



Fiat 500L 1.4 16V Easy

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagen-Klasse (70 kW / 95 PS)

Mit einem Minivan im Retro-Design will Fiat neue Marktanteile erobern. Der Fiat 500L bietet alles, was einen Minivan ausmacht: gigantisches Raumangebot, großer und variabler Kofferraum. Das Ein- und Aussteigen funktioniert dank höher gelegter Karosserie problemlos. Dank hoher Sitzposition hat der Fahrer einen guten Blick auf den Verkehr. Trotz recht kompakter Abmessungen wird die Stadttauglichkeit aber eingeschränkt. Der Wendekreis ist groß, und auch der Spritverbrauch im Stadtverkehr liegt mit gemessenen 8,4 l pro 100 km viel zu hoch. Insgesamt kann der 1,4 l Benzinmotor nicht überzeugen. Trotz der nominell hohen Leistung von 95 PS fühlt sich der Vierzylinder schon bei geringer Leistungsabforderung träge und überfordert an. Auch sonst patzt Fiat an einigen Stellen, was den Nutzen des eigentlich gelungenen Konzepts einschränkt. Die Sitzposition ist unbequem, das Fahrwerk nicht harmonisch, und die Bedienung und Lesbarkeit der Instrumente offenbaren deutlichen Verbesserungsbedarf. Das Sicherheitsniveau ist dagegen hoch: Es gibt sogar einen City-Notbremsassistenten, der Auffahrunfälle in der Stadt vermeiden hilft. Mit einem Grundpreis von 17.400 Euro ist der Fiat 500L aber leider viel zu teuer. **Karosserievarianten:** Schrägheck, Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Picasso, Ford B-Max, Opel Meriva, Skoda Roomster.

- + sehr großzügiges Platzangebot, gut nutzbarer Kofferraum, City-Notbremsassistent (optional)
- hoher Verbrauch, schwacher Motor, großer Wendekreis, dritte Kopfstütze im Fond und Knieairbag kosten Aufpreis, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

4,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,3 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,9 Langstrecke

2,5 Transport

3,3 Fahrspaß

3,5 Preis/Leistung

Verarbeitung

Der Fiat 500L zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet. Die Verarbeitung ist für diese Fahrzeugklasse akzeptabel, die im Innenraum verwendeten Materialien fühlen sich aber hart und nicht besonders hochwertig an. Geschickt wertet Fiat den Innenraum durch lackierte und farblich abgesetzte Kunststoffblenden auf, wodurch der erste Qualitätseindruck hochwertiger ausfällt, als er es bei genauem hinschauen tatsächlich ist. Die Karosserie wirkt solide verarbeitet, mit gleichmäßig verlaufenden Spaltmaßen und satt ins Schloss fallenden Türen. Die sehr teure aufpreispflichtige Bicolore Unilackierung mit schwarz abgesetzter Dachpartie sorgt für einen eleganten Auftritt des 500L. Dass aber ohne Aufpreis lediglich eine Farbe (Passione rot) erhältlich ist und selbst für andere Unilacke noch Aufpreis bezahlt werden muss, ist fast schon unverschämt. Durch breite, unlackierte Schutzleisten an den Türen und Stoßfängern werden Lackschäden bei kleinen Remplern vermieden. Die Seitenschutzleisten sind aber etwas zu tief angebracht, um optimal schützen zu können.

- ⊕ Der Tankdeckel muss nicht erst von Hand aufgeschraubt werden, da dieser bereits in die Tankklappe integriert ist. Die Tankklappe ist zwar nicht mit in die Zentralverriegelung eingebunden, eine Sperrklappe am Tankstutzen, welche nur mit der Benzin-Zapfpistole aufgedrückt werden kann, verhindert aber, dass Fremdstoffe in den Tank gelangen können.
- ⊖ Die Türausschnitte sind kratzempfindlich und nach außen nicht kaum, wodurch die Türausschnitte sehr schnell verschmutzen. Der Motorraum ist von unten weitgehend offen und somit vor eintretendem Schmutz ungeschützt. Im weiteren Verlauf zeigt sich der Unterboden stark zerklüftet, was die Luftverwirbelungen und den Verbrauch erhöht.

Alltagstauglichkeit

Der Fiat 500L bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte. Die Alltagstauglichkeit des kleinen Italieners liegt im guten bis zufriedenstellenden Bereich.

- ⊕ Der Tank ist mit 50 Liter recht großzügig bemessen, dadurch fällt die Reichweite trotz des nicht besonders niedrigen Verbrauchs mit rund 750 km noch gut aus. Die tatsächliche maximale Zuladung fällt mit 470 kg für ein Fahrzeug in dieser Klasse recht üppig aus. Auch die zulässige Dachlast geht mit 75 kg in Ordnung, auch wenn eine stabile Dachreling fehlt.
- ⊖ Man findet lediglich ein einfaches Reifenreparaturset an Bord, welches sich im Falle einer Reifenpanne schnell als unwirksam erweisen kann. Einen Wagenheber oder Radmutter Schlüssel sucht man ohne das optionale Reserverad vergebens an Bord. Ein Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich, allerdings nicht in Verbindung mit dem HiFi-System Interscope, da dann ein Subwoofer in der Reserveradmulde verbaut ist.

