



Fiat Tipo 1.6 Multijet Start&Stopp Lounge

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(88 kW / 120 PS)

Neben den Benzinern gibt es im Tipo auch zwei Dieselmotoren mit 95 und 120 PS. Im ADAC Autotest tritt der stärkere der beiden an, kombiniert mit der gelungenen Sechsgang-Handschrift. Der Motor ist ein recht gediegener Geselle mit ordentlich Schmalz - die 320 Nm des Vierzylinders sorgen für satten Durchzug. Auch der Testverbrauch geht mit 5,1l/100 km in Ordnung. Leider fällt der Fiat bei den Schadstoffmessungen negativ auf: Der Stickoxidausstoß ist zu hoch. Hier muss nachgebessert werden. Das Fahrwerk mit einer einfachen Verbundlenker-Hinterachse macht seine Sache dagegen recht gut, auch wenn es nicht das komfortabelste seiner Klasse ist. Die optionale Sicherheitsausstattung ist nicht allzu teuer und lohnt: So können eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und ein Notbremssystem den Tipo sicherer machen. Bei den Scheinwerfern aber ist Fiat nicht auf der Höhe der Zeit, denn die serienmäßigen und nicht allzu hellen Halogenscheinwerfer sind ohne Alternative. Den niedrigen Einstandspreis erkaufte man mit einfachen Materialien, an deren Verarbeitung gibt es aber wenig zu kritisieren. In der getesteten Version kostet der Tipo ab 20.450 Euro, ein faires Angebot für einen soliden Kompakten ohne größere Schwächen oder Stärken.

Konkurrenten: u.a. Opel Astra, Renault Mégane, VW Golf.








- + **kräftiger Dieselmotor, vernünftiger Verbrauch, gelungenes Getriebe, ordentliche Verarbeitung**
- **deutlich erhöhter Stickoxidausstoß, nur Halogenscheinwerfer erhältlich, Einparkhilfe hinten nur im teuren Paket**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,1
	Transport	3,1
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

EcoTest ★ ★ ☆ ☆ ☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Im Innenraum wurden recht einfache Materialien verwendet, beispielsweise ist der obere Teil des Armaturenbretts die einzige Stelle, an der geschäumter Kunststoff verbaut wurde.

⊕ Zwar wurde bei den Materialien, nicht jedoch bei der Verarbeitungsqualität gespart: Die Verarbeitung des Interieurs als auch der Karosserie ist gut. Die Spaltmaße

3,0 Alltagstauglichkeit

Bei einer Zuladung von nur 435 kg muss man bei einem vollbesetzten Fahrzeug und Gepäck im Kofferraum schon aufpassen. Auf dem Dach kann man 50 kg Last mitführen, auf der Anhängerkupplung jedoch nur bescheidene 60 kg. Ziehen darf der Tipo 1.6 Multijet Anhänger bis 1.200 kg, ungebremste Hänger bis 500 kg.

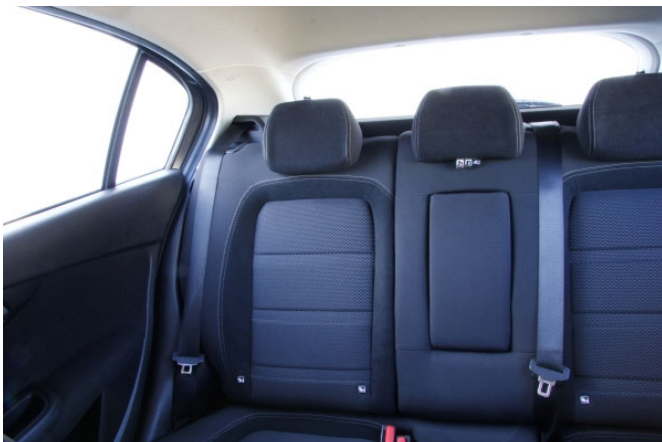
⊕ Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem 50 l fassenden Benzintank bis zu 980 km weit. Muss

3,3 Licht und Sicht

Um die Übersichtlichkeit der Karosserie ist es insgesamt ordentlich bestellt. Das Heck ist gut abzuschätzen, die Vorderkante der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers aber.

Die ADAC Rundumsichtmessung zeigt wie bei vielen modernen Autos die Nachteile der breiten Dachsäulen, gerade im Heckbereich: Der Blick nach draußen ist vor allem dort stark eingeschränkt.

⊖ Serienmäßige Einparkhilfen gibt es nicht, gegen Aufpreis sind in einem Ausstattungspaket unter anderem hinten eine Kamera und Parksensoren verbaut. Die



Durch die sehr breiten Dachsäulen wird die Sicht nach schräg stark eingeschränkt.

verlaufen gleichmäßig, alles wirkt solide gefertigt. Auch der Motorraum ist aufgeräumt und wie auch der Unterboden großflächig verkleidet.

⊖ Eine Gasdruckfeder für die Motorhaube war nicht mehr im Budget, man muss mit einem einfachen Haltestab Vorlieb nehmen.

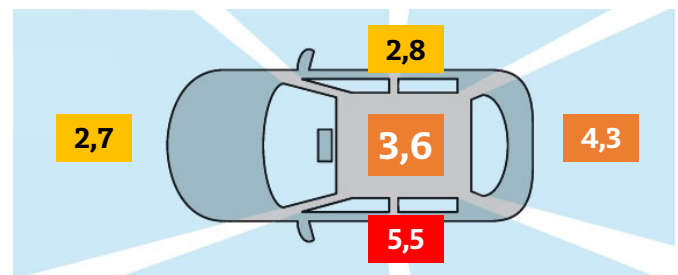
man dann mal an die Zapfsäule, kann man sich über eine gelungene technische Lösung freuen: Der Tankdeckel hat einen integrierten Tankverschluss, man muss also nur noch den Deckel öffnen und kann direkt mit dem Tanken beginnen.

⊖ Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur dabei, wenn man das aufpreispflichtige Reserverad ordert.

Kamera überträgt das Bild aber verzögert und mit Rucklern auf den Hauptbildschirm - hier gibt es deutlich bessere Systeme.

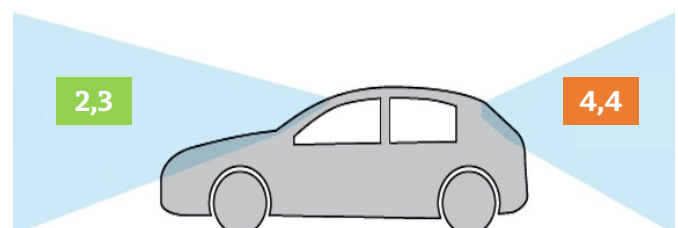
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Modernere Technik haben Konkurrenten auch im Bereich der Scheinwerfer - für den Tipo sind ausschließlich die Halogenscheinwerfer des Testwagens zu haben. Gerade im Vergleich mit der mit Xenon- oder LED-Lichtquellen ausgestatteten Konkurrenz fallen diese deutlich ab, sowohl

was Leuchtkraft als auch Lichtfarbe betrifft. Zumindest werden die Nebelscheinwerfer als Abbiegelicht zugeschaltet, ein Plus gerade in schwach beleuchteten Siedlungen. Ein darüber hinaus gehendes Kurvenlichtsystem ist allerdings nicht erhältlich.

2,7 Ein-/Ausstieg

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

Der Ein- und Ausstieg gelingt vorn und hinten klassenüblich einfach, nur die schräg stehende A-Säule und der ver-

gleichsweise breite Schweller verlangen etwas Aufmerksamkeit.

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

2,6 Kofferraum-Volumen

Der Tipo bietet eine vernünftige Kofferraumgröße. Schon bis zur Laderaumabdeckung beladen schluckt der kompakte Fiat 385 l, bis zum Dach 520 l beziehungsweise acht Getränkeboxen. Bei umgelegter Rückbank gehen bis zur Scheibenunterkante 715 l und bis zum Dach 1.200 l hinein.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Ladekante liegt 73 cm hoch, außerdem ist der Kofferraumboden über 20 cm niedriger als die Ladekante - das Be- und Entladen ist mühselig. Unter der Heckklappe können immerhin Personen bis fast 1,90 m aufrecht stehen.

⊖ Das Heckklappenschloss steht ab, was bei großen Personen zu schmerzhaftem Kontakt führen kann. Bei Dunkelheit reicht die eine Lampe im Kofferraum nicht aus, um ihn ausreichend zu erhellen- die Kombivariante des Tipo hat hier zwei Leuchten.



Mit 385 l Volumen ist der Kofferraum des Tipo für ein Schrägheckmodell der unteren Mittelklasse recht groß geraten.

Klappt man die Rücksitzlehnen um, ist die entstehende Ladefläche nicht eben, zusätzlich entsteht eine Stufe am Boden.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann man asymmetrisch geteilt umlegen. Unter dem Kofferraumboden ist etwas zusätzlicher Stauraum für Kleinkram vorhanden. Auch Taschenhaken findet man im Laderaum.

⊖ 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.

2,5 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Auch bei der Bedienung merkt man an einigen Details, dass an manch einer Ecke sehr auf die Kosten geachtet wurde. So sind zwar alle Fensterheber elektrisch, nur der Fahrerplatz aber verfügt über eine Auf- und Abwärtsautomatik. Auch die mechanische Handbremse funktioniert

zwar tadellos - moderne elektrische Handbremsen sind aber praktischer in der Anwendung.

⊕ Der Gewöhnungsaufwand für das Infotainmentsystem hält sich im Rahmen, da die Menüpunkte auf dem optimal platzierten Touchscreen deutlich beschrieben und die Funktionsvielfalt nicht zu groß ist. Das Klimabedienteil ist zwar niedrig angebracht, gefällt aber ebenso mit einer klaren Kennzeichnung der vernünftig dimensionierten Tasten.

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.

⊖ Gas- und Bremspedal sind nicht optimal zueinander positioniert. Bestellt man die optionale Sitzheizung der vorderen Sitze, sind die Schalter dafür sehr weit unten beim Zigarettenanzünder angebracht.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Der Tipo bietet als Lounge eine moderne Grundausstattung in Sachen Konnektivität. Ein AM/FM-Radio samt USB-Schnittstelle und 3,5-mm-Klinkenstecker ist serienmäßig, auch per Bluetooth lässt sich Musik anhören. Gegen Aufpreis ist ein recht träges Navigationssystem verbaut, auch digitaler Radioempfang ist erhältlich.

Serienmäßig beim Lounge ist Uconnect Live, ein neues Konnektivitätspaket des Fiat-Konzerns. Hier können vielerlei Apps in das Infotainmentsystem eingebunden wer-

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen kommen mit dem Tipo klar - der Fahrersitz bietet bis zwei Meter Körpergröße genügend

2,9 Raumangebot hinten

Auch hinten bietet der Tipo ein klassentypisches Raumgefühl. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht das Platzangebot für Passagiere bis knapp über 1,85 m.

3,4 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten sind für den Tipo nicht erhältlich. Vorn gibt es genügend Ablagen, nur ein Halter für große Flaschen fand keinen Platz mehr. Hinten ist aus der klappbaren Mittelarmlehne ein Becherhalter ausfahrbar, zudem findet man Lehnentaschen und vernünftig dimensionierte Türfächer. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, aber beleuchtet. Abschließen oder klimatisieren kann man es allerdings nicht.



Gut verarbeitet und weitgehend funktionell präsentiert sich der Innenraum des Tipo.

Zwar ist das Infotainmentsystem recht simpel zu bedienen, es nervt aber mit seiner oftmals trägen Reaktion.

den, auch Internetradio oder ein Echtzeit-Verkehrsmeldungen stehen zur Verfügung. Ein Smartphone samt ausreichendem Datentarifvertrag ist Voraussetzung, da der Internetaufzugriff über das angeschlossene Telefon läuft. Apple Carplay und Android Auto sollen in Kürze Bestandteil von Uconnect sein.

⊖ Ein CD-Spieler ist nicht erhältlich, ebenso wenig wie Online-Radio oder ein Internetaufzugriff.

Beinfreiheit und sogar noch etwas mehr Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist klassentypisch und angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

3,1 KOMFORT

3,1 Federung

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

Hinterachse hier nicht förderlich. Bei höherem Tempo lassen kleine Fahrbahnunebenheiten den Tipo nie ganz zur Ruhe kommen. Insgesamt kein gänzlich unharmonisches Fahrwerk, die sportliche Ausrichtung und die einfache Konstruktion verhindern aber eine bessere Note.

3,0 Sitze

Serienmäßig ist selbst in der getesteten, höchsten Ausstattungsvariante der Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, gegen Aufpreis gibt es diese Funktion. Die Neigung der Sitzfläche ist aber nicht verstellbar, auch auf eine elektrische Einstellmöglichkeit müssen die Tipo-Insassen 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.

⊖ Der unbequeme hintere Mittelsitz ist dagegen nicht für lange Strecken zu empfehlen.

3,3 Innengeräusch

Der Tipo ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel von 68,9 dB(A) liegt im Mittelfeld der beim ADAC getesteten Fahrzeuge. Der Diesel ist stets präsent, laut wird er aber

nur bei hohen Drehzahlen. Ab Landstraßentempo gesellen sich deutlich vernehmbare Windgeräusche dazu.

3,3 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

2,2 Fahrleistungen

Die 120 PS und vor allem das Drehmoment von 320 Nm des Turbodiesels treiben den Tipo munter voran. Der 1,6 Liter große Vierzylinder ermöglicht flotte Zwischensprints,

man fühlt sich nie untermotorisiert. 9,8 s dauert laut Hersteller der Standardspurt auf 100 km/h, erst bei 200 km/h halten sich Vortrieb und Fahrwiderstände die Waage.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Diesel gefällt mit einer gerade für diese Klasse ordentlichen Laufkultur. Er rappelt trotz des rauen Motorlaufs nicht, lediglich bei hohen Drehzahlen regt er die Karosse 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. Die Leistungsentfaltung erinnert an Turbodiesel älteren Schlags: Mächtig Schub in einem recht schmalen Drehzahlbereich.

2,0 Schaltung/Getriebe

Nur für den 120 PS starken Diesel gibt es im Tipo gegen knackige 2.000 Euro Aufpreis ein Doppelkupplungsgetriebe. Im Test ist aber der Handschalter mit sechs Gängen. Dieser weiß zu gefallen, der Motor ist passend übersetzt. Bei 130 km/h liegen im sechsten Gang 2.400 Umdrehungen an. Die Anschlüsse der Gänge passen bei allen Geschwindigkeiten.

Freude macht die Handhabung: Kurze, gut geführte Wege lassen sportliche Gefühle aufkommen. Eine Schaltpunktempfehlung unterstützt bei der Wahl des ökonomischsten Gangs und die Berganfahrhilfe ist im Alltag oft hilfreich.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 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.

Der Kombivariante hat Fiat dennoch ein lammfrommes Fahrverhalten anezogen, auf Kosten eines recht früh untersteuernden Fahrverhaltens. Die Schrägheckvariante ist

etwas lebendiger, sie soll wohl sportlicher fahren. So untersteuert diese erst bei höheren Geschwindigkeiten, dafür drängt das Heck bei Lastwechseln und in schnellen Kurven deutlicher nach außen. Im ADAC Ausweichtest führt dieses anspruchsvollere Verhalten zu einer etwas schlechteren Bewertung als für den Kombi.

⊕ Der Geradeauslauf ist gut, Verwerfungen oder Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität kaum.

2,8 Lenkung

Der Wagen ist bei Kurvenfahrt recht präzise zu dirigieren, auch wenn sich die Lenkung um die Mittellage recht teigig anfühlt. So geht viel Lenkgefühl verloren, auch Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf sind deshalb mitunter vonnöten. Insgesamt kann man mit der Lenkung leben, erfreut

sich aber nicht gerade daran.

Der Wendekreis liegt mit 11,6 Metern im Mittelmaß.

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

3,6 Bremse

Der Mittelwert von zehn durchgeführten Bremsversuchen liegt bei 38,1 Metern aus 100 km/h. Die Dosierbarkeit ist

passabel, das Pedal liefert aber keinen definierten Druckpunkt.

3,0 SICHERHEIT

3,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Gerade im Vergleich mit Klassenkonkurrenten zeigen sich viele Lücken bei der aktiven Sicherheit des Tipo. Das einzige verfügbare System ist ein aufpreispflichtiger Radar, der in die Frontstoßstange integriert wird. Durch diesen wird ein bis 200 km/h funktionierendes Notbremsystem realisiert, das Unfälle in der Stadt sogar ganz vermeiden kann. Auch eine adaptive Geschwindigkeitsregelung ist dann an Bord.

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

⊕ Bei einer Notbremsung geht der Warnblinker an, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

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

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

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

⊕ Beim ADAC Crashtest erreichte der Tipo 82 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand 10/2016). Insgesamt erreicht er mit dem optionalen Sicherheitspaket mit Notbremsassistent, Geschwindigkeitsbegrenzer und adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage vier Sterne, ohne diese Ausstattung drei Sterne. Die Kopfstützen reichen vorn für 1,90 m große Personen.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,8 Kindersicherheit

Mit den Gurten lassen sich Kindersitze hinten außen und auf dem Beifahrersitz gut befestigen. Es empfehlen sich darüber hinaus die hinten außen serienmäßigen Isofix-Bügel, die eine i-Size-Freigabe haben. Will man auf dem Beifahrersitz einen nach hinten gerichteten Kindersitz montieren, muss man den Beifahrerairbag deaktivieren - dies erledigt man im Bordcomputer-Menü.

⊖ In der Kindersicherheit reicht es beim ADAC Crashtest nur für 60 Prozent der Punkte. Hinten in der Mitte darf man laut Betriebsanleitung keine universellen Kindersitze befestigen.

4,0 Fußgängerschutz

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

4,3 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Diesel knausert recht erfolgreich mit dem Sprit, kann mit einem Testverbrauch von 5,1 Litern aber keine neue Bestmarke setzen. Für den CO₂-Ausstoß von 161 g/km gibt es in diesem Teil des EcoTests 30 Punkte.

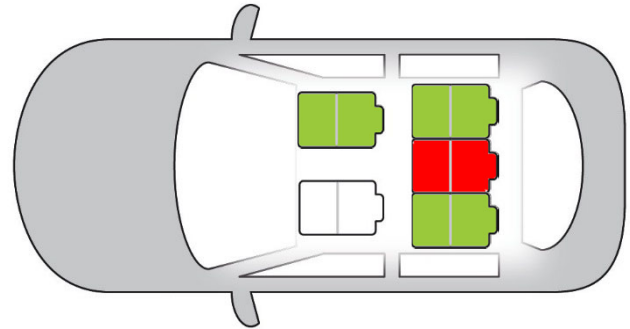
5,5 Schadstoffe

Kann der Diesel beim Verbrauch noch ein passables Ergebnis einfahren, ist bei der Bewertung der Emissionen Schluss mit lustig: Nur einen von 50 erreichbaren Punkten bekommt der Tipo. Grund ist der in allen getesteten Fahrzyklen deutlich zu hohe NO_x-Ausstoß.

Insgesamt erhält der Tipo 1.6 Multijet so 31 Punkte und zwei Sterne im EcoTest.

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	52	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	46	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	58	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,5 AUTOKOSTEN

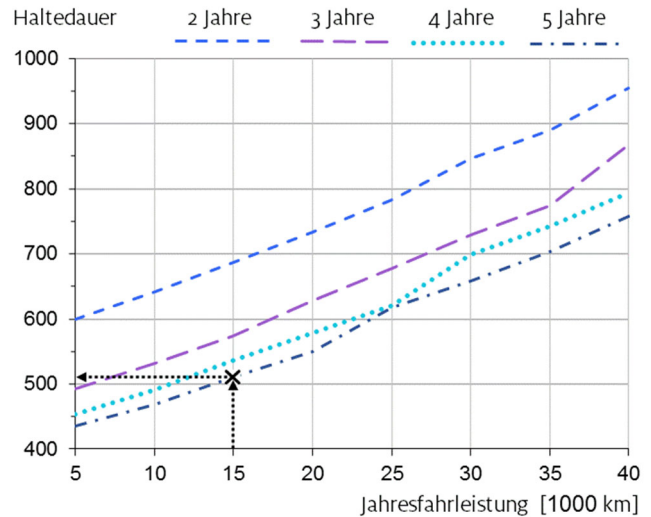
1,5 Monatliche Gesamtkosten

Die Versicherungseinstufungen sind recht hoch, aber noch im Rahmen, auch die Steuer ist mit 158 Euro dieseltypisch etwas teurer. Auf die Technik gibt Fiat zwei Jahre, auf den Lack aber lediglich drei und auf Durchrostung gar nur acht Jahre Garantie.

⊕ Mit einem Grundpreis von 20.250 Euro ist der Tipo mit dem 120 PS starken Turbodiesel und der höchsten Ausstattungslinie Lounge ein attraktives Angebot. Da auch die Aufpreise für sinnige Extras wie den Notbremsassistenten, Navigation oder Rückfahrkamera im Rahmen liegen, ist die Anschaffung des Tipo im Klassenvergleich günstig.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 510 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V Pop	1.6 E-torQ Easy Automatik	1.4 T-Jet Start&Stopp Easy	1.3 Multijet Start&Stopp Pop	1.6 Multijet Start&Stopp Easy
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	4/1598	4/1368	4/1248	4/1598
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	81 (110)	88 (120)	70 (95)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	127/4500	152/4500	215/2500	200/1500	320/1750
0-100 km/h [s]	12,1	11,5	9,6	12,0	9,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	192	200	180	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 S	6,3 S	6,0 S	3,7 D	3,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	132	147	139	99	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/18	19/19/18	19/19/18	20/21/18	20/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	102	136	116	131	158
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	476	562	529	473	514
Preis [Euro]	15.250	19.250	17.450	17.250	19.450

Aufbau

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

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

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 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, Euro6, NOx-Speicherkat 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-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km	3,7 l
CO ₂ -Ausstoß	98 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,29
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R 16V
Länge/Breite/Höhe	4.368/1.792/1.495 mm
Leergewicht/Zuladung	1.370/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	440/- l
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1200 kg
Stützlast/Dachlast	60/50 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Türkei, Bursa

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (6.Gang)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	6,3/8,2/12,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,1 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact 5
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	5,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/4,6/5,8 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	134 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	980 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1360/435 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/715/1.200 l

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

Betriebskosten	77 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	118 Euro	Wertverlust	256 Euro
Monatliche Gesamtkosten	510 Euro		
Steuer pro Jahr	158 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/21/18		
Basispreis Tipo 1.6 Multijet Start&Stopp Lounge	20.450 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	22.550
Km-Stand bei Testbeginn	5.937 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC (im Paket)	Serie/500 Euro/500 Euro
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	-/990 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	990 Euro/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/250 Euro
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/250 Euro
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/990 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (im Paket)	990 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (im Paket)	Serie/300 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,2

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: April 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.