



## Fiat Tipo Kombi 1.4 T-Jet Start&Stopp Lounge

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

Der Tipo ist der europäische Ableger des Aegea, eines neuen Kompaktwagens des Fiat Chrysler Konzerns. In Mexiko wird der Wagen als Dodge Neon verkauft, das neue Modell ist also ein echtes Weltauto, das insgesamt in über 50 Ländern angeboten wird. Die Kombivariante ist nicht in allen Märkten erhältlich, da sich diese Karosserieform nur in wenigen Ländern so großer Beliebtheit erfreut wie in Deutschland. Im ADAC Test ist die derzeit stärkste Benzinervariante, ein 120 PS großer Vierzylinder mit Turboaufladung. Der Motor ist ein kerniger Vertreter der Verbrennungsmotoren, gemeinsam mit der kurzen Übersetzung sind die Fahrleistungen erstaunlich gut. Die Manieren des Motors lassen aber zu wünschen übrig, auch der Verbrauch ist mit im Eco-Test ermittelten 7,5 l/100 km zu hoch. Der Schadstoffausstoß ist ebenfalls nicht mustergültig. Das Fahrwerk mit einer Hinterachse einfacher Bauart macht seine Sache recht gut, auch wenn es nicht das komfortabelste seiner Klasse ist. Die Fahrsicherheit ist tadellos. Den niedrigen Einstandspreis von 16.250 Euro für den Kombi mit 95 PS erkaufte man mit einfachen Materialien, an der Verarbeitung gibt es aber wenig zu kritisieren. In der getesteten Version kostet der Tipo ab 19.450 Euro, ein faires Angebot. Da auch der Unterhalt ziemlich günstig ist, kann man beim Tipo von einem preiswerten Vertreter der umkämpften Kompaktklasse sprechen. **Konkurrenten:** u. a. Opel Astra Sports Tourer, Renault Mégane Grandtour, VW Golf Variant.

- ⊕ großer Kofferraum, Anschaffung und Unterhalt günstig, sichere Fahreigenschaften
- ⊖ hoher Verbrauch, einfache Materialien im Innenraum, gefühllose Lenkung, kein modernes Lichtsystem erhältlich

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,0**

AUTOKOSTEN **1,6**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,9</b>
	Stadtverkehr	<b>3,4</b>
	Senioren	<b>2,9</b>
	Langstrecke	<b>3,2</b>
	Transport	<b>2,4</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,3</b>

EcoTest

2,7

## 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

Mit einer Zuladung von 515 kg sind die meisten Herausforderungen des automobilen Alltags gut zu meistern. Auf dem Dach kann man 75 kg Last mitführen, auf der Anhängerkupplung jedoch nur bescheidene 60 kg. Ziehen darf der Tipo Kombi 1.4 T-Jet Anhänger bis 1.200 kg. Auf Basis des Ecotest-Verbrauchs kommt man mit dem 50 l fassenden Benzintank 665 km weit.

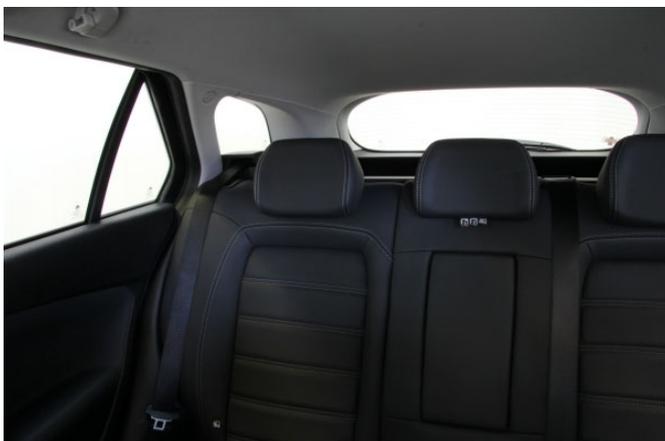
3,5

### 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 aber.

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

⊖ Serienmäßige Einparkhilfen gibt es nicht, gegen Aufpreis sind hinten eine Kamera und Sensoren verbaut. Die Kamera überträgt das Bild aber verzögert und mit



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 einen einfachen Haltestab verwenden.

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

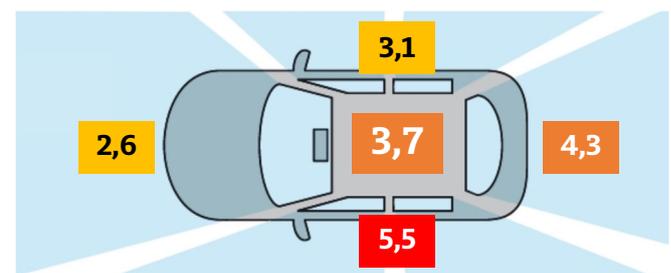
⊖ Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur dabei, wenn man das aufpreispflichtige Reserverad ordert.