Sicht

Der Fiat 500L wirkt auf den ersten Blick übersichtlicher, als er es tatsächlich ist. Die zweigeteilten A-Säulen mit zusätzlichem Fenster sind ein wirkungsvolles Mittel, um die Sicht beim Abbiegen zu verbessern (siehe z.B. Renault Espace).



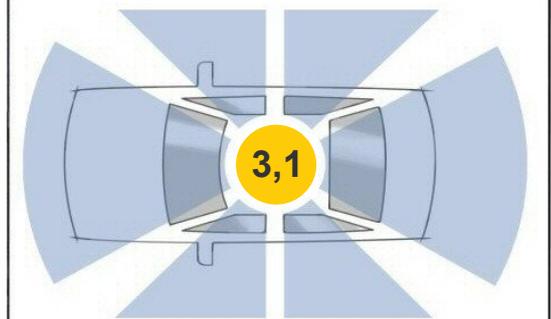
Die hohe Linie des Heckfensters verhindert trotz versenkbaren Kopfstützen eine gute Sicht nach hinten.

Da allerdings trotz der zweiten A-Säule die Hauptsäule sehr dick ausgeführt ist, wird der Vorteil der sich daraus ergibt weitgehend verspielt. In der Summe erhält das Fahrzeug auch aufgrund der recht breiten C-Säulen nur ein zufriedenstellendes Ergebnis bei der Rundumsichtmessung. Der kleine Innenspiegel bietet kein besonders großes Sichtfeld nach hinten, gegen Aufpreis blendet er bei störendem Licht des nachfolgenden Verkehrs automatisch ab. Die Halogenscheinwerfer können trotz der etwas erhöhten Einbauposition die Fahrbahn nur zufriedenstellend ausleuchten. Speziell das Fernlicht kann bei Helligkeit und Reichweite nicht ganz überzeugen.

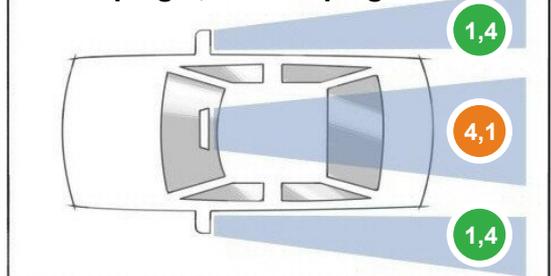
+ Der Fahrer hat durch seine erhöhte Sitzposition eine recht gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Sowohl das Heck als auch die Front sind bei Rangieren gut einsehbar. Kleine Gegenstände direkt vor dem Fahrzeug lassen sich gut bis zufriedenstellend erkennen. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Wählt man die optionalen Nebelscheinwerfer gibt es ein statisches Abbiegelicht dazu. Die Außenspiegel sind sehr groß und geben ein gutes Sichtfeld des rückwärtigen Verkehrs. Der fahrerseitige Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können. Die Scheibenwischer mit modernen Aerotwin-Wischerblätter sorgen auch bei höheren Geschwindigkeiten für ein gutes Wischergebnis.

- Kleine Objekte direkt hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe kaum einsehbar. Die optionalen Parksensoren hinten sind deshalb eine durchaus empfehlenswert. Eine ebenfalls sinnvolle Zusatzausstattung stellt die gegen Aufpreis lieferbare Rückfahrkamera dar. Parksensoren vorne sind leider nicht erhältlich. In der getesteten Ausstattungsvariante müssen sowohl elektrisch einstell- als auch beheizbare Außenspiegel optional bestellt werden (nicht im Testwagen verbaut).

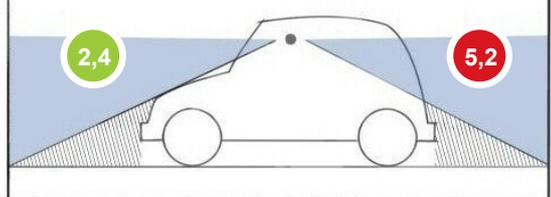
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

2,3

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim Fiat 500L weitgehend problemlos. Ein bessere Bewertung verspielt der Minivan durch unpraktische Details wie die ungünstigen Türaufhalter oder die schlecht bedienbare Fernbedienung für die Zentralverriegelung.

+ Die Vordersitze sind dank großer Türausschnitte, erhöhter Sitzposition und niedrigem Schweller gut erreichbar. Negativ wirkt sich lediglich der recht breite Abstand zwischen Schweller und Sitz aus. Auch hinten überzeugt der 500L durch seinen komfortablen Einstieg, mit großen und hohen Türen und angenehmer Sitzhöhe. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle außen sitzenden Insassen, außer für den Fahrer. Beim Verlassen des Fahrzeugs kann durch ziehen am Fernlichthebel die Nachleuchtfunktion der Scheinwerfer aktiviert werden. Je öfter man am Fernlichthebel zieht (Anzeige im Kombiinstrument, 30 s Takt einstellbar), desto länger beleuchten die Scheinwerfer noch den Heimweg.

- Die Fernbedienung für die Zentralverriegelung besitzt kleine Tasten, die bei Dunkelheit kaum unterschieden werden können. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei geöffneter Tür verschlossen werden kann.

Die Türaufhalter besitzen lediglich eine Rasterung und keine Zwischenstufen. Das erschwert das Aus- und Einsteigen z.B. am Hang, da dann die Tür von selbst wieder zu fällt, kann man sie nicht komplett öffnen. Zudem wird die Gefahr erhöht, die Tür in engen Parklücken ans Nachbarauto zu schlagen.

1,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Fiat 500L fällt für diese Fahrzeugklasse sehr groß aus.

+ Im Kofferraum finden 320 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, variabler Boden in unterster Stellung). Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf 710 l erweitern (gemessen bis Fensterunterkante). Aufgrund der senkrechten Heckklappe und dem hohen Innenraum lässt sich das Fahrzeug gut bis unters Dach beladen.



Der Kofferraum mit 320 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse recht großzügig und bietet ausreichend Platz fürs Gepäck oder den Einkauf.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Das günstige Kofferraumformat sowie die riesige Ladeöffnung verhelfen dem 500L zu einem guten Ergebnis bei der Kofferraumzugänglichkeit.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und anheben. Da sie aber sehr groß ist, muss man aufpassen das man beim Aufschwingen des Kofferraumdeckel nicht im Weg steht. Dank sehr gut greifbaren Griff an der Innenseite der Heckklappe lässt sich diese sehr einfach schließen. Ist der variable Ladeboden in oberster Stellung eingehängt, stört keine Stufe beim Einladen von Gepäck. Die Ladekante liegt mit rund 66 cm über der Fahrbahn auf komfortablem Niveau. Der Kofferraum überzeugt durch sein weitgehend gut nutzbares Format und, mit riesiger Kofferraumhöhe und großer Ladeöffnung.

- Einzig die schwache Beleuchtung im Heckabteil bietet Raum für Verbesserungen.

1,9 Kofferraum-Variabilität

Der Kofferraum zeigt sich insgesamt sehr variabel. Schade ist, dass man die Rücksitze zwar zusammenklappen und aufstellen kann, dann aber nicht die Möglichkeit besteht die Sitze ganz auszubauen.

+ Die Rücksitzlehnen lassen sich zum einen asymmetrisch geteilt umklappen, zum anderen können dann die Lehnen inkl. Flächen aufgestellt werden. Der Klappmechanismus funktioniert dabei recht einfach, nur das Aufstellen der Sitze ist etwas umständlich. Dank des variablen Ladebodens, welcher in drei Höhen eingehängt werden kann, findet man sowohl bei aufgestellten Rücksitzen, als auch bei nur geklappten Sitzlehnen jeweils eine ebene Ladefläche vor. Klappt man zudem die Beifahrersitzlehne um, entsteht eine riesige Ladefläche von vorn nach hinten, welche es ermöglicht, lange Gegenstände bis knapp 2,40 m zu transportieren. Auch an Ablagen mangelt es im 500L nicht. Im Kofferraum findet man links und rechts jeweils kleine Fächer in der Seitenverkleidung, zudem kann man je nach Stellung des variablen Ladebodens darunter noch Kleingepäck transportieren.

2,1 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Die Bedienung des Fiat 500L fällt insgesamt nach kurzer Eingewöhnung leicht. Bei der Ergonomie überzeugt der kleine Italiener aber nicht ganz. Viele Funktionen sind unnötig kompliziert zu bedienen, bzw. an ungewohnter Stelle zu finden. Das Lenkrad lässt sich in der Höhe und Weite einstellen, der Einstellbereich fällt aber zu gering aus. Die Pedale und der Schalthebel sind zufriedenstellend erreichbar. Das Zündschloss ist leicht zu finden, allerdings gestaltet es sich fummelig, den Schlüssel ins Zündschloss zu stecken. Der Scheibenwischer vorne besitzt eine Intervallschaltung, zwei Wischgeschwindigkeiten und eine Antippfunktion. Die Intervallschaltung ist aber nicht einstellbar. Einen Regen- und Lichtsensor gibt es gegen Aufpreis (nicht im Testwagen verbaut). Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion. Etwas übertrieben ist, dass der Blinker nach dem Antippen gleich fünfmal blinkt - gängig ist, dass der Antippblinker dreimal die Blinker betätigt.



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

+ Das Radio sitzt weit oben und damit günstig im Blickfeld des Fahrers. Dank Touchscreen, separaten Tasten für die wichtigsten Funktionen und weitgehend logischem Menüaufbau lässt sich das Radiosystem einfach bedienen. Zusätzlich findet man in der getesteten Variante Lenkradtasten zur Bedienung des Radios vor. Auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie USB- und Aux-Anschlüsse sind vorhanden. Die vorderen Fensterheber arbeiten elektrisch, die Fahrerseite mit einer Auf-/Abwärtsautomatik, die Beifahrerseite nur mit Abwärtsautomatik. Vorne wie hinten gibt es zahlreiche Ablagen. Anstatt den üblichen Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze, findet man dort kleine Ablagefächer. Ob diese wirklich praktischer als Lehnentaschen sind, ist fraglich. Das Handschuhfach ist zweigeteilt. Im unteren größeren Fach findet man ausreichend Platz vor, zudem ist es beleuchtet. Das obere kleinere ist zwar unbeleuchtet, dafür aber klimatisiert. Die Innenraumbeleuchtung geht in Ordnung. Vorne gibt es Leseleuchten, hinten eine zentrale Leuchte. Bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Klappe, wird der Fahrer informiert (nicht bei geöffneter Motorhaube).

