
Fahrbericht Fiat Tipo Kombi 1.6 Multijet Lounge: Muss es immer Premium sein?

Von Axel F. Busse. cen

Wenn das keine Kampfansage ist: Mehr als 5000 Euro liegen zwischen dem Basispreis eines Fiat Tipo Kombi und dem eines Golf Variant. Natürlich gibt es auch andere Unterschiede, aber sind die tatsächlich diese Summe wert? Wer auf's Geld gucken muss, sollte auch einen Blick auf die italienische Familienkutsche mit Herkunft aus der Türkei riskieren.

Rund 22 Jahre ist es her, dass zuletzt ein Fiat mit Namen Tipo zu den Kunden rollte. Mit der Wiederbelebung der bekannten Modellbezeichnung startet der italienische Konzern jetzt seinen Angriff auf die Kompaktklasse. Und offenkundig weiß man in Turin, worauf es einer preissensiblen Kundschaft ankommt. Praktisch und sparsam soll der Wagen sein, eine ordentliche Ausstattung haben und obendrein viel Gepäck aufnehmen. Design und Gimmicks? Geschenk! Das vermeintliche Gütesiegel „Premium“ ist den meisten herzlich wurscht.

Seine Qualitäten als nützlicher Begleiter durch den Alltag durfte in diesem Test ein Tipo mit 120-PS-Dieselmotor beweisen. Der 1,6 Liter große Vierzylinder hat schon in einigen anderen Konzernmodellen seine Standfestigkeit und Genügsamkeit bewiesen. Mit 320 Newtonmetern maximalem Drehmoment verspricht er den laut Hersteller rund 1400 Kilogramm leichten Fünftürer mit angemessenem Temperament zu versorgen.

Wenig spektakulär, aber sehr gefällig ist das Äußere geraten. Die Front wirkt selbstbewusst, ist breit angelegt und der mit schwarzen Kunststoff-Rauten verschlossene Kühlergrill hat nichts von der Kleinwagen-Bescheidenheit, die viele Jahre Kennzeichen von Fiat-Produkten war. Die schwarz lackierte B-Säule und die in vier Segmente geteilte Fensterfront streckt die Silhouette, das Heck mit den geteilten Rückleuchten könnte ebenso gut von einem Kombi asiatischer Herkunft stammen. Die Ladekante ist mit 65 Zentimetern erfreulich niedrig und die Klappe öffnet sich bis zu einer lichten Höhe von 1,87 Metern.

Den Wunsch, den Tipo mit einem Kampfpfeis in sein zweites Leben starten zu lassen, spiegelt das Cockpit wider. Es ist zwar harmonisch und praktisch gestaltet, die großflächige Verwendung von Plastikteilen war aber offenkundig aus Kostengründen nicht zu vermeiden. In Sachen Verarbeitung und Qualitätsanmutung ist zweifellos ein Schritt nach vorn gelungen, wenn auch hier und da noch Verbesserungspotenzial zu erkennen ist. Das Gurtschloss für die vorderen Sitze ist so tief angebracht, dass die mittlere Armlehne den Weg dorthin behindert. Ablagen – für einen Familien-Pkw von großer Bedeutung – gibt es reichlich. Flaschenhalter in den Türen sind zwar vorhanden, mit 1,5-Liter-Behältern aber überfordert. Dass es den Sitzen an Seitenstabilität fehlt, fällt kaum auf, denn der Tipo verleitet nicht zu eiliger Kurvenjagd.

Wo man noch kleine Beträge einsparen kann, zeigt Fiat beim Tankdeckel. So wie es Ford schon geraume Zeit praktiziert, befindet sich hinter der Klappe kein zusätzlicher Verschluss mehr. Die vier Türen sind groß dimensioniert und öffnen sich weit, so dass der Einstieg leicht fällt. Nicht ganz so geräumig wie vorn ist das Platzangebot im Fond, aber es unterscheidet sich nicht von dem bei der Konkurrenz. Es herrscht genug Ellbogenfreiheit und der Stauraum für die Knie von Erwachsenen ist akzeptabel.

Wer sich den Kofferraum näher ansieht, wird feststellen müssen, dass Aus- und Einbau

der Gepäckabdeckung mitunter etwas hakelig verläuft. Ist das Rollo aus dem Weg, wird ein enorm aufnahmefähiges Transportfach sichtbar. Mit 550 Litern (bei fünfsitziger Auslegung) gehört es zu den größten im Segment. Die rückwärtigen Lehnen sind im Verhältnis 40 : 60 teilbar und die Sitzpolster separat versenkbar. Mit wenigen Handgriffen entsteht so ein 1,60 Meter langer Laderaum mit komplett ebenem Boden. Er ist zwischen den Radkästen einen Meter breit und fasst maximal 1650 Liter Volumen. Die Zuladung ist so bemessen, dass fünf Insassen noch rund 100 Kilogramm Gepäck mitführen können. Unter dem Ladeboden ist außerdem noch Platz für Kleinteile.

