



Fiat 500L Living 1.6 16V Multijet Lounge

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

Fiat erweitert die Modell-Familie des 500L. Nun ist neben dem 500L Trekking die Großraumlimousine auch als Living erhältlich. Diese ist mit rund 4,35 Metern die längste Variante und bietet zudem den größten Laderaum – er fasst bis zur Kofferraumabdeckung 375 - 800 Liter.

Darüber hinaus ist für den Living optional eine dritte Sitzreihe erhältlich. Allerdings ist das Platzangebot ganz hinten sehr eingeschränkt, sodass sich diese Plätze nur als Notsitze eignen. Punkten kann der Fiat bei der Variabilität: Die Rücksitzbank lässt sich verschieben, die Beifahrersitzlehne ist komplett nach vorn klappbar und lässt sich Ablage nutzen. Beim Komfort hat der Fiat aber noch Verbesserungspotenzial. Weder die Federung noch die Sitze können vollkommen überzeugen. Der im Testwagen verbaute 1,6-l-Dieselmotor leistet maximal 105 PS. Das reicht, um bei den Fahrleistungen ein noch gutes Ergebnis zu erzielen. Allerdings fällt der Durchschnittsverbrauch im Klassenvergleich hoch aus - im EcoTest wurde ein Konsum von 5,3 Litern auf 100 Kilometer ermittelt. Der Anschaffungspreis fällt für einen Wagen dieser Klasse trotz der umfangreichen Serienausstattung mit 22.150 Euro hoch aus. Zudem gibt es noch empfehlenswerte Extras, wie den City-Notbremsassistenten, der Auffahrunfälle in der Stadt vermeiden hilft. **Karosserievarianten:** 500L, 500L Trekking. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C3 Picasso, Ford B-MAX, Hyundai ix20, KIA Venga, Opel Meriva, Skoda Roomster, Toyota Verso-S.

+ sehr großzügiges Platzangebot vorn, großes Ladeabteil, City-Notbremsassistent (optional), einfacher Ein- und Ausstieg vorn und im Fond

- wenig Platz in der dritten Sitzreihe, kein Xenonlicht erhältlich, hoher Verbrauch, großer Wendekreis, hohe Autokosten



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

4,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,1 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,7 Langstrecke

2,2 Transport

3,0 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Die Karosserieverarbeitung des siebensitzigen Fiat 500L Living macht einen recht guten Eindruck. Das Dach und die Außenspiegel sind farblich vom Rest der Karosserie abgesetzt (Bicolore-Lackierung). Allerdings kostet das Aufpreis, es gibt lediglich eine Uni-Lackierung (Cappuccino Beige) ohne Mehrpreis, selbst für andere Uni-Lackierung verlangt Fiat Aufpreis. Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen recht gleichmäßig - fallen insgesamt aber breit aus. Das Ladeabteil ist verkleidet, wenn auch die Kunststoffe hart und kratzempfindlich sind. Zudem muss die Heckklappe innen ohne schützenden Klarlack auskommen. Der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet. Das Interieur wird von mehreren sich optisch unterscheidenden Kunststoffoberflächen dominiert, die hart und kratzempfindlich sind. Allerdings haben sowohl das Armaturenbrett als auch die Türen mit Kunstleder überzogene Einsätze, die den Innenraum optisch aufwerten. Beide Stoßfänger besitzen unten und mittig angebrachte, austauschbare Einsätze, die bei kleinen Parkremplern die lackierten Stoßfänger schützen, wenn auch die Schutzfunktion hinten nicht optimal ist. Darüber hinaus werden auch die Fahrzeugflanken durch breite, austauschbare Leisten geschützt - doch auch diese sind etwas tief angebracht.

- ⊕ Der Tankdeckel muss nicht 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, die nur mit der Diesel-Zapfpistole aufgedrückt werden kann, dient als Fehlbetankungsschutz und verhindert, dass Fremdstoffe in den Tank gelangen können. Die Motorhaube ist einfach zu entriegeln und wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten.
- ⊖ Die Türausschnitte sind wenig gegen eindringenden Schmutz von außen abgedichtet und haben zudem keine Lackschutzleisten. Der Motorraum ist zwar von unten verkleidet und verschmutzt dadurch nicht so schnell, allerdings zeigt sich der restliche Unterboden zerklüftet und ist darüber hinaus nicht komplett mit Unterbodenschutz versiegelt.

- ⊕ Der 500L Living kann eine noch gute Alltagstauglichkeit vorweisen. Serienmäßig bietet er zwar nur vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich nur für Kurzstrecken eignet, allerdings war der Testwagen mit den zusätzlichen Sitzen in der dritten Sitzreihe ausgestattet (gegen Aufpreis, nicht mit "BEATS Audio" kombinierbar). Aufgrund der Platzverhältnisse eignen sich diese aber auch nur für Kurzstrecken. Mit einer Tankfüllung (50 l) lassen sich Reichweiten bis rund 940 Kilometer realisieren. Die tatsächliche maximale Zuladung liegt mit 425 kg noch im zufriedenstellenden Bereich. Auf dem Dach dürfen maximal 75 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling fehlt aber. Ein nettes Gimmick ist die optional erhältliche Lavazza Espressomaschine. Diese gibt es inklusive zweier Dosen, Becher und Rührstäbchen. Die Maschine kann in die Mittelkonsole eingesteckt und mit dem dortigen Stromanschluss betrieben werden.
- ⊖ Die zulässige Anhängelast fällt nicht besonders großzügig aus. Gebremst dürfen 1.100 kg angehängt werden, ungebremst sind es lediglich 400 kg. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset an Bord, das sich unter Umständen als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Gegen Aufpreis ist jedoch ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen).