Rucklern auf den Hauptbildschirm - hier gibt es deutlich bessere Systeme.

Modernere Technik haben Konkurrenten auch im Bereich der Scheinwerfer - für den Tipo sind ausschließlich die Halogenscheinwerfer des Testwagens zu haben.

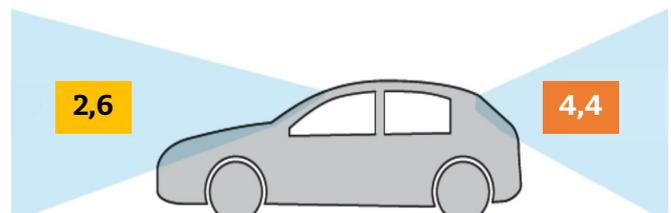
### Rundumsicht

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 bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Gerade im Vergleich mit der mit Xenon- oder LED-Lichtquellen ausgestatteten Konkurrenz fallen diese deutlich ab, sowohl was Leuchtkraft als auch Lichtfarbe betrifft.

## 2,6 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 vergleichsweise breite Schweller verlangen etwas Aufmerksamkeit.

## 1,8 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Tipo bietet einen sehr großen Kofferraum, der es auch mit Oberklasse-SUV aufnehmen kann. Schon bis zur Laderaumabdeckung beladen schluckt der Kompaktkombi 470 l, bis zum Dach 620 l beziehungsweise zwölf Getränkekisten. Bei umgelegter Rückbank gehen bis zur Scheibenunterkante 945 l und bis zum Dach 1.450 l hinein.

## 2,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Der Kofferraum ist nicht nur sehr groß, sondern auch gut nutzbar: Die Ladekante liegt mit nur 66 cm angenehm niedrig, außerdem ist der Kofferraumboden annähernd eben zur Ladekante, was das Ausladen erleichtert. Zwei Lampen beleuchten den Laderaum ordentlich. Unter der Heckklappe können Personen bis fast 1,90 m aufrecht stehen.

## 3,3 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank und -lehne ist 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.

Zumindest werden die Nebelscheinwerfer als Abbiegelicht zugeschaltet, ein Plus gerade in schwach beleuchteten Siedlungen.

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



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

⊖ Das Heckklappenschloss steht ab, was bei großen Personen zu schmerzhaftem Kontakt führen kann.

⊖ 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.

## 2,7 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 können aber Vorteile bieten, zum Beispiel eine Notbremsfunktion, welche das Auto kontrolliert zum Stehen bringt. Zieht man an der mechanischen Handbremse, blockieren die Hinterräder und das Auto schleudert unkontrolliert.

⊕ Der Gewöhnungsaufwand für das Infotainmentsystem hält sich im Rahmen, da die Menüpunkte deutlich beschrieben und die Funktionsvielfalt nicht zu groß ist. 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.

⊖ Das Gas- und Bremspedal sind nicht optimal zueinander positioniert. Auch die Schalter der Sitzheizung



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

könnten besser angeordnet sein, diese findet man sehr weit unten in der Mittelkonsole, beim Zigarettenanzünder. Zwar ist das Infotainmentsystem recht simpel zu bedienen, es nervt aber mit seiner oftmals trägen Reaktion.

### 2,9 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 zukaufbar.

Serienmäßig beim Lounge ist Uconnect Live, ein neues Konnektivitätspaket des Fiat-Konzerns. Hier können vie-

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

⊖ Ein CD-Spieler ist nicht erhältlich.

### 2,4 Raumangebot vorn

⊕ Auch große Menschen kommen mit dem Tipo klar - der Fahrersitz bietet bis 1,95 m Körpergröße genügend Beinfreiheit und sogar noch etwas mehr Kopffreiheit. Das Raumgefühl ist klassentypisch und angenehm.

### 3,0 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 ebenfalls 1,85 m.



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

### 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.

## 3,1 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 förderlich. 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.

### 3,0 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 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.

### 3,2 Innengeräusch

Der Tipo ist kein Leisetreter, der gemessene Schallpegel von 68,6 dB(A) liegt im Mittelfeld der beim ADAC getesteten

Fahrzeuge. Der Motor ist stets präsent, 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.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,4 Fahrleistungen

Der getestete, 1,4 Liter große Turbo mit 120 PS und 215 Nm ist der stärkste erhältliche Benziner und treibt den rund 1,3 Tonnen schweren Fiat munter voran. Die Elastizitätswerte

sind durchgehend überzeugend, auch der simulierte Überholvorgang von 60 bis 100 km/h ist in flotten 6,1 s erledigt. Laut Hersteller braucht der neue Kombi 9,8 s aus dem Stand auf Tempo 100 und erreicht maximal 200 km/h.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbomotor und seine Aufhängung ergeben kein Vorbild in Sachen Laufruhe. Vibrationen sind gerade beim Beschleunigen zu spüren. Brummen bei niedrigen Frequenzen ist dagegen kaum vorhanden, beim Ausdrehen des Vierzylinders entstehen leichte Dröhnfrequenzen.

Auch die Leistungsentfaltung sowie das Ansprechverhalten können nicht so recht überzeugen. Die Leistung entfaltet sich ungleichmäßig, die Gasannahme bei niedrigen Drehzahlen ist stark verzögert. Drehzahlen über 5.000 scheut der Turbomotor.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

Das Getriebe des Tipo weiß zu gefallen, wenn auch die Übersetzung zu Gunsten des kräftigen Durchzugs etwas kurz geraten ist: Bei 130 km/h liegen über 3.200 Umdrehungen an.

lassen sportliche Gefühle aufkommen. Eine Schaltpunktempfehlung unterstützt bei der Wahl des ökonomischsten Gangs und die Berganfahrhilfe ist im Alltag oft hilfreich.

Freude macht die Handhabung: Kurze, gut geführte Wege

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 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 Fiat 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 Richtung Untersteuern 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. Auch der Geradeauslauf ist gut, Verwerfungen oder Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität kaum. Unter sportlichen Aspekten hätte man zwar gerne mitunter ein leicht mitlenkendes Heck, bis zum Erreichen der Haftungsgrenze der Vorderräder ist der Fiat aber immerhin präzise zu dirigieren. Die erreichbaren Geschwindigkeiten liegen dabei nicht allzu niedrig. Insgesamt gefällt der Italiener mit einer auf Sicherheit bedachten Auslegung, ein Kombi mit 120 PS sollte auch nicht anders abgestimmt sein.

### 2,8 Lenkung

Der Wagen ist bei Kurvenfahrt recht präzise zu dirigieren, man muss sich allerdings an eine vor allem in der Mittelstellung auftretende Teigigkeit gewöhnen. So geht viel Lenkgefühl verloren, auch Lenkkorrekturen im Kurvenverlauf sind deshalb mitunter fehlerhaft. 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 leicht von der Hand.

### 2,8 Bremse

Der Mittelwert von zehn durchgeführten Bremsversuchen liegt bei 35,8 Metern aus 100 km/h - ein solider, aber nicht

herausragender Wert. Die Dosierbarkeit ist passabel, das Pedal liefert aber keinen definierten Druckpunkt.

## 3,1 SICHERHEIT

### 3,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Gerade im Vergleich mit Klassenkonkurrenten zeigen sich viele Lücken bei der aktiven Sicherheit des Tipos. Das einzige System in Sachen aktive Sicherheit ist ein aufpreispflichtiger Radar, der in die Frontstoßstange integriert wird. Durch diesen wird dann ein bis 200 km/h funktionierendes Notbremssystem 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.

⊖ Ein Spurhalte- oder Spurwechselassistent ist nicht verfügbar. Auch eine Abstandswarnung ist nicht an Bord, obwohl diese per Radar umgesetzt werden könnte. Der Warnblinker geht bei einer Notbremsung nur an, wenn man die Kupplung während des Bremsvorgangs nicht tritt - ein unerklärliches Verhalten der eigentlich lobenswerten Einrichtung.

### 2,7 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 in der Schrägheckversion 82 Prozent der Punkte für den Insassenschutz (Stand 10/16). Insgesamt erreicht er mit dem optionalen Sicherheitspaket vier Sterne, ohne diese Ausstattung 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.

### 3,1 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	optional
	City-Notbremssystem	optional
	vorausschauendes Notbremssystem	optional
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	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

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 universalen 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.

## 3,7 UMWELT/ECOTEST

### 4,4 Verbrauch/CO2

⊖ Die kurze Übersetzung des Tipo und wohl auch die fehlende Direkteinspritzung des Motors verhaseln ihm den Verbrauch: Im EcoTest wurden 7,5 l/100 km und eine CO2-Bilanz von 203 g/km ermittelt, für diese Leistungs- und Fahrzeugklasse ist das heutzutage deutlich zu viel. Dafür gibt es lediglich 16 Punkte im CO2-Kapitel des EcoTests.

### 2,9 Schadstoffe

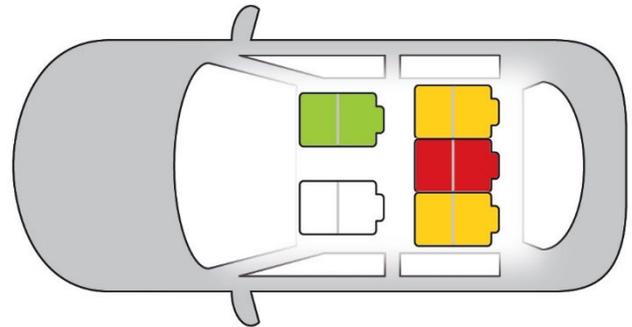
Bei den Schadstoffen schlägt sich der Turbobenziner pas-sabel, allerdings ist der CO-Ausstoß gerade beim an-spruchsvollen Autobahnteil des EcoTests zu hoch. Auch die Partikelanzahl fällt negativ auf, in Summe gibt es dafür 31 Punkte im Schadstoffkapitel. Für die insgesamt erreichten 47 Punkte gibt es zwei Sterne.

### 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	8,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

# 1,6 AUTOKOSTEN

## 1,6 Monatliche Gesamtkosten

Alle 15.000 km oder 12 Monate muss der Tipo zum Kundendienst, ein Ölwechsel steht aber nur alle zwei Jahre oder nach 30.000 km an.

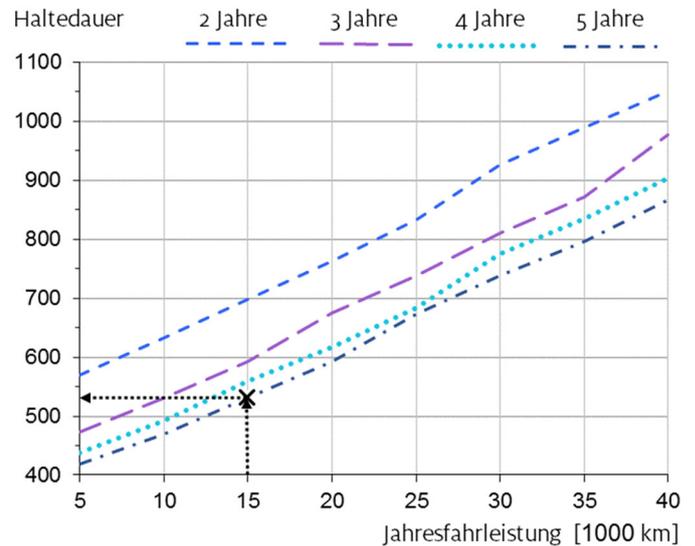
⊕ Mit einem Grundpreis von 19.450 Euro ist der getestete Kombi mit dem 120 PS starken Turbobenziner und der höchsten Ausstattungslinie Lounge ein attraktives Angebot. Da auch die Aufpreise für sinnige Extras wie den Notbremsassistenten, Navigation oder Rückfahrkamera im Rahmen liegen, ist die Anschaffung des Tipo im Klassenvergleich günstig.

Auch Steuer und Versicherungseinstufungen kommen nicht allzu teuer - der Tipo ist bis auf die erhöhten Spritkosten ein vergleichsweise günstiges Auto.

⊖ Der Zahnriemen muss alle 120.000 km oder 72 Monate gewechselt werden.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 547 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4 16V Pop	1.6 E-torQ Easy Aut.	1.4 T-Jet Start&Stopp	1.3 Multijet Start&Stopp	1.6 Multijet Start&Stopp
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/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]	12,3	11,7	9,8	12,3	10,1
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]	483	568	534	478	530
Preis [Euro]	16.250	20.250	18.450	18.250	20.450

### 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, Turbobenziner, Saugrohreinjection	
Hubraum	1.386 ccm
Leistung	88 kW/120 PS (bei 5.000 1/min)
Maximales Drehmoment	200 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Durchschnittsverbrauch	6,0 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	139 g/km
cw-Wert/Stirfläche	0,29/ nicht bekannt
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.571/1.792/1.512 mm
Leergewicht/Zuladung	1.380/475 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	500/1.200 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	550 l/n.b.
Stützlast/Dachlast	60/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Türkei, Bursa

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,7/10,2/12,4 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	3.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiEcoContact
Wendekreis links/rechts	11,6/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,5 l/100 km
Stadt/Land/BAB	8,5/6,5/8,3 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	171 g/km (WTW* 203 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.340/515 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	470/945/1.450 l

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

Betriebskosten	<b>120 Euro</b>	Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Fixkosten	<b>105 Euro</b>	Wertverlust	<b>247 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>530 Euro</b>		
Steuer pro Jahr	116 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/18		
Basispreis Fiat Tipo 1.4 T-Jet Lounge	19.450 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.262 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	-/-/-
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 (im Paket)	-/250 Euro
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion (im Paket)	-/250 Euro
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB (im Paket)	Serie/-/Serie/990 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 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 (Paket)	Serie/300 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,0**

### AUTOKOSTEN

**1,6**

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

Stand: Dezember 2016  
 Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.