Beim Tipo heißt die komfortabelste Ausstattungslinie „Lounge“ und sie bringt ab Werk folgende Details mit: Leichtmetallfelgen der Größe 16 Zoll, Klimaautomatik mit Pollenfilter, Touchscreenradio mit 7-Zoll-Bildschirm, USB- und AUX-Buchse, Licht- und Regensensor, Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, Tempo-Regelanlage, Mittelarmlehne vorn, 12-Volt-Steckdose im Gepäckraum und automatisch abblendenden Innenspiegel.

Der Testwagen war zusätzlich mit Lederpolstern (+ 990 Euro), Parksensoren hinten, Navigationssystem und Rückfahrkamera (zusammen 1990 Euro) sowie City-Notbremsassistent, Geschwindigkeitsbegrenzer und adaptiver Geschwindigkeitsregelanlage (zus. 600 Euro) versehen. Für 26 570 Euro hat man dann so ziemlich alles an Bord, was die Preisliste hergibt, denn die High-Tech-Huberei anderer Kompaktwagen-Hersteller macht Fiat nicht mit. Weder LED-Scheinwerfer noch elektrische Sitze sind im Angebot, Adaptivdämpfer ebenso wenig.

Bei der Kraftübertragung muss man sich nicht mehr nur mit der Sechs-Gang-Handschaltung begnügen. Inzwischen ist auch ein Doppelkupplungsgetriebe lieferbar. Die manuelle Box findet sauber die Übersetzungen, läuft leichtgängig durch die Gassen und passt gut zum 1,6-Liter-Selbstzünder. Beim Beschleunigen ist im zweiten und dritten Gang der Zuwachs an Drehmoment deutlich spürbar, die Geräuschkulisse hält sich in Grenzen. Bis in den sechsten Gang schnurrt der Vierzylinder unauffällig hoch, dann werden die Windgeräusche dominant und die Höchstgeschwindigkeit interessiert einen nicht wirklich mehr. Genau 191 km/h (GPS-Messung) waren es beim Testwagen, neun Stundenkilometer weniger als das Datenblatt versprach.

Dass die Realität nicht das hält, was die technischen Daten versprechen, kennt man eher vom Kraftstoffverbrauch. Und wer annimmt, dass 3,7 Liter auf 100 Kilometer im Alltag zu erreichen sind, glaubt wohl auch noch an den Weihnachtsmann. Zwei Liter mehr waren es bei dieser Testfahrt. Das klingt viel, relativiert sich aber, wenn man eine andere Rechnung aufmacht: Mit einem Listenpreis von 21 450 Euro liegt der Tipo exakt 4625 Euro unter einem vergleichbar motorisierten Golf Variant. Setzte man diesen Betrag in Kraftstoff um, käme man mit dem kleinen Italiener rund zweimal um den Erdball.

Fazit: „Brot-und-Butter-Auto“ ist längst kein Schimpfwort mehr, schon gar nicht, wenn es so vernünftig, praktisch und vielseitig gemacht ist wie der Tipo Kombi. Auch wenn der Wagen nicht jeden Wunsch erfüllen kann, so bietet er doch ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis, ansprechende Fahrleistungen und soliden Komfort. (ampnet/afb)

Daten Fiat Tipo Kombi 1.6 Multijet Lounge

Länge x Breite x Höhe (m): 4,57 x 1,79 x 1,51

Radstand (m): 2,64

Motor: R4-Turbodiesel, 1598 ccm

Leistung: 88 kW / 120 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 3,7 Liter
Testverbrauch: 5,7 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 98 g/km (Euro 6)
Leergewicht / Zuladung: min. 1395 kg / max. 475 kg
Kofferraumvolumen: 550–1650 Liter
Basispreis: 21 450 Euro
Testwagenpreis: 26 570 Euro

Bilder zum Artikel



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



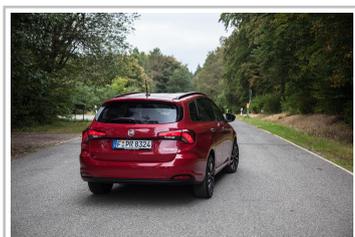
Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Axel Busse



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat Tipo Kombi.

Foto: Fiat