- Die Instrumente liegen zwar günstig im Blickfeld des Fahrers, sie sind aber verschachtelt angeordnet und bieten vor allem bei Dunkelheit keinen guten Kontrast. Der im Lenkstockhebel integrierte Lichtschalter ist schlecht bedienbar. Die Knöpfe für Nebelscheinwerfer und Nebelrückleuchte sitzen ungewohnt oben rechts in der Mittelkonsole. Es gibt keine zusätzliche Anzeige im Kombiinstrument, ob die Nebelleuchten aktiviert sind. Die sehr weit unten angeordneten Bedienelemente der Klimaanlage sind während der Fahrt kaum einsehbar, man muss seinen Blick weit von der Fahrbahn abschweifen lassen. Erschwerend kommt hinzu, dass durch die kleinen Piktogramme ein genauer und längerer Blick nötig ist, um die aktuelle Einstellung zu erfassen. Bedienen lässt sich die serienmäßige Klimaanlage dank großer Drehregler weitgehend problemlos. Gegen Aufpreis gibt es auch eine Klimaautomatik (nicht im Testwagen verbaut). Viele weitere Schalter liegen verstreut und sind nicht klar verständlich. So gelangt man über Tasten in der Mittelkonsole ins Bordmenü, welches im Kombiinstrument angezeigt wird. Mit den Menütasten muss auch die Leuchtweitenregulierung bedient werden - alles etwas verwirrend und nicht sofort verständlich. Die vorderen Fensterheber arbeiten elektrisch, die Fahrerseite mit einer Auf-/Abwärtsautomatik, die Beifahrerseite nur mit Abwärtsautomatik. Es fehlt aber ein Einklemmschutz, beim Schließen der Scheiben entstehen hohe Schließkräfte. Hinten findet man lediglich Fensterkurbeln vor (elektrisch kostet Aufpreis).

Die Sitzeinsteller lassen sich nicht besonders einfach bedienen - die Lehneinstellung funktioniert nur in groben Stufen mit einem schlecht erreichbaren Hebel. Die Außenspiegel sind in dieser Ausstattungsvariante weder beheizbar noch elektrisch einstellbar. An den Einstellhebel des rechten Spiegels reicht man kaum. Wer eine elektrische Einstellung der Spiegel wünscht, muss Extra bezahlen.

1,1 Raumangebot vorne*

Der Fiat 500L überzeugt durch sein riesiges Raumangebot.

⊕ Personen bis knapp zwei Meter finden bei ganz zurück geschobenem Fahrersitz genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre noch weitaus üppiger. Auch die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse großzügig aus. In der Summe findet man eine gutes subjektives Raumgefühl vor, was vor allem an den großen Fensterflächen und der weit nach vorn gezogenen Frontscheibe mit zweigeteilten A-Säulen liegt.

1,5 Raumangebot hinten*

Auch hinten kann der Fiat 500L mit einem weit über den Klassenstandard reichenden Raumangebot überzeugen.

⊕ Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf der Rückbank immer noch über zwei Meter große Personen genügend Beinfreiheit vor. Limitiert wird das Raumangebot hinten durch die etwas geringere Kopffreiheit, welche nur für 1,92 m große Personen reicht. Die Innenbreite sowie das subjektive Raumgefühl hinten fallen ebenfalls tadellos aus. Für drei erwachsene Personen wird es auf der Rückbank trotzdem etwas eng - der Mittelsitz ist aber ohnehin nur als Notsitz ausgelegt.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden sogar Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt längs verschieben, sowie die Lehnenneigung einstellen. Leider sind die Rücksitze aber nicht ausbaubar.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk des Fiat 500L ist nicht besonders harmonisch abgestimmt. Einerseits wirkt der Minivan durch seine weiche Grundabstimmung etwas schaukelig und dadurch wenig agil, andererseits können aber grobe Fahrbahnnunebenheiten auch nicht ganz herausgefiltert werden und dringen deutlich zu den Insassen durch. Auf langen Bodenwellen scheint die Hinterachse etwas unterdämpft zu sein, was der kleine Fiat mit Nachschwingen quittiert. Voll beladen verstärkt sich dieser Effekt noch etwas. Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten und regelmäßiger Anregung der Karosserie ist eine deutliche Stuckerneigung feststellbar. Einzelhindernisse wie Kanaldeckel oder Querfugen können nicht ganz von Insassen fern gehalten werden und sind auch akustisch wahrnehmbar. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven ist nicht besonders gering.

+ Lob verdient der Fiat 500L bei niedrigen Geschwindigkeiten. In der Stadt fällt der Fahrkomfort gut bis zufriedenstellend aus, erst bei höheren Geschwindigkeiten wird das Fahrzeug unruhiger.

3,3 Sitze

Die Sitze bieten nur einen zufriedenstellenden Komfort. Vor allem an den Einstellmöglichkeiten sowie der Sitzposition gibt es Verbesserungspotential. Der Fahrersitz ist zwar über einen weiten Bereich in der Höhe einstellbar, trotzdem fällt es besonders für kleinere Personen schwer eine, eine komfortable Sitzposition zu finden. Der Abstand zwischen Sitz, Lenkrad und Pedale mag nie so ganz passen. Für den linken Fuß gibt es eine Fußablage, welche aber im Vergleich zu den Pedalen sehr weit vorne angeordnet ist. Dadurch muss man sein Bein recht weit anwinkeln, möchte man hier seinen linken Fuß abstützen. Eine Neigungseinstellung für den Fahrersitz fehlt. Die Lehnen sind recht hoch, aber nur akzeptabel konturiert. Besonders im Mittelbereich gibt es wenig Lordosenunterstützung. Eine einstellbare Lordosenstütze für den Fahrer- und Beifahrersitz gibt es nur gegen Aufpreis (Komfort-Paket, nicht im Testwagen verbaut). Die Sitzwangen bieten nur wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche ist akzeptabel gepolstert, die recht harten Seitenpolster drücken aber etwas an den Oberschenkeln. Der Sitzkomfort auf den Rücksitzen ist akzeptabel. Vor allem die einstellbare Lehnenneigung hilft, eine angenehme Sitzposition zu finden. Trotzdem gibt es auch hinten Kritikpunkte. So sind die Sitzlehne und -fläche kaum konturiert und bieten nur wenig Halt. Zudem sind die Rücksitze relativ hart, was den Komfort etwas schmälert.

- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Durch den großen Abstand zwischen Fußraum und Sitzfläche hat man eine sehr aufrechte und auf langen Strecken unkomfortable Sitzposition.

2,5 Innengeräusch

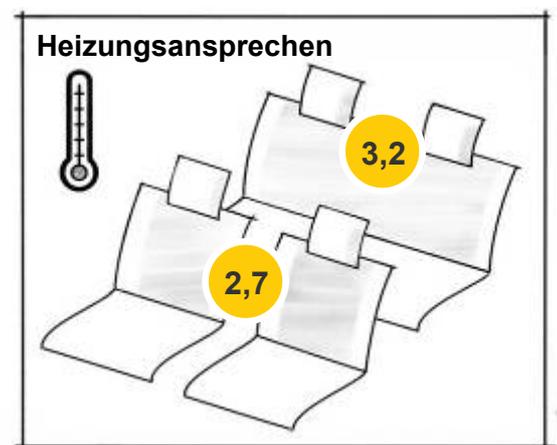
Der Geräuschpegel im Innenraum fällt insgesamt niedrig aus, auch wenn sich der kleine Benzinmotor unter Last akustisch nicht zurückhält.

+ Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der gemessene Geräuschpegel bei niedrigen 68,0 dB(A). Sowohl Wind- als auch Motorgeräusche fallen bei dieser Geschwindigkeit auch subjektiv kaum auf. Anders sieht es aus, wenn Leistung abgefordert wird. Der 1,4 l Benzinmotor dreht dann lautstark hoch und verheimlicht den Insassen nicht, dass er mit den 1,3 t des Minivans seine liebe Not hat. Mit steigender Geschwindigkeit nehmen dann auch die Windgeräusche deutlich zu, werden aber nie unangenehm laut.

3,7 Klimatisierung

Der mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattete 500L Easy bietet eine gute bis zufriedenstellende Heizleistung. Sowohl die Temperatur als auch die Luftmengenverteilungen lassen sich über die Drehräder nur grob und in vorgegebenen Stufen einstellen. Die gewählte Temperatur muss im normalen Fahrbetrieb oft manuell nachgeregelt werden. Eine besser funktionierende Klimaautomatik ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen verbaut).

+ Im Gegensatz zum normalen Fiat 500 gibt es beim 500L gegen Aufpreis eine Sitzheizung. Ebenfalls optional erhältlich ist eine elektrisch beheizbare Frontscheibe, welche bei beschlagenen Scheiben besonders schnell für einen freien Blick sorgt (nicht im Testwagen verbaut).



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,8 Fahrleistungen*

Die 95 PS des 1,4 l Benzinmotors reichen problemlos für die Stadt und Landstraße. Überholmanöver können durch weites Ausdrehen des Motors in akzeptabler Zeit absolviert werden. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h benötigt der Minivan rund 9,0 s. Das geht gerade noch in Ordnung. Deutlich zäher geht es voran, wenn man schaltfaul bei niedrigen Drehzahlen unterwegs ist. Das nicht berauschende maximale Drehmoment von 127 Nm liegt erst spät an, entsprechend schlecht fallen die Elastizitätsmessungen aus. Im vierten Gang reicht die Durchzugskraft noch aus, sobald man aber im fünften oder sechsten Gang unterwegs ist, geht es nur schleppend voran. Die Folge ist, dass man oft ein oder zwei Gänge zurückschalten muss, möchte man etwas flotter beschleunigen.

2,8 Laufkultur

Die Laufkultur des Fiat 500L 1.4 ist insgesamt zufriedenstellend. Vibrationen dringen kaum in den Innenraum, sind erst bei sehr hohen Drehzahlen etwas dominanter. Für einen kleinen Vierzylinder-Saugmotor geht das in Ordnung.

⊖ Störend sind allerdings die deutlichen Dröhnfrequenzen, die in gewissen Drehzahlbereichen über die Karosserie in den Innenraum übertragen werden. Speziell im Drehzahlbereich um die 3.000 1/min fallen diese deutlich auf.

2,7 Schaltung

Das Schaltgetriebe lässt sich insgesamt gut bedienen und gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Gänge sind weitgehend präzise geführt und mit geringem Kraftaufwand zu schalten. Hakelig wird es etwas, möchte man schnelle Schaltmanöver durchführen. Dafür verantwortlich sind auch die etwas lang geratenen Schaltwege.

⊕ Anfahren klappt dank der gut dosierbaren Kupplung weitgehend problemlos. Eine Berganfahrhilfe unterstützt den Fahrer beim Anfahren am Berg. Dank der Schaltpunktanzeige wird der Fahrer bei der Wahl des bestmöglichen Ganges unterstützt und bekommt wertvolle Schalthinweise.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht besonders einfach einzulegen, da der Schalthebel ungewohnt nach recht unten (neben dem sechsten Gang) geschoben werden muss. Der Kraftaufwand dafür ist zwar nicht zu hoch, allerdings kracht es auch schon mal im Getriebe, möchte man den Rückwärtsgang bei noch leicht nach vorn rollendem Fahrzeug einlegen. Eine Start-Stopp-Automatik, welche vor allem in der Stadt den Verbrauch senken könnte, gibt es für den 1,4 l Benziner nicht.

2,8 Getriebeabstufung

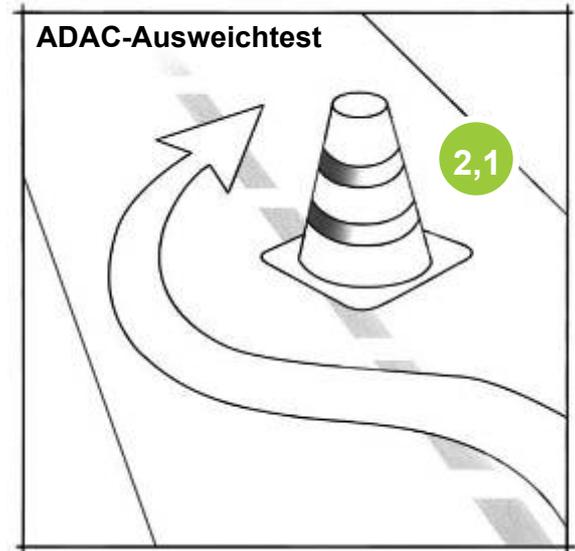
Das Sechsgang-Schaltgetriebe mag nicht so ganz zu dem durchzugsschwachen Motor passen. Obwohl die Gesamtübersetzung verhältnismäßig kurz ausfällt (im sechsten Gang liegen bei 130 km/h schon 3.600 1/min an), muss man schon bei kleinen Steigungen ein oder zwei Gänge zurückschalten. Die Abstufungen zueinander passen, wobei man sich bei typischen Geschwindigkeiten oft in dem brummigen Drehzahlbereich um die 3.000 1/min aufhält und dann wieder einen Gang zurückschaltet.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Fiat 500L liegt insgesamt auf gutem Niveau. Das Fahrzeug fährt sich stets sicher und untückisch, auch wenn Agilität nicht zu seinen Stärken zählt.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug leicht um die Hochachse nach, bleibt aber stets sicher beherrschbar. Die Stabilität bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen ist insgesamt gut. Auch die Spurrillenempfindlichkeit sowie der Geradeauslauf geben keinen Anlass zur Kritik. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der Minivan beim Gegenlenken mit leichtem Untersteuern, wird aber durch das rechtzeitig eingreifende ESP stabilisiert und lässt sich dann problemlos in die Ausfahrgasse fahren. Insgesamt liegt der Grenzbereich bei schnell durchfahrenen Kurven zwar nicht besonders hoch, da das Fahrzeug früh über die Vorderräder schiebt. Allerdings ist der Grenzbereich breit, wodurch genügend Reserven vorhanden sind. Kritische Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden und werden durch das effektiv eingreifende ESP ausgegült. Die Traktion des Frontrieblers ist auch auf rutschiger Fahrbahn zufriedenstellend. Die Traktionskontrolle greift rechtzeitig ein und verhindert so das Durchdrehen der Antriebsräder.



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.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung kann nicht ganz überzeugen. Die Mittellage ist zwar sauber definiert, bei keinen Lenkwinkeln baut die Hinterachse aber etwas verzögert Seitenführungskräfte auf. Dadurch reagiert das Fahrzeug leicht verzögert auf Lenkbefehle. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, da die Lenkkräfte bei schnell durchfahrenen Kurven sehr gering sind, fehlt es an Lenkgefühl.

⊕ Die Lenkkräfte im Stand fallen im Standardmodus schon gering aus. Zusätzlich kann der City-Modus über eine Taste in der Mittelkonsole aktiviert werden. Dadurch wird die Lenkunterstützung durch die Servolenkung erhöht und das Lenkrad kann mit minimalem Kraftaufwand gedreht werden.