2,7 Sicht

Im Sicht-Kapitel schneidet der 500L Living insgesamt zufriedenstellend ab. Die Karosserieenden lassen sich zwar akzeptabel abschätzen, allerdings ist die Front kaum einsehbar. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Fiat eine zufriedenstellende Bewertung. Die A-Säulen sind zwar zweiteilig ausgeführt um eine bessere Sicht nach schräg vorn zu bieten, jedoch ist die Hauptsäule recht breit, was die Wirksamkeit des Konzepts schmälert. Zudem fallen auch die D-Säulen massiv aus und die Fondkopfstützen lassen sich nicht vollständig versenken. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn akzeptabel aus, wenn auch das Fernlicht in Punkto Helligkeit und Reichweite nicht ganz überzeugen kann.

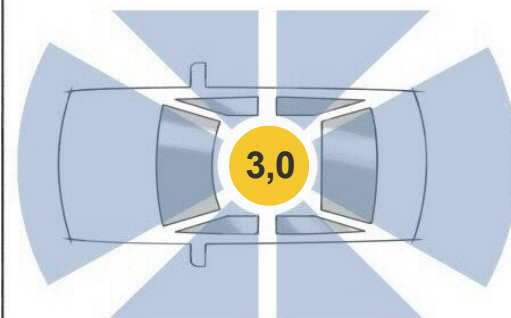
⊕ Durch die höhere Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Beim Rangieren helfen die bei dieser Ausstattungsvariante serienmäßige Rückfahrkamera und Parksensoren am Heck. Dank der flachen Motorhaube lassen sich selbst tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut wahrnehmen. Die Außenspiegel fallen groß aus und liefern auch ein ordentliches Sichtfeld nach hinten. Zudem hat der linke Spiegel einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Die Spiegel sind serienmäßig beheizbar. Dank des Tagfahrlichts wird man im Hellen besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Nachts hilft das serienmäßige in die Nebelscheinwerfer integrierte Abbiegelicht, Kreuzungen und Abzweigungen besser auszuleuchten. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blendet der Innenspiegel automatisch ab (Serie). Die Scheibenwischer weisen einen guten Wirkungsbereich auf.

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Hindernisse im Fahrzeugnahbereich schlecht wahrnehmen. Alles was tiefer als 1,20 m ist wird nicht wahrgenommen (in einem Meter Entfernung zum Fahrzeug). Parksensoren sind für die Front nicht erhältlich. Xenon- oder LED-Scheinwerfer sind nicht erhältlich.

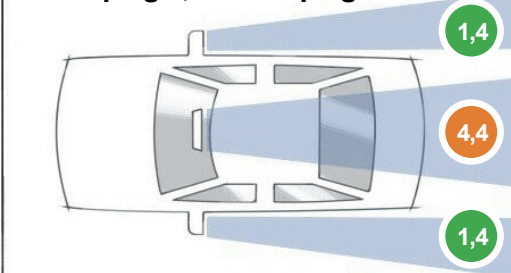
2,5 Ein-/Ausstieg

Der 500L Living lässt sich mittels Funkfernbedienung ent- und verriegeln, allerdings sind die Tasten klein und gleichförmig und können daher nicht optimal unterschieden werden. Haltegriffe gibt es nur für den Beifahrer und für die außen Sitzenden in der zweiten Sitzreihe. Am Fahrerplatz ist anstatt des Haltegriffs ein Brillenfach verbaut.

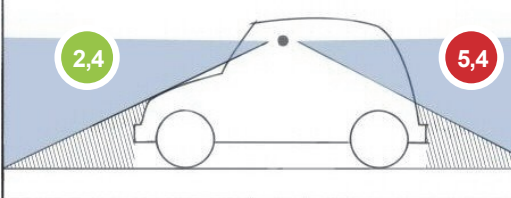
Rundumsicht



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



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

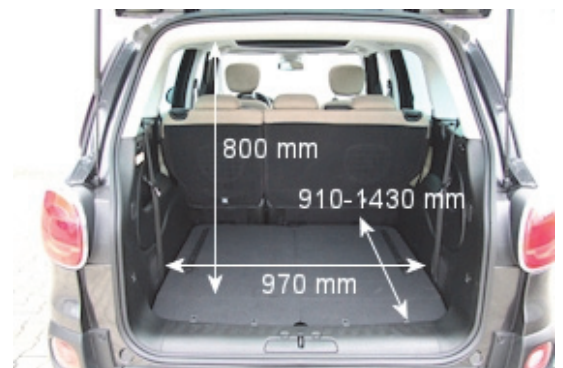
⊕ Vorn und in den Fond gelangt man auf bequeme Weise. Die Schweller liegen nicht zu hoch über der Straße und die Sitze sind in nahezu optimaler Höhe. Darüber hinaus fallen die Türausschnitte vorn wie hinten groß aus. Beim Verlassen des Fahrzeugs kann durch Ziehen am Fernlichthebel die Nachleuchtfunktion der Scheinwerfer aktiviert werden. Je öfter man am Fernlichthebel zieht (Anzeige im Kombiinstrument, 30 s Takt einstellbar), desto länger beleuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug.

⊖ Die breiten Schweller erschweren das Ein- und Aussteigen etwas, da man einen großen Schritt machen muss. Die Türaufhalter haben nur eine Rasterung, das ist besonders in engen Parklücken sehr unpraktisch. Die Rasterung ist zwar kräftig dimensioniert und hält die Türen an Steigungen offen, aber nur wenn man diese vollständig öffnet. Der Zustieg zu den optionalen hintersten Sitzplätzen ist beschwerlich. Die Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich zwar nach vorn umlegen bzw. klappen, der Zustiegsbereich ist aber dennoch knapp bemessen. Das Fahrzeug lässt sich bei geöffneter Kofferraumklappe abschließen, so dass ein versehentliches Aussperren möglich ist.

1,4 Kofferraum-Volumen*

⊕ Hier schneidet der 500L Living im Klassenvergleich sehr gut ab. Ist die dritte Sitzreihe versenkt, fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraumabdeckung großzügige 375 Liter. Baut man die Ablage aus, lassen sich 655 Liter bis unters Dach verstauen. Dann können bis zu zwölf handelsübliche Getränkeboxen verstaut werden. Legt man die Rücksitzlehne um, lassen sich bis zur Fensterunterkante 800 Liter verstauen. Bis unters Dach passen dann bis zu 1.550 Liter hinein.

⊖ Bei ausgeklappter dritter Sitzreihe bleibt kaum mehr Platz für Gepäck. Es lassen sich nur noch 150 Liter verstauen. Dann können nur noch zwei Getränkeboxen transportiert werden.



Mit 375 l Volumen ist der Kofferraum des Living um 55 l größer als Kofferraum des herkömmlichen 500L.

2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraum-Zugänglichkeit des 500L Living ist noch gut. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und zum Anheben ist nicht viel Kraft erforderlich. Allerdings muss man aufgrund der großen Klappe einen Schritt nach hinten machen. Die Klappe schwingt weit auf und bietet Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m genügend Platz darunter. Zum Schließen gibt es einen sehr gut greifbaren Griff an der Innenseite. Die Ladeöffnung erweist sich als sehr hoch, wenn auch die Breite nur durchschnittlich ausfällt. Der Kofferraum selbst weist ein praktisches Format auf. Er ist zwar sehr hoch, doch auch hier könnte die Breite großzügiger ausfallen. Die Ladekante liegt mit rund 69 cm über der Fahrbahn in durchschnittlicher Höhe, das Ladegut muss nicht zu weit angehoben werden. Aufgrund der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichen. Diese müssen dank des ebenen Ladebodens auch zum Ausladen nicht weit angehoben werden.

⊖ Bei umgeklappter zweiter Sitzreihe entsteht eine unpraktische und hohe Stufe. Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer Lampe schwach aus. Große Personen können sich am abstehenden Schloss den Kopf stoßen.

2,0

Kofferraum-Variabilität

⊕ Der 500L Living kann mit einer guten Kofferraum-Variabilität punkten. Die Rücksitzlehnen lassen sich zum Einen asymmetrisch geteilt umklappen, zum Anderen können die Lehnen inkl. der Flächen vollständig nach vorn geklappt (aufgestellt) werden. Der Klappmechanismus funktioniert dabei recht einfach, nur das Aufstellen der Sitze ist etwas umständlich. Leider gibt es für den 500L Living keinen variablen Ladeboden, so dass nach dem Umlegen eine Stufe entsteht. Zum Transport langer Gegenstände lässt sich die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn klappen und ebenfalls als Ablage nutzen. Kleine Gegenstände lassen sich in zwei Fächern (je eines links und rechts) oder auch hinter der dritten Sitzreihe unter dem Boden transportieren. Zudem gibt es noch Haken für Einkaufstaschen.

2,2

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Die Grundfunktionen des Fiat 500L Living lassen sich bereits nach kurzer Zeit leicht bedienen, allerdings sind nicht alle Schalter günstig positioniert - so beispielsweise die Elemente zur Leuchtweitenregulierung. Nicht optimal ist auch die Lenkradeinstellung. So kann das Lenkrad zwar in Höhe und Weite justiert werden, allerdings fällt der Bereich in der Höhe gering aus. Die Pedale und der Schalthebel sind zufriedenstellend erreichbar. Letzterer könnte etwas höher und somit näher am Lenkrad liegen. Das Zündschloss ist zwar etwas zum Fahrer hin gewandt, aber im Lenkstock und unbeleuchtet. Das Licht wird am Blinkerhebel aktiviert, allerdings ist der Schalter relativ glatt. Alternativ kann man die Lichtsteuerung auch dem Sensor überlassen. Ebenfalls sensorgesteuert sind die Scheibenwischer vorn. Das Bedienelement des Heckwischers ist nicht optimal erreichbar, da es relativ mittig am Lenkstockhebel angeordnet ist. Die Instrumente liegen zwar günstig im Blickfeld des Fahrers, sie sind aber verschachtelt angeordnet und bieten vor allem bei Dunkelheit keinen guten Kontrast. Darüber hinaus verdeckt die lange Tachonadel die Anzeigeskala. Der Blinker besitzt eine praktische Antippfunktion. Etwas übertrieben ist jedoch, dass der Blinker nach dem Antippen gleich fünfmal blinkt - gängig ist ein dreimaliges Aufleuchten.



Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehend funktionelle Bedienung.

⊕ Das Touch-Display des Audio-/Navigationssystems liegt optimal in der Höhe und ist gut erreichbar. Die Bedienung ist weitgehend selbsterklärend und zudem gibt es Radiobedienelemente am Lenkrad. Darüber hinaus ist der Fiat mit einer Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie USB- und Aux-Anschlüssen ausgestattet. Die serienmäßige Klimaautomatik kann einfach eingestellt werden, wenn auch die Anzeigen nicht perfekt ablesbar sind. Die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch deaktiviert. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird mittels Lenkstockhebel aktiviert, die eingestellte Geschwindigkeit aber leider nicht im Kombiinstrument angezeigt. Der Bordcomputer informiert den Fahrer unter anderem über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer im Kombiinstrument gewarnt. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsfunktion und funktionieren auch ohne Zündung, bis man die Fahrertür öffnet. Insgesamt sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Auch die Innenraumbeleuchtung geht in Ordnung - vorn und im Fond gibt es für die außen Sitzenden Leseleuchten. Es gibt insgesamt zahlreiche Ablagen vorhanden. Vorn gibt es Türfächer, Becherhalter und einige Ablagen in der Mittelkonsole. Hinten gibt es Netze an den Lehnen und klappbare Tische. Darüber hinaus gibt es noch schmale Türfächer. Das Handschuhfach ist zweigeteilt. Im unteren größeren und beleuchteten Fach findet man ausreichend Platz vor. Das obere kleinere Fach ist zwar unbeleuchtet, dafür aber klimatisiert.

– Das Klimaanlagebedienteil ist recht weit unten positioniert, so dass der Blick beim Bedienen weit vom Verkehrsgeschehen abschweift. Die Knöpfe für Nebelscheinwerfer und Nebelrückleuchte sitzen ungewohnt oben rechts in der Mittelkonsole. Es fehlt auch eine zusätzliche Anzeige im Kombiinstrument, die den Status klar anzeigt. Die Sitzeinsteller lassen sich nicht besonders einfach bedienen - die Lehneinstellung funktioniert nur in groben Stufen mit einem schlecht erreichbaren Hebel. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind.

1,1 Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot fällt im Klassenvergleich beim 500L Living vorn sehr großzügig aus. Personen bis knapp zwei Meter finden bei ganz zurück geschobenem Fahrersitz genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit wäre noch weitaus großzügiger. Auch die Innenbreite erweist sich für ein Fahrzeug in dieser Klasse als sehr üppig. Insgesamt stellt sich auch ein sehr angenehmes Raumempfinden ein, was vor allem an den großen Fensterflächen, der weit nach vorn gezogenen Frontscheibe und dem Panoramadach liegt.

3,4 Raumangebot hinten*

In der zweiten Sitzreihe ist das Platzangebot im Klassenvergleich durchschnittlich. Im Fond finden Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,75 m genügend Kopffreiheit vor. Die Beinfreiheit zeigt sich deutlich großzügiger bemessen, auch wenn die zweite Sitzreihe ganz nach vorn geschoben ist.

+ Die Innenbreite ist sehr großzügig bemessen, so dass auch das subjektive Raumgefühl hinten recht angenehm ausfällt. Für drei Erwachsene wird es auf der Rückbank aber trotzdem etwas eng.

– In der dritten Sitzreihe sind die Platzverhältnisse sehr knapp. Es würden zwar Personen bis rund 1,70 m genügend Beinfreiheit finden, allerdings ist kaum Platz für die Füße vorhanden. Damit man überhaupt ganz hinten Platz nehmen kann, muss die zweite Sitzreihe vollständig nach vorn geschoben werden. Doch selbst dann sitzt man mit sehr stark angewinkelten Beinen. Am Boden gibt es eine rote Markierung, wie weit man mit den Füßen vor darf, damit die zweite Sitzreihe wieder zurück geklappt werden kann. Die dritte Sitzreihe eignet sich allenfalls für kurze Strecken.



Lediglich Personen bis 1,75 m Größe finden auf der zweiten Sitzreihe Platz. Ganz hinten geht es noch beengter zu.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des 500L Living ist insgesamt zufriedenstellend. Die Rücksitze lassen sich asymmetrisch geteilt längs verschieben sowie die Lehnenneigung einstellen - leider sind die Rücksitze aber nicht ausbaubar. Darüber hinaus kann eine dritte Sitzreihe geordert werden.

3,0

KOMFORT

2,8

Federung

Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung tendiert beim 500L Living klar in Richtung Komfort, spricht aber auf feine Unebenheiten etwas hölzern an. Insgesamt wirkt der Fiat schaukelig. Der Fiat federt lange Bodenwellen zwar sanft an, zeigt aber bereits im unbeladenen Zustand eine Nachschwingtendenz. Beladen schwingt die Karosserie stärker nach, spricht aber bei kleineren Unebenheiten etwas feiner an. Darüber hinaus sind Nickbewegungen der Karosserie beim Beschleunigen und Bremsen sowie ausgeprägte Seitenneigungen bei dynamischen Lenkvorgängen durchaus vorhanden. Auf kurzen Bodenwellen wirkt das Fahrzeug leicht nervös, gibt diese aber nicht zu stark an die Insassen weiter. Auf ungleichmäßigen Bodenbelägen zeigt der Fiat eine gewisse Stuckerneigung, die vor allem bei höheren Geschwindigkeiten stärker ausfällt. Kleinere Einzelhindernisse werden ordentlich absorbiert, grobe schlagen jedoch deutlich durch. So werden auch Querfugen deutlich von den Insassen wahrgenommen. Kopfsteinpflasterbeläge können nicht vollkommen von den Insassen fern gehalten werden. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Fahrkomfort gut.

3,2

Sitze

Die Sitze des Fiat 500L Living bieten einen zufriedenstellenden Komfort. Vor allem an den Einstellmöglichkeiten sowie der Sitzposition gibt es Verbesserungspotenzial. Der Fahrersitz ist zwar über einen weiten Bereich in der Höhe einstellbar, eine Neigungseinstellung fehlt aber. Besonders kleineren Personen fällt es schwer eine komfortable Sitzposition zu finden. Der Abstand zwischen Sitz, Lenkrad und den Pedalen ist nicht ideal. Die Lehnen fallen vorn hoch aus, verjüngen im oberen Bereich aber recht stark und sind nicht optimal konturiert. Besonders im Mittelbereich weisen die Lehnen eine unbequeme Form auf. Trotz der in der Intensität einstellbaren Lordosenstützen (optional) drücken die Lehnen im Lendenbereich. Doch auch die Sitzwangen bieten nur wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche ist akzeptabel gepolstert, die recht harten Seitenpolster drücken aber etwas an den Oberschenkeln. Für den linken Fuß gibt es zwar eine Fußablage, die aber breiter und stabiler sein könnte. In der zweiten Sitzreihe ist der Sitzkomfort 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 Rücksitzlehnen relativ hart, was den Komfort etwas schmälert.

⊖ Eine Höheneinstellung für den Beifahrersitz gibt es nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen verbaut). Hier hat man durch den großen Abstand zwischen Fußraum und Sitzfläche eine sehr aufrechte und auf langen Strecken unkomfortable Sitzposition, daher sollte die Höheneinstellung auf jeden Fall mit geordert werden. Ganz hinten sitzt man unbequem. Die Sitze sind praktisch unkonturiert, der Abstand zwischen den Flächen und dem Boden fällt sehr gering aus und man hat keinen Platz für die Füße, wenn die zweite Sitzreihe ganz hinten ist.

2,7

Innengeräusch

Das Geräuschniveau ist im Innenraum insgesamt auf akzeptablem Niveau. Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Autobahngeschwindigkeit (130 km/h) nicht zu hohe 69,1 dB(A). Subjektiv wird das Aggregat durchschnittlich wahrgenommen. Der Motor kann sein hartes Arbeitsprinzip nicht verbergen und ist immer leicht im Hintergrund zu vernehmen - jedoch nicht unangenehm.

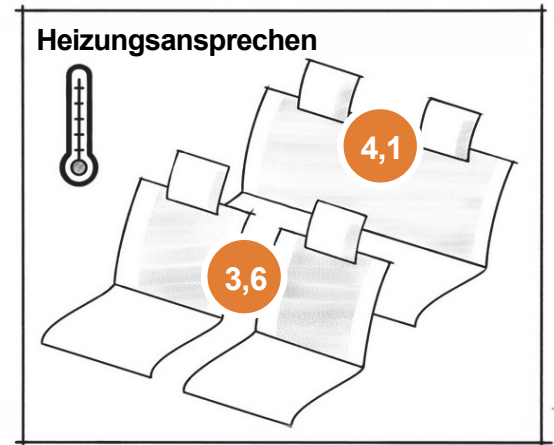
Unter Last und im höheren Drehzahlbereich steigen die Motorengeräusche etwas an. Bei Windgeräuschen verhält es sich ähnlich, diese dringen erst mit steigenden Geschwindigkeiten in den Vordergrund - was auch am Panoramadach liegen kann. Fahrgeräusche sind vor allem auf schlechten Fahrbahnbelägen in Form von Achspoltern im Innenraum vorhanden.

2,9 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest kann der Fiat 500L Living trotz des serienmäßigen Zuheizers nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch hinten müssen sich die Passagiere lange gedulden, bis angenehme Temperaturen im Innenraum vorherrschen. Allerdings werden vorn wie hinten die Fußbereiche schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle, das entspricht dem Behaglichkeitsempfinden.

+ In der getesteten Ausstattungsvariante (Lounge) ist der 500L Living serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Somit können Fahrer und Beifahrer ihre Wunschtemperatur separat einstellen. Die Luftmengenverteilung kann aber nur für beide gemeinsam (oben, mitte, unten) justiert werden. Eine Sitzheizung vorne ist gegen Aufpreis erhältlich (im Testwagen). Darüber hinaus ist auch eine elektrisch beheizbare Frontscheibe erhältlich, die bei beschlagenen Scheiben besonders schnell für einen freien Blick sorgt (nicht im Testwagen verbaut).

- Ganz hinten lassen sich die Seitenfenster nicht ausstellen, was aber für eine bessere Durchlüftung sorgen würde.



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

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungen kann der Fiat ein noch gutes Ergebnis einfahren. Der 1,6-l-Dieselmotor leistet maximal 105 PS (bei 3.700 1/min) und weist ein maximales Drehmoment von 320 Nm (bei 1.750 1/min) auf. Damit kann der 500L Living sowohl im vierten als auch im fünften Gang mit sehr guten Elastizitätswerten überzeugen. Doch auch im größten Gang sind die Elastizitätswerte zufriedenstellend. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Fiat in durchschnittlichen 8,1 Sekunden. Bei moderater Fahrweise fühlt man sich mit dem 500L Living nie untermotorisiert.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur geht für einen kleinen Dieselmotor in Ordnung, ist aber nicht tadellos. So sind in leichter Form dauerhaft Vibrationen im Innenraum spürbar, fallen aber nicht zu unangenehm aus. Nach dem Kaltstart und unterhalb von 1.500 1/min sind die Vibrationen etwas ausgeprägter und dann erzeugt das Aggregat auch Störfrequenzen. Besonders unter Last dröhnt es im Innenraum. Mit steigenden Drehzahlen wird der Motor laut und unkultiviert.

2,5 Schaltung

⊕ Die Gänge lassen sich relativ leicht einlegen, jedoch könnte der Schalthebel etwas präziser geführt sein. Besonders bei schnellen Schaltvorgängen wäre eine definiertere Führung von Vorteil, da hier die Gänge haken und die Schaltwege zudem etwas lang ausfallen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Schalten gesichert und kann auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos eingelegt werden. Das Anfahren an Steigungen klappt dank der Berganfahrhilfe problemlos, wenn auch etwas Feingefühl am Kupplungspedal erforderlich ist, da es sonst Ruckeln kann. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen sinnvollen Gang zu wählen. Das Fahrzeug ist serienmäßig mit einem Start-Stopp-System ausgestattet. Es kann der erste Gang bereits eingelegt werden, während der Motor noch aus ist. Betätigt man anschließend die Kupplung springt der Motor wieder an. Allerdings springt das Aggregat leicht verzögert an, was für Unruhe sorgen kann, wenn man beispielsweise ganz vorn an der Ampel steht.

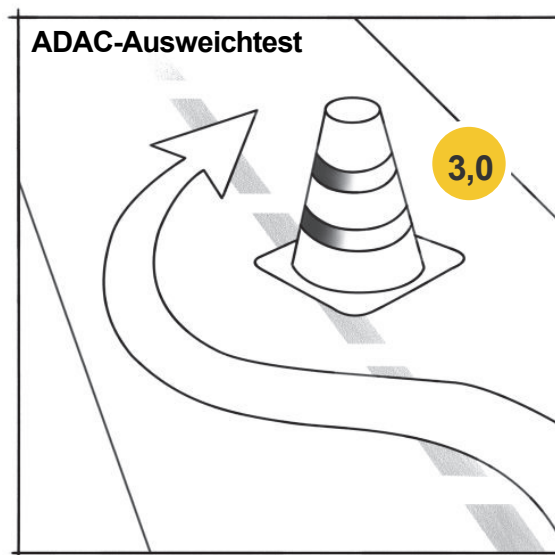
2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstimmung des Sechsgang-Schaltgetriebes passt gut zum Dieselmotor. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer ein passender 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 dennoch mit nur ca. 2.450 1/min.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der 500L Living weist eine zufriedenstellende Fahrstabilität auf. Aufgrund der komfortablen Fahrwerksauslegung hat man immer das Gefühl, dass das ganze Fahrzeug (besonders am Heck) in Bewegung ist (auf der Fahrbahn hin und her "schwimmt"). Darüber hinaus quittiert der Fiat plötzliche Lenkimpulse mit einem nachpendelnden Heck. Der Fiat zeigt keine besondere Spurrillenempfindlichkeit, läuft einer hängenden Fahrbahn leicht nach. Beim ADAC Ausweichtest kann der Fiat ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Der Wagen reagiert zunächst leicht untersteuernd auf den ersten Lenkbefehl, da Seitenführungskräfte leicht verzögert an der Hinterachse aufgebaut werden. Beim anschließenden Gegenlenken greift das elektronische Stabilitätsprogramm effektiv ein, was aber zu starkem Geschwindigkeitsabbau und erneutem Untersteuern führt. Durch die starken ESP-Eingriffe lässt sich der Fiat aber nicht mehr optimal lenken. Bei zu schnell angefahrenen Kurven untersteuert der 500L Living bereits früh, das überfordert aber auch ungeübte Fahrer nicht. Allerdings ist der Grenzbereich breit, wodurch genügend Reserven vorhanden sind. Voll beladen wird der Grenzbereich früher erreicht. Bei plötzlichem Gaswegnehmen zeigt der 500L Living kaum Lastwechselreaktionen. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab.



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*

In diesem Kapitel kann der 500L Living keine gute Bewertung erzielen. Die Lenkung spricht indirekt auf Lenkbefehle an und die Hinterachse baut zudem verzögert Seitenführungskräfte auf. In Verbindung mit der gefühllosen Lenkung wird dem Fahrer in langgezogenen, schnellen Kurven keine gute Zielgenauigkeit vermittelt - es muss am Lenkrad korrigiert werden. Da die Lenkung insgesamt leichtgängig ist, erhält der Fahrer auch bei größeren Lenkwinkeln wenig Rückmeldung. Der Kurbelaufwand hält sich beim Rangieren in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind es drei Lenkradumdrehungen.

⊕ Dank der serienmäßigen Servolenkung mit City-Modus (zuschaltbar) sind nur sehr geringe Lenkkräfte beim Rangieren im Stand erforderlich.

⊖ Der Wendekreis des Fiat 500L Living fällt mit 11,15 m für ein Fahrzeug dieser Klasse zu groß aus. Gelegentlich schlagen Fahrbahnunebenheiten bis aufs Lenkrad durch.

2,2 Bremse

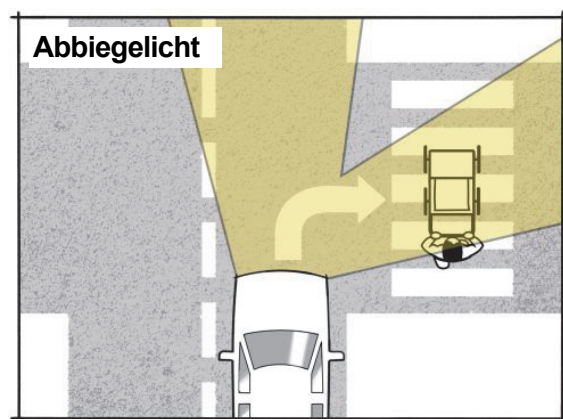
⊕ Hier kann der 500L Living ein gutes Ergebnis erzielen. Der Fiat steht nach einer Vollbremsung aus Tempo 100 nach guten 36,7 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: GoodYear Eagle F1 der Größe 225/45 R17 91V). Die Bremse erweist sich als belastbar und frei von Fading. Die Bremse spricht gut an und lässt sich sauber dosieren. Beim Bremsen in einer Kurve zeigt das Fahrzeug eine gute Spurtreue, neigt im Grenzbereich aber zum Untersteuern.

2,3 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP sowie einen Bremsassistenten findet man serienmäßig an Bord. Letzterer hilft dem Fahrer in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Einen City-Notbremsassistenten, der bei niedrigen Geschwindigkeiten selbsttätig eine Bremsung einleitet und damit hilft Auffahrunfälle im dichten Stadtverkehr zu vermeiden, gibt es gegen Aufpreis. Nebelscheinwerfer mit integriertem Abbiegelicht sind beim Living serienmäßig an Bord. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage an und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam. Der 500L Living ist zudem serienmäßig mit einer Geschwindigkeitsregelanlage mit Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet.

⊖ Es gibt keine Startsickeung, die das Anlassen des Motors bei eingelegtem Gang und nicht betätigter Kupplung unterbinden würde. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann z. B. beim Abschleppen kein Abbiegemanöver angezeigt werden, da die Blinker dann nicht funktionieren (Warnblinkanlage bleibt auch bei Blinkerbetätigung eingeschaltet). In den Türverkleidungen fehlen Leuchten oder Reflektoren, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln warnen, wenn die Türen offen sind.



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

- +** Beim ADAC Crashtest erreicht der 500L mit 94 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz und damit ein sehr gutes Ergebnis. Beim Living wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Der Fiat ist serienmäßig mit Fahrer- und Beifahrerairbag, Seitenairbags vorn und durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Kopfstützen lassen sich für Personen bis ca. 1,85 m große Personen herausziehen und weisen einen geringen Abstand zum Kopf auf, zeigen aber dennoch bei den Heckaufprallversuchen im ADAC Crashtest Schwächen (die Belastung der HWS fällt leicht erhöht aus). Es werden leider nur die vorderen Personen ermahnt sich anzuschnallen. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.
- Die Kopfstützen der zweiten Sitzreihe lassen sich nicht besonders weit herausziehen und bieten nur Personen bis 1,55 m guten Schutz. Immerhin ist der 500L Living serienmäßig mit einer dritten Kopfstütze im Fond ausgestattet. Doch auch die Kopfstützen der dritten Sitzreihe bieten nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz, wenn auch der Abstand zum Kopf nicht zu groß ist. Weder das Warndreieck noch der Verbandkasten haben eine fest definierte Halterung im Fahrzeug. Passagiere der zweiten und dritten Sitzreihe werden nicht ermahnt sich anzuschnallen.

Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erreicht der Fiat 500L 78 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Beim 500L Living wird ein ähnliches Ergebnis erwartet. Insgesamt erreicht der Fiat bei der Kindersicherheit ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen Kindersitze aber nur vorn rechts und auf den äußeren Plätzen der Rückbank montiert werden.

- +** Auf den beiden Außensitzen gibt es Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, allerdings lassen sich Kindersitze auch problemlos mit den Gurten befestigen. Die Gurtschlösser sind kurz und fest, was das Angurten erleichtert. Darüber hinaus sind auf dem Beifahrerplatz und hinten links die Gurt- und Schlossanlenkpunkte weit auseinander. Auf dem rechten Außensitz ist der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss etwas geringer, aber noch ausreichend. Die Gurte sollten hinten jedoch etwas länger sein, da bei vorgeschobener Rückbank die Gurtlänge etwas knapp ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag über den Bordcomputer deaktivieren lässt. Hohe Kindersitze lassen sich auf dem Beifahrerplatz und im Fond problemlos montieren. In der zweiten Sitzreihe sind die Gurtschlösser verwechslungssicher. Die hinteren elektrischen Fensterheber besitzen einen Einklemmschutz, wodurch die Schließkräfte nicht zu hoch ausfallen und das Verletzungsrisiko reduziert wird.
- Laut Bedienungsanleitung ist der Fondmittelpplatz für Kindersitze ungeeignet. Darüber hinaus sind auf dem Mittelsitz die Anlenkpunkte ungünstig. Im Fond finden aber ohnehin nur zwei Kindersitze nebeneinander Platz. Zur dritten Sitzreihe fehlt eine Beschreibung in der Bedienungsanleitung. Allerdings sind die Sitzflächen ganz hinten für den Transport von Kindersitzen zu kurz, so dass sich hier keine Kindersitze lagestabil befestigen lassen.

Fußgängerschutz

- +** Der Fußgängerschutz des 500L liegt noch im guten Bereich. Beim ADAC Crashtest erreicht das Fahrzeug 65 Prozent der möglichen Punkte. Die aggressiv gestalteten mittleren und seitlichen Bereiche der Motorhaube bieten noch Raum für Verbesserungen. Das Ergebnis sollte auf den 500L Living übertragbar sein.

3,2 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂*

– In diesem Kapitel des ADAC EcoTest schneidet der 500L Living 1.6 Multijet nicht gut ab. Mit einer CO₂-Bilanz von 171 g/km erhält der Fiat nur 19 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 5,9 l/100 km im Innerortsteil, 4,7 l/100 km im Außerortsteil und 6,4 l/100 km auf der Autobahn zusammen. Der Verbrauch liegt für einen Kleinwagen insgesamt hoch.

2,2 Schadstoffe

Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der 500L Living auf 57 Punkte, was drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest entspricht.

+ Bei den Schadstoffen erreicht das Diesel-Fahrzeug ein noch gutes Ergebnis. Keine der Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten, wenn auch der NO_x-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus etwas ansteigt. In diesem Kapitel erhält der Fiat 38 von 50 Punkten.

4,8 AUTOKOSTEN

3,4 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Fiat nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, allerdings den günstigeren Diesel benötigt, schneidet er noch akzeptabel in diesem Kapitel ab.

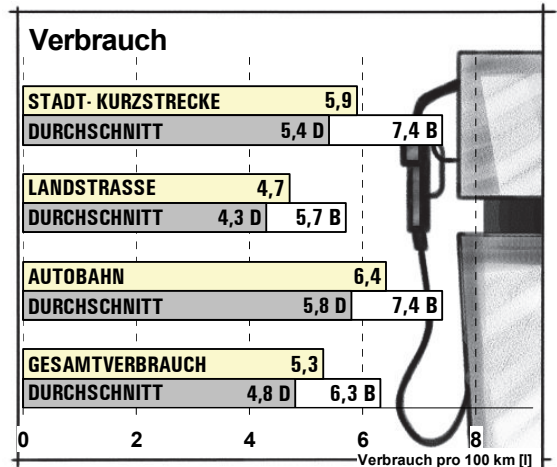
5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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*

Dem Fiat 500L Living wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert.



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

4,8 AUTOKOSTEN

3,4 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Fiat nicht gerade sparsam mit dem Kraftstoff umgeht, allerdings den günstigeren Diesel benötigt, schneidet er noch akzeptabel in diesem Kapitel ab.

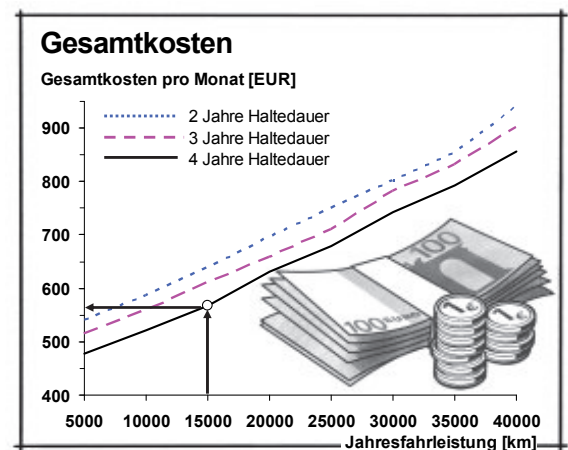
5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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*

Dem Fiat 500L Living wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein akzeptabler Restwertverlauf prognostiziert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 567 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,8 Kosten für Anschaffung*

– Hier kann der Fiat nicht punkten. Für den Fiat 500L Living müssen in der getesteten Variante mindestens 22.150 Euro aufgewendet werden. Hinzu kommen noch die 800 Euro für die dritte Sitzreihe. Allerdings zeigt sich der Fiat im Klassenvergleich gut ausgestattet. So ist der Italiener bereits ab Werk mit einer Klimaautomatik, einer Rückfahrkamera, Nebelscheinwerfern mit Abbiegelichtfunktion, einem automatisch abblendenden Innenspiegel sowie Licht- und Regensensor ausgestattet.

5,5 Fixkosten*

– Die fixen Kosten fallen beim Fiat 1.6 16V Multijet Lounge teuer aus. Allein die KFZ-Steuer schlägt mit jährlich 196 Euro zu Buche. 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 (KH: 18; TK: 18; VK: 21).

5,0 Monatliche Gesamtkosten*

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

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	0.9 8V TwinAir Turbo	1.4 T-Jet 16V	1.3 16V Multijet Dualogic	1.6 16V Multijet	1.6 16V Multijet
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	2/875	4/1368	4/1248	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	77 (105)	88 (120)	62 (85)	77 (105)	88 (120)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	145/2000	215/2500	200/1500	320/1750	320/1500
0-100 km/h[s]	12,5	10,3	15,4	11,8	10,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	183	164	181	192
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	4,8 S	6,9 S	4,0 D	4,5 D	4,6 D
CO2 [g/km]	112	159	105	117	120
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/18	18/20/18	18/21/18	18/21/18	18/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	52	156	143	196	202
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	532	596	543	558	572
Preis [Euro]	19.750	20.550	21.550	21.050	21.750

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-Haftpf.
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	3700 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	225/45R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,15 m
Höchstgeschwindigkeit	181 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,9/4,7/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	117 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	171 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4352/1784/1667 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/505 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/800 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/1100 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	940 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	109 Euro
Monatliche Werkstattkosten	72 Euro
Monatliche Fixkosten	118 Euro
Monatlicher Wertverlust	268 Euro
Monatliche Gesamtkosten	567 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/18
Grundpreis	22.150 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 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 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 (im Nebelscheinwerfer)	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	350 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

3.Sitzreihe voll versenkbar	800 Euro ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Vorhangairbags)	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 550 ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	250 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	ab 550 ^o
Schiebe-Hubdach (Glas-Schiebedach)	1.200 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen