch bei genauer Betrachtung fortsetzt; die Spaltmaße und das Lackfinish sind gleichmäßig, die Türen fallen mit sattem Klang ins Schloss, selbst bei offenem Fenster klappert nichts. Auch das Interieur kann überzeugen, die nostalgische Optik wirkt frisch und zum Gesamteindruck des Autos passend. Die Steckdose befindet sich vorne hinter dem Fiat-Emblem, der Stecker lässt sich recht einfach draufschauben und dann das Kabel mit dem Stromnetz verbinden.

⊖ Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, gibt es nur als Original-Zubehör. Auch die Stoßfänger sind komplett lackiert, mit Chromeinlagen versehen und damit bei kleinen Remplern ungeschützt. Die Türausschnitte sind kratzempfindlich und nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Der Motor ist nach unten weitgehend offen und kann schnell verschmutzen; zudem ergeben sich so verstärkt Luftverwirbelungen. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden - auch diesen gibt es, denn die Standheizung läuft mit Benzin. Da der Karabag auf dem Diesel-500er basiert, passt in den Tankstutzen auch eine Diesel-Zapfpistole - damit ist eine Fehlbetankung möglich, wie es sie üblicherweise bei Benzinern nicht geben kann (die Zapfpistole für Diesel hat einen größeren Durchmesser als die für Benzin, daher passt die für Diesel in einen Benzin-Tankstutzen nicht hinein). Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifen-Reparatur-Set zur Verfügung.

## 2,6

## Sicht

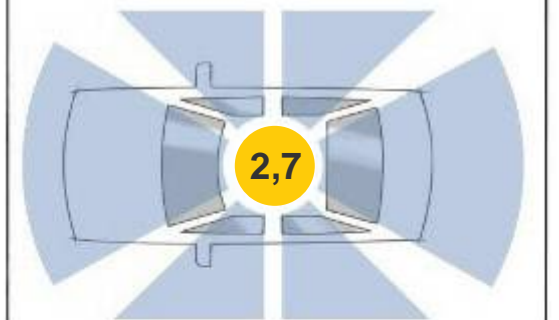
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der kleine 500 ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Die Dachsäulen stören nicht besonders, nur nach schräg hinten könnte die Sicht etwas besser sein - die breiten C-Säulen sind das übliche Problem moderner Autos.

⊕ Der Fahrer hat durch seine leicht erhöhte Sitzposition eine recht gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr.

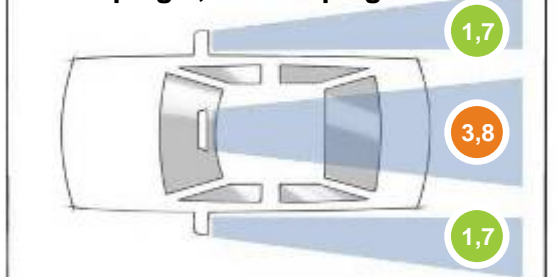


Unter dem Fiat-Emblem befindet sich die Steckdose zum Aufladen des Akkus.

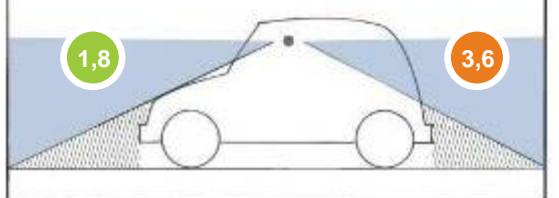
## Rundumsicht



## Innenspiegel, Außenspiegel



## Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Die beheizten Außenspiegel erlauben einen guten Überblick über das Geschehen hinter dem Auto. Kleine Gegenstände auf der Straße vorn lassen sich leicht erkennen. Nach hinten ist der Bodenblick nicht so günstig, da die Fensterkante recht hoch ausfällt. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar und behindern so die Sicht nach hinten kaum.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel ist nicht optimal, etwas zu klein der gespiegelte Bereich.



Die breiten C-Säulen und die relativ hohen Fensterkanten verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstieghilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten nicht so leicht. Unverständlich: die mechanische Memory-Funktion für die Vordersitze ist nicht an Bord - das sollte wirklich Serie sein. Die Türbremsen sind recht schwach, sie können die großen Türen an Steigungen kaum offen halten.

⊕ Der Schweller ist angenehm niedrig, die Beine müssen nur wenig angehoben werden. Auch der sehr geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtern das Einsteigen. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen, mp3-Player ähnlichen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden.

⊖ Es gibt nur für den Beifahrer einen Haltegriff am Dachhimmel.

## 2,5 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum verfügt im Normalfall über ein Volumen von 185 l, das ist nur Durchschnitt für diese Klasse.

⊕ Klappt man die Rückbank um, stehen großzügige 465 l zur Verfügung. Sehr positiv: Trotz der Akkus unter dem Kofferraumboden wird das Volumen des Gepäckabteils nicht eingeschränkt.



Mit 185 l Kofferraum-Volumen liegt der Fiat 500 im Mittelfeld seiner Klasse. Ein vergleichbarer VW Fox bietet jedoch mit 250 l Volumen deutlich mehr Platz.

## 2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 70 cm ist die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über die 18 cm hohe Bordwand gehoben werden.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine verhältnismäßig große Ladeöffnung frei. Damit ist das Gepäckabteil gut zugänglich, zudem die Tiefe sehr gering ist.

⊖ Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Dem Kofferraum fehlt eine Beleuchtung.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Klappmechanismus der mittig geteilt umklappbaren Rücksitzlehne funktioniert leichtgängig.

– Bei umgeklappten Rücksitzen stört die Stufe am Laderaumboden. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer. Wenigstens Verzurrösen hätten verbaut werden sollen, solche sind aber nicht vorhanden.

---

## 2,5 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

+ Der Karabag lässt sich leichtgängig und ohne großen Gewöhnungsaufwand bedienen. Das Lenkrad ist in der Höhe einstellbar, die Pedale zufriedenstellend, der Ganghebel sehr günstig angeordnet. Die meisten Schalter und Knöpfe befinden sich an den gewohnten Stellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Heizungs- und Lüftungsregler sind griffgünstig und übersichtlich positioniert, die großen Drehregler erleichtern die Bedienung, ihre Piktogramme könnten aber etwas größer sein. Das Radio sitzt weit oben und damit günstig im Blick, seine Tasten sind aber zu klein, der eine oder andere Drehregler wäre praktischer. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man den aktuellen Stromverbrauch, die Akku-Spannung und die Akku-Restkapazität (Balkendisplay) anzeigen lassen. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, auf der Fahrerseite mit Ab- und Aufwärtsautomatik, auf der Beifahrerseite nur mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel kann man mit einem praktischen Schalter elektrisch einstellen. Für fast alle Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Vorne gibt es zahlreiche, meist kleinere Ablagen, hinter der Beifahrervordersitzlehne steht eine Lehnentasche zur Verfügung.



**Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehend funktionelle Bedienung und viel Liebe zum Detail.**

– Die Instrumente liegen zwar günstig im Blickfeld des Fahrers, sie sind aber verschachtelt angeordnet und bieten vor allem bei Dunkelheit keinen guten Kontrast - positiv: ihre Beleuchtung dimmt in Abhängigkeit des Umgebungslichts. Der Knopf für die Nebelrückleuchte sitzt ungewohnt oben rechts in der Mittelkonsole. Das Handschuhfach ist nur ein recht kleiner Schlitz und unbeleuchtet - keine optimale Lösung, es erfüllt aber seinen Zweck.

---

### 2,0 Raumangebot vorne\*

+ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von fast 2 m ausreichend Platz, man hat auch subjektiv ein großzügiges Raumgefühl dank guter Kopffreiheit. Die Innenbreite geht in Ordnung, entspricht dem üblichen eines Kleinsterwagens.

---

### 4,3 Raumangebot hinten\*

– Hinten wird's allerdings eng: sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz nur noch für höchstens 1,75 m große Personen, die mit ihren Knien dann schon an den Vordersitz und mit dem Kopf am Dach anstoßen. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, was aber nicht so ins Gewicht fällt, da der 500 hinten nur für zwei Personen ausgelegt ist.

3,5

## KOMFORT

3,0

## Federung

Fiat stimmt das Fahrwerk bei den schwächeren Motoren (der Karabag basiert auf dem 75-PS-Diesel) deutlich weicher ab als bei der 100-PS-Variante. Folglich werden Bodenunebenheiten nicht so direkt an die Insassen weitergegeben. Auch Stuckern tritt nicht mehr so deutlich auf. Bei langen Bodenwellen schwingt der kleine Italiener etwas mehr nach. Die Seitenneigung ist deutlich ausgeprägter. Insgesamt bietet der 500er in der getesteten Variante einen noch annehmbaren Komfort im Rahmen seiner Möglichkeiten. Auf schlechten Straßen verhält er sich etwas schaukelig, so dass es in Kurven den Kleinen schon mal merklich versetzt.

3,0

## Sitze

Die Fahrersitzfläche lässt sich nur in der Neigung einstellen, in der Höhe ändert sich wenig. Die Sitzlehnen und -flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend ausgeformt, um den Seitenhalt ist es aber nicht so gut bestellt. Die Füße können befriedigend abgestützt werden, die breite Mittelkonsole engt ein wenig die Beinfreiheit ein. Auf der Rückbank sitzt es sich zufriedenstellend, es gibt wenig Seitenhalt auf den straff gepolsterten Sitzen.

- + Der Sitzkomfort der eher weich gefederten Sitze vorn ist gut.
- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen.

2,7

## Innengeräusch

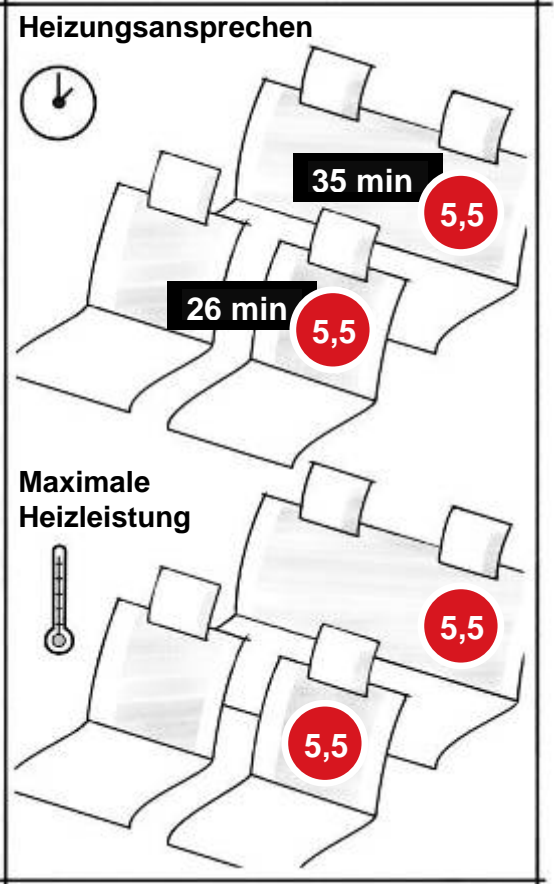
Ein Leisetreter ist der Karabag nicht, der gemessene Geräuschpegel liegt nur im durchschnittlichen Bereich. Das verwundert zunächst etwas, weil kein Verbrennungsmotor vorne arbeitet. Betrachtet man aber die Geräuschkulisse genauer, dann stellt man deutliche Fahr- und Abrollgeräusche sowie leichte Windgeräusche bei "höherer" Geschwindigkeit fest. Der Elektroantrieb ist zudem stets deutlich zu hören und erinnert stark an die Geräusche einer S-Bahn.

5,1

## Klimatisierung

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

- Der Karabag verfügt über eine Standheizung, die für die eigentliche Erwärmung des Innenraums zuständig ist. Diese Heizung muss über einen separaten Schalter zwischen den Vordersitzen aktiviert und abgeschaltet werden (Deaktivierung erfolgt nicht automatisch). Die Zusatzheizung funktioniert bei Minustemperaturen nur unzureichend: das Ansprechen der Heizung und ihre Wirkung sind vorne wie hinten durchgängig mangelhaft. Es dauert lange, bis man überhaupt lauwarme Luft aus den Lüftungsdüsen spüren kann. Eine Klimaanlage ist nicht erhältlich. Die Temperatur kann nur grob vorgewählt werden, die Luftmengenverteilung erfolgt in vorgegebenen Kombinationen über einen Drehregler.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

---

**3,8**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**5,5**

## Fahrleistungen\*

– Der Karabag ist als Stadtauto ausgelegt. Für dieses Einsatzgebiet sind die Fahrleistungen ausreichend. Aber schon auf der Landstraße bedarf es viel Geduld und Anlauf. Ans Überholen sollte man dabei nicht denken. Für den "Spurt" von 60 auf 100 km/h benötigt das Elektroauto über 26 Sekunden - selbst Kleinwagen mit weniger als 60 PS können das etwa 10 Sekunden flotter. Auf der Autobahn kann man mit Reisebussen gerade mal mithalten - die Höchstgeschwindigkeit des Karabag wird bei gemessenen 103 km/h abgeriegelt. Das liegt einerseits daran, dass der Motor zwar eine Maximalleistung von 30 KW / 41 PS hat, dauerhaft aber nur 15 kW / 20 PS zur Verfügung stellt. Andererseits bleiben die Serien-Bremsen verbaut, denen man aufgrund des höheren Gewichts keine Geschwindigkeiten über 110 km/h zumuten soll.

**1,7**

## Laufkultur

+ Der Elektromotor läuft gänzlich vibrationsfrei - entsprechend ruhig bleibt es im Innenraum. Auffällig sind aber die hochfrequenten Geräusche des Motors im Fahrzeuginnern, die an eine S-Bahn oder U-Bahn erinnern und von manchen Leuten auf die Dauer als dominant empfunden werden.

– Störend fallen leichte "Motorruckler" auf, als würde der Motor nicht gleichmäßig mit Strom versorgt.

**4,5**

## Schaltung

+ Da es keine Gangwechsel gibt, können auch keine Schaltrücke oder Schaltpausen entstehen. Die Richtungswahl am Schalthebel wird zügig umgesetzt.

– Der Schalthebel lässt sich etwas zu leichtgängig bewegen, man wünscht sich mehr Feedback und stärkere Rückstellkräfte. Es gibt nur die Wahl zwischen D (vorwärts) und R (rückwärts) - die Position N für Leerlauf kann man nicht anwählen, hier hilft nur Türe öffnen, dann schaltet das Getriebe automatisch in den Leerlauf (im Stand). Gefährlich: für das Einlegen des Rückwärtsganges gibt es am Schalthebel keine Sicherung. Steht man beispielsweise an der Ampel, stellt am Radio etwas ein und kommt versehentlich mit dem Ellenbogen an den Schalthebel, ist plötzlich der Rückwärtsgang eingelegt - zu erkennen nur am etwa 5 mm großen Symbol im Display. Bemerkt man dieses nicht und gibt Gas, fährt man gegen den Hintermann. Das Getriebe hat keine Parkposition, dadurch muss man beim Abstellen des Fahrzeugs dringend die Handbremse anziehen, damit der Karabag nicht wegrollt.

**1,0**

## Getriebeabstufung

+ Das Getriebe verfügt nur über eine feste Übersetzungsstufe und einen Rückwärtsgang. Für den E-Motor ist das aber einwandfrei. Vom Stand weg ist eine unterbrechungsfreie Beschleunigung möglich.

## 3,3 FAHREIGENSCHAFTEN

### 4,1 Fahrstabilität

- + Der Karabag verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, Längsrinnen oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Spur.
- Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist für den kleinen Elektro-500 nicht lieferbar. Das Stabilitätsprogramm könnte Schleudern verhindern und im Grenzbereich den Fahrer unterstützen. Eine Traktionskontrolle gibt es ebenso wenig.

### 2,3 Kurvenverhalten

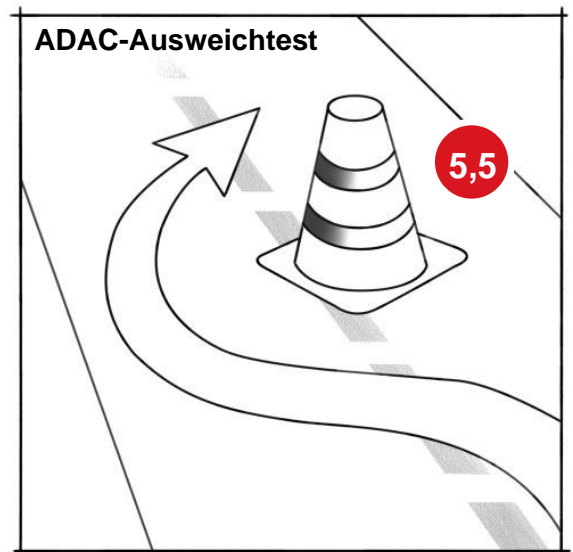
- + In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Fiat und bleibt damit auch für weniger geübte Fahrer gut beherrschbar. Die Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen halten sich in Grenzen. Auch beladen bleibt der Karabag gut beherrschbar.
- In kritischen Situationen könnte ESP unterstützen, leider ist dieses nicht lieferbar.

### 2,3 Lenkung\*

- + Die Lenkung zeigt sich recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie reagiert gut auf Lenkbefehle. Insgesamt ist sie eher direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des kleinen Fiat. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering (City-Modus für Servolenkung). Der Wendekreis von 10,0 m geht in Ordnung, könnte in dieser Klasse aber kleiner sein.

### 3,8 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Karabag durchschnittlich 41 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 175/65 R14). Bei stärkerer Beanspruchung zeigt die Bremsanlage leichtes Fading. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse gehen in Ordnung.



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.

---

**4,6**

## SICHERHEIT

---

**4,9**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Der Karabag verfügt serienmäßig über ABS. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage zu und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam.
- Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP ist nicht erhältlich. Auch sonst hat das Elektroauto im Bereich aktive Sicherheit fast nichts zu bieten. An geöffneten Türen fehlen Rückstrahler oder Rückleuchten.

**1,8**

### Passive Sicherheit - Insassen

- + Für das Elektroauto Karabag gibt es kein Crashtestergebnis nach EuroNCAP-Norm. Jedoch basiert der kleine Stromer auf dem Fiat 500, und dieser erreichte 2007 beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm sehr gute Ergebnisse und damit alle fünf möglichen Sterne. Nicht nur die Karosserie ist sehr stabil - die Insassen werden zusätzlich von sieben Airbags geschützt (Front-, Seiten-, Kopfairbags plus Knieairbag für den Fahrer). Die Kopfstützen vorne bieten auch großen Personen mit 1,90 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,70 m große Personen, der Abstand zum Dach ist aber so gering, dass auch für größere Personen ein gewisser Schutz besteht. Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Nach einem Unfall kann man dank der stabilen Bügeltürgriffe verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die runde Form der Kopfstützen ist modern und gefällig, für die Sicherheit aber nicht ideal.

**2,2**

### Kindersicherheit

- + Auf den beiden Rücksitzen kann man Kindersitze recht unkompliziert mittels Isofix befestigen, zusätzlich stehen auch Ankerhaken zur Verfügung. Angurten von Kindersitzen ist auch gut möglich, da die Gurte lang genug sind, die Gurtschlösser kurz genug und der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten weit genug ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag über den Bordcomputer deaktivieren lässt.

**3,5**

### Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (nach EuroNCAP-Norm) schneidet der Fiat 500 mit zwei von vier Sternen nur mäßig ab. Der kurze Vorbau macht es schwierig, eine für Fußgänger entschärfte Front zu konstruieren. Für den Karabag ist ein vergleichbares Ergebnis zu erwarten.

---

**1,6**

## UMWELT/ECOTEST

---

**2,0**

### Verbrauch/CO2\*

Die Zusatzheizung arbeitet mit Benzin und versorgt sich aus einem 8 l Tank. Der Verbrauch der Heizung liegt bei etwa 0,7 l pro Stunde. Damit muss spätestens alle 11 Stunden der Tank für die Innenraumheizung aufgefüllt werden. Die Zusatzheizung fließt aber nicht in die Bewertung ein.

**+** Der durchschnittliche Stromverbrauch des Karabag 500 E im ADAC EcoTest liegt bei 13,98 kWh pro 100 km. Legt man den durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland zugrunde, ist mit der Erzeugung dieser Strommenge ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 82 g pro Kilometer verbunden. Damit kann er im EcoTest 40 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub> erzielen. Innerorts benötigt das Elektroauto 11,75 kWh pro 100 km, außerorts 13,93 kWh pro 100 km und auf der Autobahn 15,97 kWh pro 100 km. Damit beträgt die maximale Reichweite im EcoTest-Mix 139 km.

---

**1,2**

### Schadstoffe

**+** Der Karabag selbst stößt beim Fahren zwar keine Schadstoffe aus, bei der Stromerzeugung entstehen diese aber durchaus. Setzt man auch hier wieder den durchschnittlichen Schadstoffausstoß bei der Stromerzeugung in Deutschland an, dann kann das Elektroauto trotzdem sehr gute 48 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erzielt der Karabag 88 Punkte und damit vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

**-** Einen tiefschwarzen Fleck auf seiner weißen Weste hat der Stromer jedoch: den Innenraum erwärmt er mit einer Standheizung, und diese lässt ihre Abgase ungefiltert in die Umwelt. Gerade in der Anfangsheizphase sind die Schadstoffwerte im Abgas recht hoch. Im EcoTest-Ergebnis sind diese zusätzlichen Schadstoffe nicht berücksichtigt, weil üblicherweise bei der standardisierten Messung die Heizung nicht benötigt wird.

## DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	30 kW (41 PS)
bei	ab 2850 U/min
Maximales Drehmoment	100 Nm
bei	ab 1 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	einstufiges Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	<b>175/65R14T</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>10/9,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	105 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>26,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (E)	<b>13,98 kWh</b>
Testverbrauch/100 km Stadt/Land/BAB	<b>11,75/13,93/15,97 kWh</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	0g/km / <b>82g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3546/1627/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1120 kg/300 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>185 l/465 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	50 kg
Batteriekapazität / Tankvolumen (Heizung)	22 kWh / 8 l
Reichweite	<b>139 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Beifahrerairbag deaktivierbar	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
aktive Kopfstützen vorn	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	nicht erhältlich
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	nicht erhältlich
Panorama-Glasdach	Serie
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## 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.



Karabag 500 E

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

4,1

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

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

**ADAC** autotest