⊖ Der Wendekreis des Fiat 500L fällt mit 11,3 m für ein Stadtauto in dieser Fahrzeugklasse verhältnismäßig groß aus.

2,8 Bremse

Die Bremsleistung des Fiat 500L geht noch in Ordnung. Für eine Bremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug 38,9 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Conti Eco Contact 5 94H XL der Größe 205/55 R16).

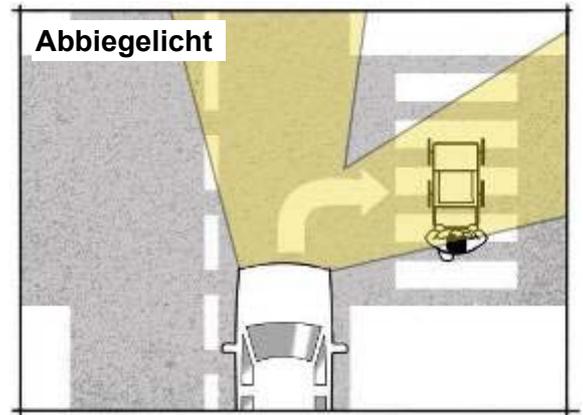
⊕ Selbst bei mehrmaligen Vollbremsungen zeigt sich Bremsanlage sehr standfest. Die Bremse spricht gut an und lässt sich sauber dosieren. Beim Bremsen in einer Kurve zeigt das Fahrzeug eine gute Spurtreue.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die obligatorischen aktiven Sicherheitssysteme sind beim 500L immer serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis gibt es zudem ein City-Notbremssystem.

+ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten findet man serienmäßig an Bord. Einen City-Notbremsassistenten, der bei niedrigen Geschwindigkeiten selbsttätig eine Bremsung einleiten kann, hilft Auffahrunfälle im dichten Stadtverkehr zu vermeiden. Gegen Aufpreis gibt Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage an und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam.

- Es gibt keine Startsicung, welche das Starten des Motor bei eingelegtem Gang und nicht betätigter Kupplung unterbinden würde. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann kein Abbiegemanöver angezeigt werden, da die Blinker dann nicht mehr funktionieren (Warnblinkanlage bleibt auch bei Blinkerbetätigung eingeschaltet). Das ist gefährlich, wenn man z.B. abgeschleppt wird.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Passive Sicherheit - Insassen

Der 500L punktet dank sehr guten Crashtestergebnissen bei der passiven Sicherheit, auch wenn es speziell im Bereich der Kopfstützen noch Verbesserungsbedarf gibt und manche Sicherheitselemente Aufpreis kosten (Knieairbag, dritte Kopfstütze hinten).

+ Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug sehr gute 94% der möglichen Punkte bei der Insassensicherheit. Die Insassen werden bei einem Crash von bis zu sieben Airbags geschützt (Front-, Seiten-, Kopfairbags plus optionaler Knieairbag für den Fahrer). Die Kopfstützen vorne lassen sich für Personen bis 1,85 m weit genug herausziehen und befinden sich nahe am Kopf. Trotzdem zeigen die Kopfstützen bei den ADAC Crashtest noch leichte Schwächen. Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Für die hinten Sitzenden gibt es dagegen keine Anschnallerinnerer. Nach einem Unfall kann man dank der stabilen Bügeltürgriffe verklemmte Türen leichter öffnen.

- Die Kopfstützen vorne lassen sich für Personen bis 1,85 m weit genug herausziehen und befinden sich nahe am Kopf. Trotzdem zeigen die Kopfstützen bei den Heckaufprallversuchen im ADAC Crashtest Schwächen. Die Belastung der HWS fällt leicht erhöht aus. Die Kopfstützen hinten lassen sich nicht besonders weit herausziehen und bieten nur Personen bis 1,55 m guten Schutz. Unverständlich ist, dass Fiat für eine dritte Kopfstütze hinten in der Mitte Aufpreis verlangt. Diese ist nur in Verbindung mit der Ski-Durchreiche inkl. Armlehne hinten erhältlich. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

2,0 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit fällt dank guter Crashergebnisse gut aus. Der Beifahrersitz und die äußeren Rücksitze eignen sich gut zum Transport der Kinder, der Mittelsitz ist für Kindersitze weder geeignet noch vom Hersteller erlaubt. Da das Testfahrzeug hinten mit manuellen Fensterkurbeln ausgestattet war, konnte der Einklemmschutz bei elektrischen Fensterhebern nicht getestet werden.

+ 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 Gurtschlösser kurz und der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten groß ist. Auf dem rechten Außensitz ist der Abstand zwischen Gurt und Gurtschlösser etwas geringer, aber noch ausreichend. Die Gurte sollten etwas länger sein, da bei vorgeschobener Rückbank die Gurtlänge kaum noch ausreichen ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag über den Bordcomputer deaktivieren lässt.

- Der Gurt des Mittelsitzes ist sehr ungünstig angeordnet und deshalb nicht zum Transport von Kindersitzen geeignet. Das verbietet auch der Hersteller in der Betriebsanleitung.

2,5 Fußgängerschutz

+ Der Fußgängerschutz des 500L liegt noch im guten Bereich. Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug 65% der möglichen Punkte. Die aggressiv gestalteten mittleren und seitlichen Bereiche der Motorhaube bieten noch Raum für Verbesserungen.

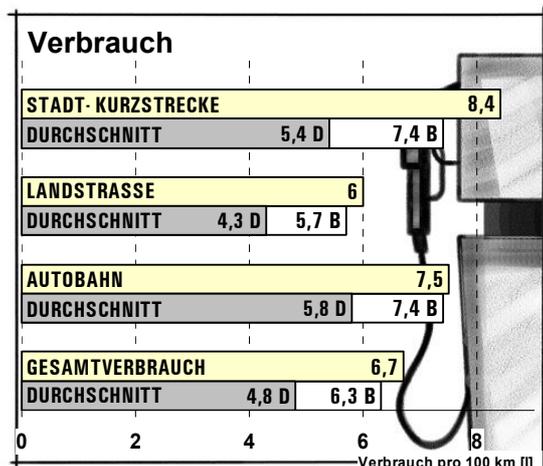
2,9 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

- Beim Verbrauch kann der Minivan nicht punkten. Im ADAC EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,7 l/100 km ermittelt. Mit einem CO₂-Ausstoß von 186 g/km gibt es im CO₂-Kapitel nur magere 13 Punkte. Besonders schlecht schneidet der kleine Fiat in der Stadt ab (8,4 l/100 km), was nicht zuletzt an den fehlenden Sprintspartechniken wie Start-Stopp-Automatik liegt. Außerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 7,5 l pro 100 km.

1,2 Schadstoffe

+ Bei den Schadstoffen kann der 500L 1.4 16V ein sehr gutes Ergebnis einfahren. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, der Lohn sind 48 Punkte im Schadstoffkapitel des EcoTest. In der Summe kommt der Fiat 500L aber nicht über 61 Punkte und damit drei Sterne hinaus.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

4,3

AUTOKOSTEN

5,5

Betriebskosten*

➖ Aufgrund des hohen Verbrauchs an Super-Kraftstoff fallen die Betriebskosten für diese Fahrzeugklasse sehr hoch aus.

3,6

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

➕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,6

Wertstabilität*

➖ Dem Fiat 500L 1.4 16V kann kein besonders guter Restwertverlauf vorausgesagt werden. Der Motor ist weder sparsam noch besonders durchzugsstark, was sich weiter negativ auf den Werterhalt auswirkt.

3,2

Kosten für Anschaffung*

Der Anschaffungspreis von 17.400 Euro geht für einen Minivan im Kleinwagensegment in Ordnung. Das nötigste hat der 500L dabei serienmäßig an Bord, doch als komplett kann man die Ausstattung nicht bezeichnen. Knieairbag (200 Euro), Dritte Kopfstütze hinten (160 Euro inkl. Skidurchreiche), elektrische Fensterheber hinten (300 Euro) oder eine Klimaautomatik (300 Euro) sind nur einige Extras, die optional geordert werden müssen, bei vielen Konkurrenten dagegen Serie sind. Sehr empfehlenswert ist der optionale City-Notbremsassistent, welcher für 350 Euro zu haben ist.

4,1

Fixkosten*

Jährlich sind für den 500L 1.4 16V akzeptable 98 Euro an KFZ-Steuer fällig.

➖ Sehr teuer zeigt sich das Fahrzeug aber bei den Versicherungen. Sowohl in der Haftpflicht-, als auch in der Teil- und Vollkaskoversicherung ist das Fahrzeug ungünstig eingestuft.

4,3

Monatliche Gesamtkosten*

➖ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schneidet das Fahrzeug schlecht ab. Sehr hohe Betriebskosten, der schlechte Werterhalt und auch die nicht besonders niedrigen Fixkosten lassen die absoluten Kosten stark ansteigen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4 16V	0.9 TwinAir Start&Stopp	1.3 Multijet 16V Start&Stopp
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1368	2/875	4/1248
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	77 (105)	62 (85)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	127/4500	145/2000	200/1500
0-100 km/h[s]	12,8	12,3	14,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	180	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,2 S	4,8 S	4,2 D
CO2 [g/km]	145	112	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/19/18	18/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	98	22	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	533	512	510
Preis [Euro]	15.900	19.100	19.100

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1368 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	127 Nm
bei	4500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,3 m
Höchstgeschwindigkeit	178 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	9,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,9 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,4/6,0/7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	145 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	186 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4147/1784/1665 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2025 mm
Leergewicht/Zuladung	1335 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	320 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	745 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	150 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	222 Euro
Monatliche Gesamtkosten	526 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18
Grundpreis	17.400 Euro

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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (+ Nebelscheinwerfer)	190 Euro ^o
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	300 Euro
Regen- und Lichtsensor	220 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Rückfahrkamera	350 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/300 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	150 Euro
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro
Knieairbag	200 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	150 Euro
Lackierung Metallic	500 Euro
Schiebe-Hubdach	1.200 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

AUTOKOSTEN

4,3

Betriebskosten*	5,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
Wertstabilität*	4,6
Kosten für Anschaffung*	3,2
Fixkosten*	4,1
Monatliche Gesamtkosten*	4,3

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen