



## Fiat 500L Trekking 1.6 Multijet 16V Start&Stopp

Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (77 kW / 105 PS)

**D**ie optisch an den Fiat 500 angelehnte Großraumlimousine 500L gibt es auch im Geländewagen-Look. Den 500L Trekking kennzeichnen markante Stoßfänger, Seitenschweller und Radkastenabdeckungen in Offroad-Optik sowie große 17-Zoll-Leichtmetallfelgen. Durch die leicht erhöhte Bodenfreiheit, die spezielle Traktionskontrolle Traction+ und die serienmäßigen Allwetterreifen soll der Trekking fit fürs Gelände werden. In der Praxis erhöhen diese Maßnahmen die Geländetauglichkeit aber kaum. Vor allem aufgrund der Allwetterreifen (M&S) hat man im normalen Straßenverkehr sogar Nachteile. Der Bremsweg auf trockener Straße fällt aus 100 km/h mit 39,6 Metern allenfalls akzeptabel aus. Der 500L überzeugt vor allem durch das großzügige Raumangebot, den großen, variablen Kofferraum, sowie den einfachen Ein- und Ausstieg. Mit dem 105 PS starken Dieselmotor ist man flott unterwegs, der Verbrauch fällt aber für einen Kleinwagen zu hoch aus (5,3 l/100 km). Auch sonst leistet sich der 500L einige Schwächen. Die Sitzposition ist unbequem, das Fahrwerk wirkt wenig harmonisch, und bei der Bedienung besteht noch Verbesserungsbedarf. Das Sicherheitsniveau liegt dagegen hoch: Es gibt sogar einen City-Notbremsassistenten, der Auffahrunfälle in der Stadt vermeiden hilft. In der Summe ist der Minivan in Offroad-Optik mit einem Grundpreis von 21.950 Euro zu teuer, auch wenn die Serienausstattung ordentlich ausfällt.

**Karosserievarianten:** 500L, 500L Living. **Konkurrenten:** Skoda Roomster Scout.

- +** sehr großzügiges Platzangebot, gut nutzbarer Kofferraum, City-Notbremsassistent (optional), einfacher Ein- und Ausstieg
- hoher Verbrauch, großer Wendekreis, langer Bremsweg durch Allwetterreifen, sehr teuer



### ADAC-URTEIL

**2,7** AUTOTEST

**4,8** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**2,4** Familie

**3,1** Stadtverkehr

**2,5** Senioren

**2,8** Langstrecke

**2,7** Transport

**2,9** Fahrspaß

**3,8** Preis/Leistung

Den Fiat 500L gibt es nun auch als Offroad-Variante. Große 17-Zoll Räder, markante Stoßfänger samt angedeutetem Unterfahrschutz und zusätzliche Radkastenverkleidungen heben den leicht höher gelegten 500L Trekking von der normalen Variante ab. Die Verarbeitung fällt für diese Fahrzeugklasse akzeptabel aus, die im Innenraum verwendeten Materialien fühlen sich aber hart und nicht besonders hochwertig an. Geschickt wertet Fiat den Innenraum durch farblich abgesetzte Kunststoffblenden und die zweifarbige Teillederausstattung 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-Lackierung mit schwarz oder weiß abgesetzter Dachpartie sorgt für einen eleganten Auftritt des 500L Trekking. Dass aber ohne Aufpreis lediglich eine Farbe (Cappucino Beige) erhältlich ist und selbst für andere Unilacke noch Aufpreis bezahlt werden muss, ist fast schon unverschämt. Durch breite, unlackierte Schutzleisten und die zusätzlichen Kunststoffelemente der Trekking-Version ist die Karosserie gut vor Lackschäden bei kleinen Remplern geschützt. Einzig die Seitenschutzleisten an den Türen sind etwas zu tief angebracht.

⊕ 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 Diesel-Zapfpistole aufgedrückt werden kann, dient als Fehlbetankungsschutz und verhindert, dass Fremdstoffe in den Tank gelangen können.

⊖ Die Türausschnitte sind kratzempfindlich und nach außen kaum abgedichtet, wodurch die Türausschnitte sehr schnell verschmutzen. Der Motorraum ist im vorderen Bereich durch den angedeuteten Unterfahrschutz teilweise gegen Verschmutzung geschützt, im weiteren Verlauf zeigt sich der Unterboden aber stark zerklüftet und schlecht versiegelt.

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

⊕ Der Tank ist mit 50 Liter recht großzügig bemessen, dadurch fällt die Reichweite mit rund 945 km gut aus. Die tatsächliche maximale Zuladung liegt mit 425 kg noch im zufriedenstellenden Bereich. Auch die zulässige Dachlast geht mit 75 kg in Ordnung, auch wenn eine stabile Dachreling fehlt.

⊖ Die zulässige Anhängelast fällt nicht besonders großzügig aus. Gebremst dürfen 1.100 kg angehängt werden, ungebremst sind es lediglich 400 kg. 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 "BEATS Audio", da dann ein Subwoofer in der Reserveradmulde verbaut ist.

Der Fiat 500L Trekking 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).

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 und der nicht ganz versenkbaren Kopfstützen im Fond 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 (Sensor Paket). Die Halogenscheinwerfer können trotz der etwas erhöhten Einbauposition die Fahrbahn nur zufriedenstellend ausleuchten. Speziell das Fernlicht kann bei Helligkeit und Reichweite nicht ganz überzeugen.

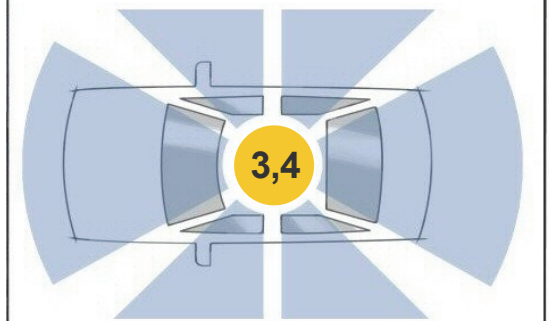
⊕ Der Fahrer hat durch seine erhöhte Sitzposition eine gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Sowohl das Heck als auch die Front sind bei Rangieren gut einsehbar. Kleine Gegenstände direkt vor dem Fahrzeug lassen sich gut bis zufriedenstellend erkennen. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord. Die beim Trekking serienmäßigen Nebelscheinwerfer beinhalten auch statisches Abbiegelicht. 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. Im Gegensatz zum normalen 500L findet man elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel serienmäßig an Bord. 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 und den nicht komplett versenkbaren Kopfstützen im Fond (dritte Kopfstütze beim Trekking Serie) kaum einsehbar. Immerhin unterstützen die serienmäßigen Parksensoren hinten den Fahrer beim rückwärts Fahren. Eine sinnvolle Zusatzausstattung stellt die gegen Aufpreis lieferbare Rückfahrkamera dar. Parksensoren vorne sind dagegen nicht erhältlich.

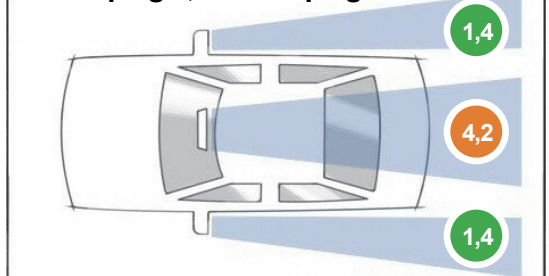
## 2,4 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt beim Fiat 500L Trekking weitgehend problemlos. Gegenüber des normalen 500L sitzt man im Trekking zwar minimal höher, dadurch dass der Schweller aber ebenfalls höher liegt und durch die Kunststoffbeplankung sogar etwas breiter ausfällt, verspielt der 500L Trekking die Vorteile die er durch die leicht höhere Sitzposition hätte. Insgesamt steigt man aber trotzdem recht komfortabel ein und aus, auch wenn unpraktische Details wie die schwachen Türaufhalter oder die schlecht bedienbare Fernbedienung für die Zentralverriegelung negativ zu Buche schlagen.

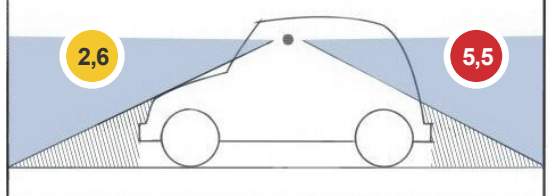
### Rundumsicht



### 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



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

⊕ Die Vordersitze sind dank großer Türausschnitte, erhöhter Sitzposition und niedrigem Schweller gut erreichbar. Negativ wirkt sich lediglich der 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, falls man sie nicht komplett öffnen kann. Zudem wird die Gefahr erhöht, die Tür in engen Parklücken ans Nachbarauto zu schlagen.

## 1,9 Kofferraum-Volumen\*

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

⊕ Im Kofferraum finden 320 l Gepäck Platz (gemessen bis Gepäckraumabdeckung, variabler Boden in unterster Stellung). Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, wird das Volumen auf 460 l erhöht. Dann passen bis zu acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitze um, lässt sich das Volumen auf 710 l (gemessen bis Fensterunterkante) bzw. 1.270 l (dachhoch) erweitern.



**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 68 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.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,8 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 (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 beim Trekking serienmäßig Lenkradtasten zur Bedienung des Radios vor. Auch eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie USB- und Aux-Anschlüsse sind vorhanden. Alle vier Fensterheber arbeiten elektrisch, besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik und einen Einklemmschutz. Die Schließkräfte, bis der Einklemmschutz greift, fallen aber teilweise zu hoch aus. 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 Klimaautomatik (optional) sind während der Fahrt kaum einsehbar, man muss seinen Blick weit von der Fahrbahn abschweifen lassen. Bedienen lässt sich die serienmäßige Klimaautomatik dank großer Drehregler weitgehend problemlos.

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 Sitzeinsteller lassen sich nicht besonders einfach bedienen - die Lehneneinstellung funktioniert nur in groben Stufen mit einem schlecht erreichbaren Hebel.

---

## 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 großzügiger. Auch die Innenbreite fällt für ein Fahrzeug in dieser Klasse gut 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 1,92 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.

---

## 3,0 KOMFORT

---

### 3,0 Federung

Das Fahrwerk der Trekking-Variante ist gegenüber dem normalen 500L um ca. 13 mm höher gelegt. Durch die weiche Grundabstimmung wirkt das Fahrwerk schaukelig und wenig agil. Trotz der weichen Auslegung werden größere Fahrbahnunebenheiten aber nicht perfekt herausgefiltert und dringen deutlich zu den Insassen durch. Auf langen Bodenwellen wirkt die Hinterachse unterdämpft, was zu recht deutlichem Nachschwingen führt. 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 deutlich ausgeprägt.

⊕ In der Stadt fällt der Fahrkomfort gut bis zufriedenstellend aus, erst bei höheren Geschwindigkeiten wird das Fahrzeug unruhiger.

## 3,2 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 zwar 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 Rückenunterstützung. Eine einstellbare Lordosenstütze für den Fahrer- und Beifahrersitz gibt es nur gegen Aufpreis (Komfort-Paket, 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.

⊖ Eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz gibt es nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen verbaut). Durch den großen Abstand zwischen Fußraum und Sitzfläche hat man eine sehr aufrechte und auf langen Strecken unkomfortable Sitzposition, daher sollte die Höheneinstellung auf jeden Fall mit geordert werden.

## 2,7 Innengeräusch

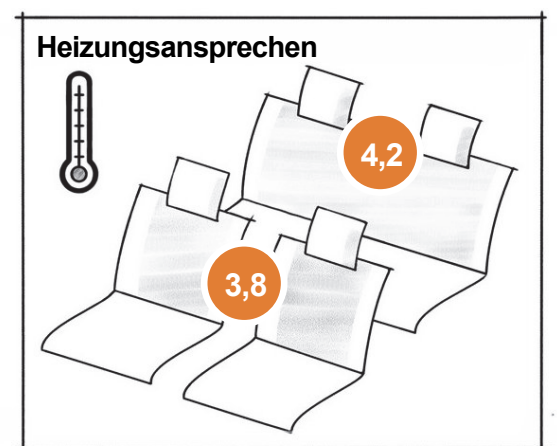
Der Geräuschpegel im Innenraum liegt insgesamt auf akzeptablem Niveau. Bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) liegt der gemessene Geräuschpegel bei 69,5 dB(A). Windgeräusche fallen bei dieser Geschwindigkeit subjektiv kaum auf, mit steigender Geschwindigkeit nehmen sie aber deutlicher zu. Der Dieselmotor zeigt sich zwar vor allem unter Last akustisch präsent, wird aber nie störend laut.

## 3,0 Klimatisierung

Der Fiat 500 L Trekking ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es auch eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik, die im Testwagen gut funktioniert. Mit der Klimaautomatik können sich der Fahrer- und Beifahrer getrennt die Temperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung kann aber auch mit der Klimaautomatik nur grob justiert werden. Eine Sitzheizung vorne ist gegen Aufpreis erhältlich. Ebenfalls optional erhältlich ist eine elektrisch beheizbare Frontscheibe, welche bei beschlagenen Scheiben besonders schnell für einen freien Blick sorgt (nicht im Testwagen verbaut).

⊖ Die Heizleistung des 500L Trekking mit Dieselmotor kann trotz des serienmäßigen Zuheizers kaum überzeugen. Schon vorne dauert es sehr lange, bis der Innenraum ausreichend erwärmt ist, hinten dauert es nochmals ein gutes Stück länger, bis Wohlfühltemperatur erreicht ist.



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

---

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,0 Fahrleistungen\*

⊕ Der 105 PS starke Dieselmotor hat dank des hohen Drehmoments von 320 Nm keine Mühe, den kleinen 500L zu beschleunigen. Überholvorgänge können in kurzer Zeit absolviert werden. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Fiat in rund 7,5 s. Auch die Elastizitätswerte des Diesels geben keinen Anlass zur Kritik. In jedem Gang steht schon bei niedrigen Drehzahlen genügend Kraft zur Verfügung, um aus dem Drehzahlkeller heraus zu beschleunigen - somit ist eine schaltfaule Fahrweise möglich.

### 2,7 Laufkultur

Die Laufkultur des Fiat 500L Trekking 1.6 Multijet liegt im zufriedenstellenden Bereich. Die Vibrationen des Dieselmotors dringen nur gedämpft bis zu den Insassen durch - fallen nur nach dem Kaltstart etwas ausgeprägter aus. Unter Last neigt der Motor bei niedrigen Drehzahlen zum Dröhnen.

### 2,6 Schaltung

Die Gänge sind weitgehend präzise geführt und mit geringem Kraftaufwand zu schalten. Nur bei schnellen Schaltvorgängen fühlen sich die Gangwechsel etwas hakelig an, was auch an den etwas zu lang geratenen Schaltwegen liegen kann.

⊕ Anfahren klappt dank der gut dosierbaren Kupplung 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. Das Start-Stopp-System funktioniert problemlos und ist eine sinnvolle Ergänzung, um den Stadtverbrauch zu senken. Der Rückwärtsgang lässt sich einfach und geräuschlos einlegen

### 2,3 Getriebeabstufung

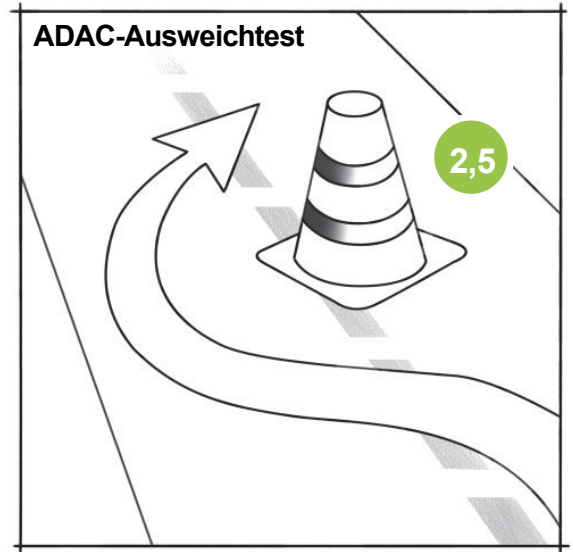
⊕ Die Abstimmung des Sechsgang-Schaltgetriebes passt gut zum Dieselmotor. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer der richtige Gang parat und durch die gute Abstufung muss auch nicht bei jeder kleinen Geschwindigkeitsänderung ein anderer Gang eingelegt werden. Die Gänge sind gut gespreizt, eine etwas längere Gesamtübersetzung wäre aber durchaus sinnvoll gewesen. Der drehmomentstarke Motor würde gut damit zu recht kommen. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit ca. 2.450 1/min.



## 2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Das Fahrverhalten des 500L Trekking ist insgesamt sicher und gibt keinen Anlass zur Kritik. Durch die weiche Fahrwerksauslegung und den hohen Schwerpunkt fährt sich das Fahrzeug aber nicht besonders agil. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt der 500L Trekking deutlich 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 das Fahrzeug beim Gegenlenken mit ausgeprägtem Untersteuern, wird dann aber durch das stark eingreifende ESP stabilisiert und lässt sich dadurch problemlos in die Ausfahrgasse fahren. Das Fahrverhalten fühlt sich durch die starken Eingriffe zwar wenig agil an, ist aber auch für den Normalfahrer sicher beherrschbar. Der Grenzbereich liegt bei schneller Kurvenfahrt recht niedrig, das Fahrzeug neigt früh zum Überschieben. Allerdings ist der Grenzbereich breit, wodurch genügend Reserven vorhanden sind. Kritische Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden und werden durch das effektiv eingreifende ESP ausgeglichen. Der Fiat 500L Trekking ist serienmäßig mit der erweiterten Traktionskontrolle Traction+ ausgestattet. Dabei wird bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis 30 km/h) durch Bremsengriffe ein elektronisches Sperrdifferential simuliert, was die Traktion auf rutschigem Untergrund etwas erhöht. Einen Geländewagen macht man aus dem 500L daraus aber nicht, die Geländetauglichkeit wird dadurch kaum verbessert. Dass man die Traktionskontrolle Traction+ erst manuell einschalten muss, ist unverständlich. Diese könnte problemlos auch dauerhaft aktiviert sein.



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.

### 3,2 Lenkung\*

Die Lenkung des 500L Trekking überzeugt nur wenig. Die Mittellage ist zwar sauber definiert, bei keinen Lenkwinkeln baut die Hinterachse aber verzögert Seitenführungskräfte auf. Dadurch reagiert das Fahrzeug verzögert auf Lenkbefehle. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, da die Lenkkräfte bei schnell durchfahrenen Kurven aber zu 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 Trekking fällt mit 11,4 m für ein Stadtauto in dieser Fahrzeugklasse zu groß aus.

### 3,1 Bremse

Bei der Bremswegmessung kann der serienmäßig mit Ganzjahresreifen (M+S) ausgestattete 500L Trekking nur wenig überzeugen. Für eine Bremsung von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt das Fahrzeug 39,6 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Goodyear Vector 4 Seasons (M+S) der Größe 225/45 R17).

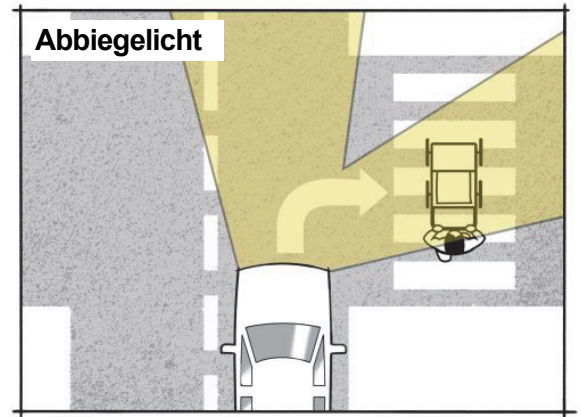
⊕ Selbst bei mehrmaligen Vollbremsungen zeigt sich Bremsanlage sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht gut an und lässt sich sauber dosieren. Beim Bremsen in einer Kurve zeigt das Fahrzeug eine gute Spurtreue.

## 2,4 SICHERHEIT

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind beim Trekking serienmäßig an Bord. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage an und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam.

⊖ Es gibt keine Startsickeung, welche das Starten des Motors 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.**

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der 500L mit 94% der möglichen Punkte ein sehr gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit. Das Ergebnis sollte auf den Trekking übertragbar sein. 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. 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. Während eine dritte Kopfstütze beim normalen 500L Aufpreis kostet, ist diese beim Trekking Serie. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug. Für die hinten Sitzenden gibt es keine Anschnallerinnerer.

### 2,1 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit fällt dank guter Crasheergebnisse 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.

⊕ 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. Die hinteren elektrischen Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte nicht zu hoch ausfallen und das Verletzungsrisiko reduziert wird.

⊖ 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. Das Ergebnis sollte auf den 500L Trekking übertragbar sein.

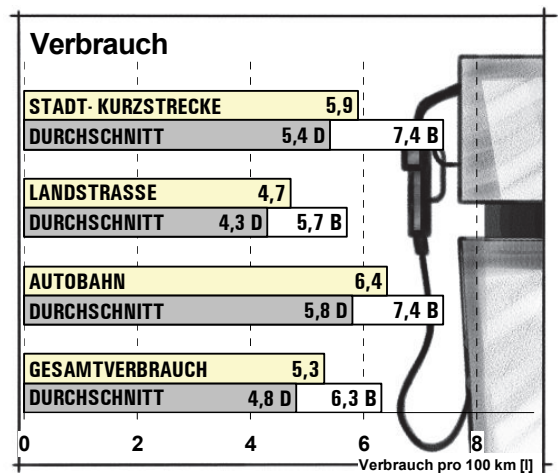
## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,1 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

⊖ Der im ADAC EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch beträgt für einen Kleinwagen nicht besonders niedrige 5,3 l/100 km. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 171 g/km kann der 500L Trekking 1.6 Multijet nur 19 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel einfahren. Innerorts fällt der Verbrauch mit 5,9 l/100 km noch akzeptabel aus, außerorts sind es aber recht hohe 4,7 l und auf der Autobahn 6,4 l pro 100 km.

### 2,2 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffen erreicht das Diesel-Fahrzeug noch ein gutes Ergebnis. Vor allem der leicht erhöhte NO<sub>x</sub>-Ausstoß verhindert aber ein noch besseres Ergebnis. Für den Schadstoffausstoß gibt es 38 Punkte. In der Summe erreicht der 500L Trekking 1.6 Multijet mit 57 Punkten nur drei Sterne im EcoTest.



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

4,8

## AUTOKOSTEN

3,5

### Betriebskosten\*

Obwohl der Verbrauch nicht besonders niedrig ausfällt, halten sich die Betriebskosten dank des günstigeren Diesel-Kraftstoffes noch in Grenzen.

5,5

### 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.

3,4

### Wertstabilität\*

Für den Fiat 500L Trekking mit Dieselmotor wird ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet.

4,7

### Kosten für Anschaffung\*

⊖ Für den Fiat 500L Trekking mit dem 105 PS starken Dieselmotor sind mindestens 21.950 Euro fällig. Das ist für einen Kleinwagen ein stolzer Preis. Sehr empfehlenswert ist der optionale City-Notbremsassistent, welcher für 350 Euro zu haben ist.

5,5

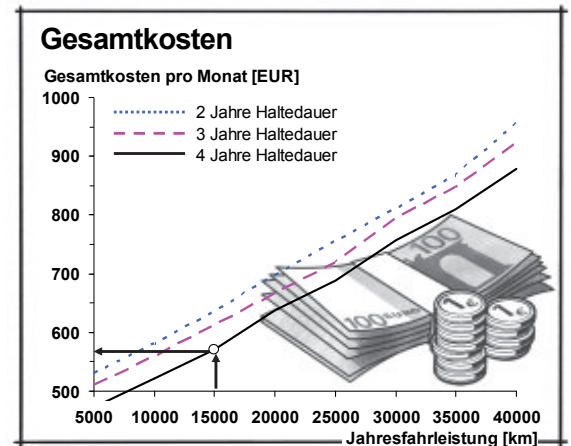
### Fixkosten\*

⊖ Die KFZ-Steuer beträgt jährlich hohe 206 Euro. Zudem zeigt sich das Fahrzeug bei den Versicherungen sehr teuer. Sowohl in der Haftpflicht-, als auch in der Teil- und Vollkaskoversicherung ist das Fahrzeug ungünstig eingestuft.

5,1

### Monatliche Gesamtkosten\*

⊖ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten schneidet der 500L Trekking 1.6 Multijet schlecht ab. Der hohe Anschaffungspreis schlägt ebenso negativ zu Buche, wie die für diese Fahrzeugklasse sehr hohen Fixkosten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 570 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	0.9 TwinAir Start&Stopp	1.3 Multijet 16V Start&Stopp	1.6 Multijet 16V Start&Stopp
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	2/875	4/1248	4/1598
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	62 (85)	77 (105)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	145/2000	200/1500	320/1500
0-100 km/h[s]	12,6	15,3	12,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	160	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,1 S	4,3 D	4,7 D
CO2 [g/km]	119	114	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/21/18	18/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	66	161	206
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	545	539	570
Preis [Euro]	20.650	21.250	21.950

### 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-Haftpfli.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel  
FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1598 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>7,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/4,7/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	122 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>171 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>69,5 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4270/1800/1679 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2025 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1500 kg/425 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>320 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	<b>940 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>110 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>81 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>119 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>260 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>570 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/18
Grundpreis	21.950 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 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 01.03.2013 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 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.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (+ Nebelscheinwerfer)	Serie
Automatikgetriebe (nur für 1.3 Multijet)	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	350 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor (Sensorpaket)	370 Euro <sup>o</sup>
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
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sensorpaket)	370 Euro <sup>o</sup>
Klimaanlage/-automatik	Serie/300 Euro <sup>o</sup>
Knieairbag	200 Euro
Navigationssystem	550 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro
Schiebe-Hubdach	ab 800

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,9</b>
Verarbeitung	2,8	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,7	Lenkung*	3,2
Sicht	2,7	Bremse	3,1
Ein-/Ausstieg	2,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen*	1,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	1,9	Kindersicherheit	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Fußgängerschutz	2,5
Bedienung	2,8	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
Raumangebot vorne*	1,1	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	4,1
Raumangebot hinten*	1,5	Schadstoffe	2,2
Innenraum-Variabilität	3,0		
<b>Komfort</b>	<b>3,0</b>		
Federung	3,0		
Sitze	3,2	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>4,8</b>
Innengeräusch	2,7	Betriebskosten*	3,5
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,4</b>	Wertstabilität*	3,4
Fahrleistungen*	2,0	Kosten für Anschaffung*	4,7
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	5,5
Schaltung	2,6	Monatliche Gesamtkosten*	5,1
Getriebeabstufung	2,3		

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