



Fiat 500X 1.4 MultiAir Start&Stopp Lounge 4x2

Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Mini-SUV erfreuen sich derzeit großer Beliebtheit - mit dem 500X bietet auch Fiat ein Fahrzeug in diesem Segment an. Als „Cross“ mit Front- oder Allradantrieb und im Offroad-Look oder im City-Look mit Frontantrieb. Die "Stadt-Version" ist in der getesteten Ausstattungslinie Lounge entweder mit einem 1.6-l-Diesel- oder mit dem im Testwagen verbauten 1.4-l-Turbobenziner erhältlich. Das Aggregat leistet 103 kW/140 PS und besitzt ein maximales Drehmoment von 230 Nm. Kombinierbar ist der frontgetriebene Benziner mit einem Doppelkupplungsgetriebe (DCT) oder dem im Testwagen verbauten Sechsgang-Schaltgetriebe. Sehen lassen kann sich das sehr gute Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen. Der Antrieb überzeugt sowohl mit guten Elastizitätswerten als auch beim Sprintvermögen. Enttäuschend fällt das Resultat jedoch im ADAC EcoTest aus - hier erhält der Fiat lediglich zwei von fünf Sternen. Mit 7,4 Litern auf 100 Kilometer fällt der ermittelte Durchschnittsverbrauch sehr hoch aus. Punkten kann der Fiat hingegen beim Platzangebot und bei der Sicherheitsausstattung. Bi-Xenonscheinwerfer und einen Spurhalteassistenten gibt es für den Lounge ab Werk, ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung sowie ein Totwinkel-Assistent sind gegen Aufpreis erhältlich. Sehen lassen kann sich auch die Serienausstattung, die u. a. eine Klimaautomatik sowie ein Navigationssystem beinhaltet. Günstig ist der 500X jedoch nicht, den Testwagen gibt es ab 24.200 Euro. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Ford EcoSport, Jeep Renegade, KIA Soul, Mazda CX-3, Mini Countryman, Opel Mokka, Renault Captur, Skoda Yeti, Suzuki Vitara.

- +** großzügiges Platzangebot vorn, erhöhte Sitzposition vorn (Fahrer), kräftiger Motor, viele Assistenzsysteme lieferbar, sehr gute Crashtestergebnisse
- sehr hoher Kraftstoffverbrauch, dritte Kopfstütze im Fond nur gegen Aufpreis, großer Wendekreis, kein Fenstereinklemmschutz im Fond,



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

5,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

3,4 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,5 Langstrecke

3,3 Transport

2,3 Fahrspaß

3,8 Preis/Leistung

Stand: September 2015
Text: Martin Brand

Die Verarbeitung des Fiat 500X stellt insgesamt zufrieden. Die Anbauteile sind weitgehend ordentlich eingepasst, allerdings variiert das Spaltmaß etwas. Der Kofferraum ist mit robustem Stoff verkleidet. Die deutlich sichtbare Fügekante an den Türrahmen beeinträchtigt den Gesamteindruck etwas. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend gegen Schmutz von außen abgedichtet, den lackierten Schwellern fehlen aber Einstiegsleisten, die vor Kratzern schützen. Das Interieur zeigt sich mit dem geschäumten Armaturenbrett und den lackierten Oberflächen optisch ansprechend. Im Detail könnte das Finish aber etwas hochwertiger sein. Teilweise sind die Kanten nicht vollständig entgratet, und die Armaturen knarzen gelegentlich. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet, am restlichen Unterboden fehlen jedoch aerodynamische Optimierungen. Am vorderen Stoßfänger fehlen Stoßleisten, die bei kleineren Remplern teuren Lackschäden vorbeugen könnten. Die hintere Stoßstange ist mehrteilig ausgeführt und im unteren Bereich unlackiert.

⊕ Die Tankklappe ist zwar nicht in die Zentralverriegelung eingebunden, der Tankdeckel muss aber nicht erst von Hand aufgeschraubt werden, da dieser in die Klappe integriert ist. Im Tankstutzen ist eine Sperrklappe vorhanden, die eine versehentliche Falschbetankung mit Diesel verhindert. An den Fahrzeugflanken findet man unlackierte Stoßleisten, die allerdings etwas höher positioniert sein könnten, um optimal zu wirken.

⊖ Die Motorhaube wird nur mittels eines Haltestabs offen gehalten. Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

Der Fiat 500X besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 500 kg durchschnittlich aus. Mit einer Tankfüllung (48 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 645 Kilometern möglich. Gebremste Anhänger können bis zu einer Gesamtmasse von 1.200 kg und ungebremste bis 600 kg angehängt werden. Die Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt nur 60 kg, was bei schweren E-Bikes zu wenig sein kann. Der Testwagen ist mit dem optional erhältlichen Notrad ausgestattet. Damit ist eine Weiterfahrt mit maximal 80 km/h bis zur Werkstatt möglich. Nur dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord. Optional ist auch ein vollwertiges Reserverad erhältlich.

⊖ Auf dem Dach sind nur Lasten bis 50 kg zulässig. Für den Fall einer Reifenpanne ist der 500X serienmäßig nur mit einem Reparaturset ausgestattet, das sich bei etwas größeren Beschädigungen als unbrauchbar erweisen kann.

2,6 Sicht

Die Karosserie des 500X lässt sich insgesamt zufriedenstellend abschätzen. Die Front fällt nach vorn hin ab und das Heck lässt sich aufgrund der flachen Linie nicht perfekt abschätzen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung fällt das Ergebnis zufriedenstellend aus. Besonders die recht breiten C-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten ein. Positiv ist, dass sich die hinteren Kopfstützen versenken lassen und den Blick somit nicht beeinträchtigen. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrnehmen.

+ Der Fahrer hat dank der höheren Sitzposition einen guten Verkehrsüberblick. Die Außenspiegel sind groß, was für eine gute Rücksicht sorgt. Beim Rangieren helfen serienmäßig Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis ist das Fahrerassistenz Paket Plus erhältlich, das u. a. eine Rückfahrkamera mit dynamischen Hilfslinien enthält. Im Paket enthalten ist ebenfalls ein Totwinkel-Assistent. Dieser unterstützt beim Rückwärts-Ausparken, indem er den Fahrer warnt, wenn sich Fahrzeuge im Heckbereich nähern. Beim 500X Lounge leuchten serienmäßig Bi-Xenonscheinwerfer die Fahrbahn aus (bei niedrigeren Ausstattungsvarianten Halogenscheinwerfer). Da die Xenonscheinwerfer keine so hohe Lichtintensität haben, kann sich der Hersteller die sonst gesetzlich vorgegebene automatische Leuchtweitenregulierung sowie ein Scheinwerferreinigungssystem sparen. Die Fahrbahnausleuchtung ist dennoch gut. Gegen Aufpreis ist ein Fernlichtassistent erhältlich (im Testwagen). Dann wird das Fernlicht entsprechend der Verkehrslage automatisch auf- und abgeblendet. Die Nebelscheinwerfer besitzen ab Werk eine Abbiegeliichtfunktion. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist optional erhältlich (Sicht-Paket, im Testwagen). Die Funktion lässt sich auf Wunsch auch abschalten. Die Scheibenwischer haben einen ordentlichen Wirkbereich.

- Den Außenspiegeln fehlen zusätzliche asphärische Bereiche, die die toten Winkel verkleinern würden. Das Sichtfeld im Innenspiegel fällt klein aus. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug schlecht wahrnehmen.

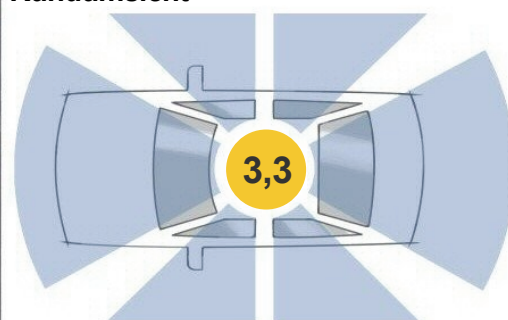
2,8 Ein-/Ausstieg

Dank der nahezu in optimaler Höhe angeordneten Sitze und der großen Türöffnung steigt man vorn recht bequem ein und aus. Allerdings erschwert der breite und sehr hohe Schweller den Zustieg. In den Fond gelangt man zufriedenstellend. Hier fällt der Türausschnitt klein aus. Besonders im unteren Bereich ist es eng und auch der Radlauf ragt in den Einstiegsbereich hinein. Die Türen besitzen vorn wie hinten nur zwei Feststeller, die nicht sehr kräftig dimensioniert sind und dadurch die Türen an Steigungen nicht zuverlässig offen halten.

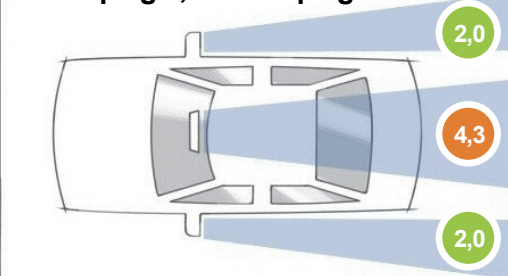


Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

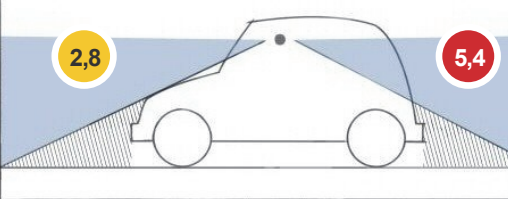
Rundumsicht



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.

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Fiat serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem (Keyless Entry & Keyless Go) ausgestattet. Dann kann das Fahrzeug mittels Sensoren in den vorderen Türgriffen ent- und verriegelt werden. Die Seitenscheiben lassen sich mit der Fernbedienung allerdings nicht öffnen oder schließen. Haltegriffe über allen Türen, außer der Fahrertür, erleichtern das Aussteigen. Darüber hinaus ist der Testwagen mit einer Coming-/Leaving-Home-Funktion ausgestattet. Nach dem Aussteigen beleuchten die Hauptscheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug und nach dem Aufsperrn leuchtet eine Auffindbeleuchtung (Tagfahrlicht).

3,2 Kofferraum-Volumen*

Prinzipiell fällt das Kofferraum-Volumen des 500X im Klassenvergleich gut aus. Ordert man allerdings das Reserve- oder Notrad, wird das Volumen um rund 90 Liter reduziert. Bis zur Kofferraum-Abdeckung lassen sich dann nur noch 240 Liter verstauen. Baut man die Abdeckung aus und belädt das Abteil bis unters Dach, passen bis zu 300 Liter hinein. Dann können bis zu fünf handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterunterkante 585 Liter verstauen. Bis unter das Dach passen bis zu 990 Liter hinein.



Mit 240 l Volumen ist der Kofferraum des 500X nur von durchschnittlicher Größe.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe öffnet weit, Personen bis zu einer Größe von etwas über 1,85 m können darunter aufrecht stehen. Allerdings macht man sich beim Öffnen leicht die Finger schmutzig. Zum Schließen gibt es einen Griff in der Innenverkleidung. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und besitzt eine zufriedenstellende Breite. Das Ladeabteil selbst ist durchschnittlich hoch und breit. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen. Der Ladeboden ist nahezu auf gleicher Höhe wie die Ladekante, wodurch das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne entsteht ein weitgehend ebener Kofferraumboden.

⊖ Zum Einladen muss das Gepäck weit angehoben werden, da die Ladekante 76 Zentimeter über der Fahrbahn liegt. Große Personen sollten darauf achten, sich nicht den Kopf an den spitzen Ecken der geöffneten Heckklappe zu stoßen. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt nach vorn umklappen. Dies ist ohne großen Kraftaufwand von vorn aus möglich. Zum Verstauen von Kleingepäck gibt es lediglich stabile Zurrösen. Ordert man das Notrad, entfallen die zahlreichen kleinen Fächer unter dem Kofferraumboden und der variable Kofferraumboden.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte eingeklemmt und beschädigt werden.

Bedienung

Das Cockpit des Fiat 500X zeigt sich recht übersichtlich gestaltet, auch wenn einige Bedienelemente eine niedrige Einbauposition besitzen. Mit den Grundfunktionen kommt man schnell zurecht, die Bedienung des umfangreichen Multimediasystems bedarf jedoch einer gewissen Eingewöhnung. Der Touchscreen erfordert zudem eine zielgenaue Betätigung.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind gut angeordnet. Der unbeleuchtete Start-Knopf ist im Lenkstock positioniert und wird dadurch etwas vom Lenkrad verdeckt. Der Schalthebel ist gut erreichbar, könnte aber etwas höher und damit näher am Lenkrad liegen. Das Licht wird mit einem Drehschalter links in der Armaturentafel aktiviert. Alternativ kann man die Steuerung dem optionalen Lichtsensor überlassen (Sicht-Paket). Dann sind auch die Scheibenwischer vorn sensorgesteuert - die Empfindlichkeit kann in zwei Stufen eingestellt werden. Der Regensensor kann im Menü deaktiviert werden, dann hat man eine Intervallschaltung. Die Nebelleuchtschalter befinden sich im Lichtschalter, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Gegen Aufpreis wird das Fernlicht automatisch auf- und abgeblendet. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers und lassen sich ordentlich ablesen, allerdings werden der Tankfüllstand und die Motortemperatur nur grob skaliert angezeigt. Sowohl der Tacho als auch der Drehzahlmesser fallen etwas kleiner aus als das mittige Display mit Multifunktionsanzeige. Das Farbdisplay besitzt eine Diagonale von 3,5 Zoll und zeigt dem Fahrer u. a. den Momentan- und Durchschnittsverbrauch oder auch die Öltemperatur an. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer darauf hingewiesen. Die Geschwindigkeitsregelanlage wird am Lenkrad gesteuert, die eingestellte Geschwindigkeit angezeigt. Der Hauptbildschirm liegt in optimaler Höhe und besitzt je nach Wahl des Navigationssystems 5,0 (Serie) oder 6,5-Zoll (Option). Audio- und Navigationssystem lassen sich gut bedienen. Die Funktionen der serienmäßigen Klimaautomatik sind nach kurzer Orientierung selbsterklärend. Die Heckscheibenheizung (inkl. Außenspiegelheizung) wird nach einer bestimmten Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs automatisch wieder abgeschaltet. Die Fensterheber werden elektrisch gesteuert, die vorderen besitzen eine Antipp-Automatik samt Einklemmschutz. Im Dunkeln sind alle wichtigen Schalter beleuchtet und gut zu finden. Zur Innenraumbeleuchtung gibt es vorn Leseleuchten und im Fond eine zentrale Lampe. Die Anzahl der Ablagemöglichkeiten ist zufriedenstellend. Vorn gibt es Flaschenhalter in den Türen, Becherhalter und ein Staufach zwischen den Vordersitzen. Darüber hinaus gibt es zwei Handschuhfächer, wenn auch beide recht klein sind. Das obere Fach ist klimatisiert, das untere beleuchtet. Im Fond findet man lediglich Türfächer mit Flaschenhaltern und Netze an den Vordersitzlehnen vor.

- Das Klimaanlagenbedienteil liegt tief, wodurch der Blick beim Einstellen weit vom Verkehrsgeschehen abschweift. Im Fond haben die elektrischen Fensterheber keine Aufwärts-Automatik und somit auch keinen Einklemmschutz - Kinder können sich verletzen. Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe weit weg sind. Die Lehnenneigung lässt sich nur grob einstellen, ein Drehrad zur Feinjustierung gibt es nicht.



Der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet, die Bedienung gibt keine Rätsel auf. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind zu tief angeordnet.

1,5

Raumangebot vorne*

⊕ Das Platzangebot fällt vorn äußerst großzügig aus. Sowohl Bein- als auch Kopffreiheit reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern. Auch die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr üppig dimensioniert, wodurch sich ein angenehmes Raumgefühl einstellt.

2,5

Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden auf der Rückbank ebenfalls Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz - das ist ein durchschnittlicher Wert.

⊕ Im Fond ist das Raumempfinden ebenfalls angenehm, es wird aber etwas durch die Scheibenlinie beeinträchtigt. Die Innenbreite ist im Fond großzügig bemessen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Fiat 500X werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,7

KOMFORT

2,9

Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist zufriedenstellend, der Benziner wirkt im Vergleich zum Diesel teilweise noch ein Stück steifbeiniger. Einerseits weist der Fiat auf langweiliger Fahrbahn längere Federwege auf und neigt, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, zum Nachschwingen. Andererseits spricht die Federung auf kurze Wellen und feine Unebenheiten steifbeinig an und reicht diese deutlich zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung neigt der Fiat zu deutlichem Stuckern und wirkt dadurch nervös. Darüber hinaus zeigt der 500X sowohl beim Beschleunigen/Bremsen als auch bei dynamischen Lenkvorgängen deutliche Karosserieneigungen. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Passagiere merklich durchgeschüttelt. Einzelhindernisse absorbiert die Federung noch ordentlich, Querfugen werden nur zufriedenstellend geschluckt. Auf rauen Fahrbahnbelägen und bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Federungskomfort in Ordnung.

2,7

Sitze

Serienmäßig ist der Fiat 500X mit manuell einstellbaren Sitzen ausgestattet. Optional ist eine elektrische Sitzeinstellung inkl. Lordosenstützen vorn erhältlich (nicht im Testwagen). Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es Leder-Sitzbezüge (nicht im Testwagen).

⊕ Der Fahrersitz lässt sich serienmäßig in der Höhe einstellen, eine Neigungsjustierung der Sitzfläche ist jedoch nicht möglich. Gegen Aufpreis ist für den Fahrer eine elektrisch in der Intensität einstellbare Lordosenstütze erhältlich (im Testwagen). Die Lehnen sind vorn ordentlich konturiert, können aber je nach Statur leicht zwischen den Schulterblättern drücken.

Die Sitzflächen zeigen sich gut konturiert, fallen für große Personen aber etwas kurz aus. Der Seitenhalt in schnell durchfahrenen Kurven ist insgesamt zufriedenstellend. Der Fahrer findet leicht eine bequeme Sitzposition und kann seinen linken Fuß gut abstützen.

– Der Beifahrersitz lässt sich serienmäßig lediglich längs verschieben. Nur gegen Aufpreis ist eine Höhenjustierung erhältlich (nicht im Testwagen). Im Fond sind die Lehnen zwar hoch, die Sitzfläche ist aber recht tief, wodurch die Oberschenkel nicht voll aufliegen. Zudem sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten dadurch wenig Seitenhalt.

2,2 Innengeräusch

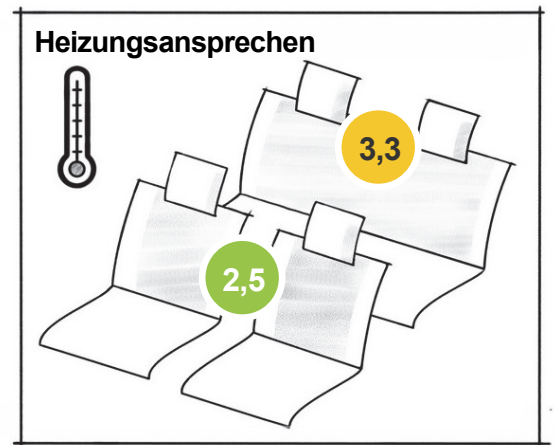
+ Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 67,6 dB(A) gering aus. Dominierend sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit deutlich in den Vordergrund treten. Der aufgeladene Ottomotor arbeitet akustisch unauffällig und wird dadurch nur wenig im Innenraum wahrgenommen. Fahrgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf, auf schlechten Fahrbahnoberflächen ist aber ein Achspoltern zu vernehmen.

2,5 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der getestete Fiat insgesamt zufriedenstellend ab. Während der vordere Teil der Fahrgastzelle recht schnell erwärmt wird, dauert es im Fond etwas länger, bis angenehme Temperaturen vorherrschen.

+ Der 500X Lounge ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik mit Beschlagsensor ausgestattet, wodurch die Umluftfunktion bei drohendem Scheibenbeschlag automatisch deaktiviert wird. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam, es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) einzeln gewählt werden.

– Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zulasten der Durchlüftung nicht vollständig öffnen.



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

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungsmessungen kann der 500X durchgehend überzeugen. Der aufgeladene 1,4-l-Ottomotor leistet maximal 103 kW/140 PS (bei 5.000 1/min) und besitzt ein früh anliegendes maximales Drehmoment von 230 Nm (bei 1.750 1/min). Entsprechend gut fallen die Elastizitätswerte aus. Um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen, braucht der 500X im vierten Gang 7,8 Sekunden, im fünften Gang 11,1 Sekunden und im sechsten Gang 16,1 Sekunden. Der simulierte Überholvorgang wird in 5,9 Sekunden absolviert (3. Gang).

2,3

Laufkultur

⊕ Der 1,4-l-Turbomotor legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Es sind nur leichte Vibrationen am Lenkrad spürbar. Unangenehme Störfrequenzen verknüpft sich der Motor weitgehend.

2,4

Schaltung

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge sind klar vom Rückwärtsgang abgesetzt, letzterer befindet sich vorn links. Die Vorwärtsgänge lassen sich meistens problemlos einlegen, nur bei schnellen Schaltvorgängen hakt es etwas. Die Schaltwege sind durchschnittlich. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Der Rückwärtsgang ist gegen versehentliches Einlegen gesichert und synchronisiert, wodurch er geräusch- und verschleißarm eingelegt werden kann. Die Kupplung lässt sich prinzipiell gut dosieren, wird sie jedoch unsensibel betätigt, dann ruckelt es deutlich im Antriebsstrang. Die Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen, indem die Bremse noch für kurze Zeit betätigt bleibt und somit ein Zurückrollen des Fahrzeugs verhindert. Alternativ kann die elektrische Feststellbremse manuell betätigt werden. Dann wird das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt am Zurückrollen gehindert. Bei erneutem Anfahren wird die Bremse automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,3

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Es steht für jede Geschwindigkeit ein geeigneter Gang zur Verfügung und es entstehen auch keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Die Gesamtübersetzung hat Fiat durchschnittlich gewählt. Im größten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit rund 2.900 1/min.

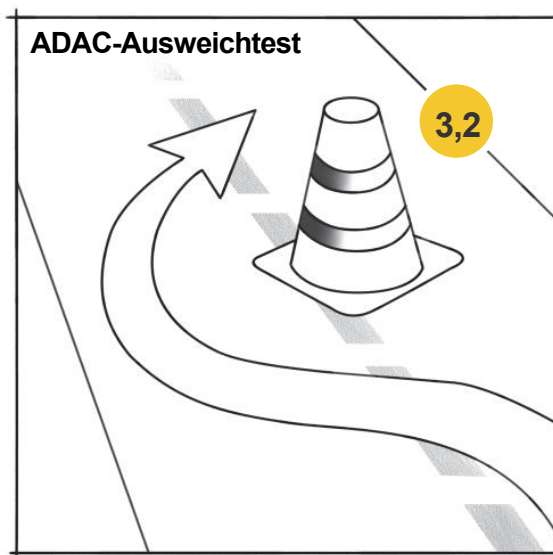
2,7

FAHREIGENSCHAFTEN

2,8

Fahrstabilität

Der Fiat 500X ist in Verbindung mit der getesteten Motorisierung ausschließlich als Fronttriebler erhältlich. Der Allradantrieb bleibt den 500X Cross-Varianten vorbehalten. Die Fahrstabilität des Fiat ist insgesamt zufriedenstellend. Bei plötzlichen Lenkimpulsen neigt sich zunächst die Karosserie, dann werden diese mit einem nachpendelnden Heck quittiert. Spurrillen haben einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität, was auch Auswirkungen auf den Geradeauslauf hat. Im ADAC Ausweichtest fährt der Fiat ein durchschnittliches Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit kleinen Lenkwinkeln eingeleitet, neigt das SUV beim Gegenlenken zu starkem Untersteuern. Bei größeren Lenkwinkeln zeigt der 500X bereits beim ersten Anlenken eine deutliche Tendenz zum Übersteuern. Beim Gegenlenken hebt sogar das hintere innere Rad ab und beim Einfahren in die Ausfahrgasse entsteht ein Gegenpendler. Insgesamt ist das Verhalten für den Fahrer recht anspruchsvoll.



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.

Eine Kipp- oder Schleudergefahr besteht aber nicht. In schnell gefahrenen Kurven neigt der Fiat zum Untersteuern. Der Grenzbereich kündigt sich früh an, das überfordert auch ungeübte Fahrer nicht. Lüpft man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der 500X leicht, aber gut kontrollierbar mit dem Heck nach. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.

3,1 Lenkung*

Der Fiat ist serienmäßig mit dem "Fiat Mood Selector" ausgestattet, der sich je nach Modus auf die Lenkkraftunterstützung auswirkt. Im Auto-Mode erhält der Fahrer eine zufriedenstellende Rückmeldung. Im Sport-Modus werden die Lenkkräfte reduziert, was zu einem verbesserten Lenkgefühl führt. Die Lenkung spricht prinzipiell gut an, allerdings werden Lenkbefehle erst einmal in Karosserieneigung umgesetzt. Hat sich die Karosserie angelegt und die Hinterachse Seitenführungskräfte aufgebaut, erfolgt die Richtungsänderung abrupt. Dieses Verhalten ist gewöhnungsbedürftig. Aufgrund des verzögerten Ansprechens und des nur durchschnittlichen Lenkgefühls sind auch gelegentlich Lenkkorrekturen notwendig.

- + Beim Rangieren sind weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken, sind es weniger als drei Lenkradumdrehungen.
- Der Wendekreis fällt mit 11,7 m viel zu groß aus. Die Lenkung ist nicht frei von Antriebseinflüssen, diese sind recht deutlich beim Herausbeschleunigen aus Kurven zu spüren.

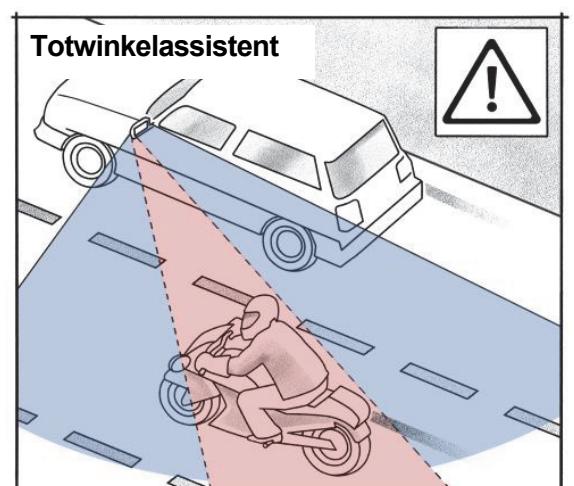
2,3 Bremse

+ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Testwagen steht bei den Bremswegmessungen aus Tempo 100 nach 37,2 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Sport 3, 225/45 R18 91V). Die Bremse lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven geht in Ordnung, der Fiat drückt nur leicht mit dem Heck nach.

1,9 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Fiat 500X Lounge kann bei der aktiven Sicherheit punkten, wenn auch viele Assistenzsysteme nur optional erhältlich sind. Das elektronische Stabilitätsprogramm, einen Bremsassistenten und das Reifendruckkontrollsystem gibt es serienmäßig. Gegen Aufpreis ist für die getestete Ausstattungsvariante Lounge das Fahrassistenz-Paket erhältlich. Es umfasst ein Auffahrwarnsystem sowie einen Totwinkelassistenten. Das Kollisionswarnsystem arbeitet in mehreren Stufen. Von 7 bis 30 km/h leitet das System eine automatische Notbremsung ein, um einen Aufprall zu vermeiden. Bei einem drohenden Zusammenstoß ab Tempo 30 wird der Fahrer zunächst optisch und akustisch gewarnt. Reagiert er nicht, leitet das System einen Bremsruck ein, um den Fahrer haptisch auf die Gefahrensituation aufmerksam zu machen.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

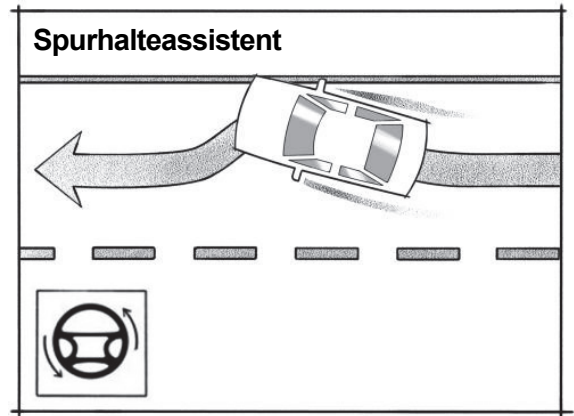
Im Anschluss verstärkt der Bremsassistent die Verzögerung, wenn der Fahrer nicht stark genug bremst, um eine Kollision zu vermeiden oder die Folgen zu reduzieren. Reagiert der Fahrer nicht, leitet das System automatisch eine Notbremsung ein, um den Aufprall abzumildern. Während einer Vollbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Der ebenfalls im Paket enthaltene Totwinkelassistent warnt den Fahrer mit einem Symbol im jeweiligen Außenspiegel, wenn sich dort ein anderer Verkehrsteilnehmer befindet. Darüber hinaus unterstützt das System beim Rückwärtsausparken, indem es warnt, wenn andere Fahrzeuge den hinteren Bereich kreuzen. Ab Werk ist der 500X Lounge mit einem Spurhalteassistenten ausgestattet. Dieser warnt den Fahrer mittels Signalton und Lenkimpuls, wenn das Fahrzeug die Spur ohne Blinkerbetätigung verlässt. Die getestete Variante besitzt ab Werk Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion und einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Damit lässt sich die Geschwindigkeit limitieren, was z. B. bei Baustellen sinnvoll ist. Mit dem optionalen Navigationssystem (6,5 Zoll) wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

⊖ Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen.

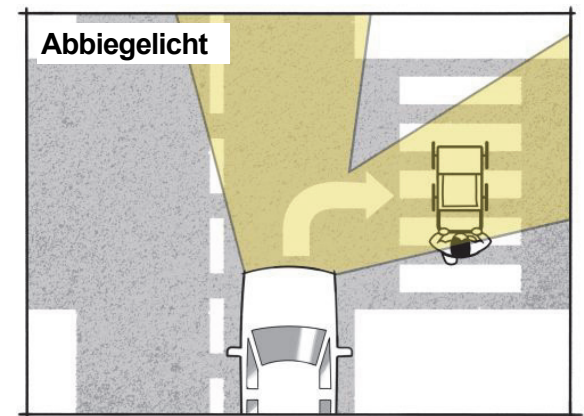
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Fiat 500X ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Kopfairbags ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die Gurte vorn sowie hinten außen Kraftbegrenzer und Gurtstraffer. Im ADAC Crashtest erhält der Fiat sehr gute 86 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test 04/2015). Insgesamt bringt es der 500X auf vier von fünf Sternen. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m und können dank des geringen Abstands zum Kopf bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden zum Anschnallen ermahnt, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Im Fond reichen die Kopfstützen auf den Außenplätzen nur für Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,70 m. Zudem ist der Abstand zum Kopf groß. Ab Werk fehlt im Fond die mittlere Kopfstütze. Diese ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Sowohl der Verbandskasten als auch das Warndreieck haben keinen eigenen Halter, was dazu führen kann, dass sie im Notfall schlecht auffindbar oder unzugänglich sind.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



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.

2,2 Kindersicherheit

- + Im ADAC Crashtest erreicht der 500X mit 85 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit ein sehr gutes Ergebnis. Laut Herstellerbedienungsanleitung sind Kindersitze aller Altersgruppen vorn rechts und auf den äußeren Fondplätzen erlaubt. Die Beifahrerairbags lassen sich über eine Menüfunktion im Bordcomputer deaktivieren, ein Schlüsselschalter wäre die bessere Alternative. Auf den äußeren Fondplätzen lassen sich Kindersitze mit dem Isofix-System inkl. Ankerhaken lagestabil montieren. Alternativ können Kindersitze auf dem Beifahrersitz und auf den äußeren Fondplätzen auch mit den langen Gurten befestigt werden. Auf diesen Plätzen sind die Gurtschlösser stabil fixiert, was die Montage erleichtert: die Gurtanlenkpunkte liegen optimal. Auch hohe Kindersitze finden genügend Platz.
- Eine Kindersitzmontage ist laut Hersteller nicht auf dem Fondmittelsitz erlaubt. Der Mittelsitz ist ohnehin ungeeignet, da das an einem losen Band befestigte Hilfsschloss ungünstig und nah am Gurtanlenkpunkt liegt. Das Isofix-System lässt sich trotz Einsteckhilfen nicht problemlos nutzen. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber fallen im Fond sehr hoch aus, es fehlt ein Einklemmschutz.

2,0 Fußgängerschutz

- + Beim Fußgängerschutz erhält der Fiat gute 74 Prozent der möglichen Punkte (Test 04/2015). Während der Stoßfänger und die vorderen und mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die seitlichen Bereiche der Motorhaube sowie die Windschutzscheibenpfosten noch zu aggressiv gestaltet.

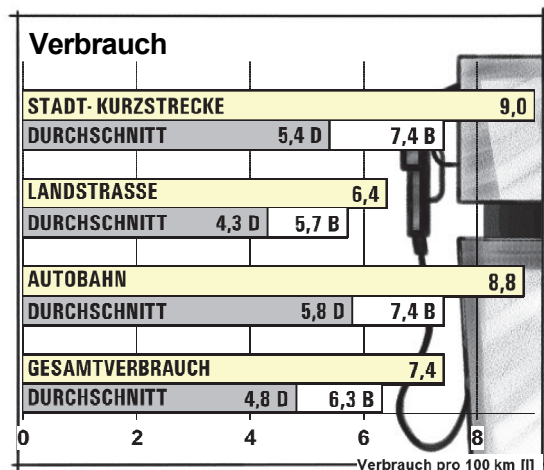
3,6 UMWELT/ECOTEST

5,2 Verbrauch/CO2*

- Der Fiat 500X 1.4 MultiAir Start&Stopp Lounge 4x2 schneidet mit einer CO2-Bilanz von 202 g/km im Klassenvergleich schlecht ab - dafür gibt es lediglich acht Punkte im CO2-Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 7,4 Litern Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch trotz Start-Stopp-System bei hohen 9,0 l/100 km. Außerorts verbraucht der Fiat 6,4 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 8,8 l/100 km.

2,0 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, wenn auch der CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus erhöht ist. In diesem Kapitel gibt es 40 von 50 Punkten. Addiert man die CO2-Punkte hinzu, kommt der 500X im ADAC EcoTest insgesamt auf 48 Punkte, was nur zwei von fünf Sternen entspricht.



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

5,0 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Fiat einen hohen Kraftstoffkonsum besitzt, fallen auch die Spritkosten hoch aus.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Fiat 500X muss erstmalig nach 15.000 km oder 12 Monaten zur Inspektion (ohne Ölwechsel) in die Werkstatt. Anschließend steht alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion mit Ölwechsel an. Der 1,4-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen der spätestens nach 120.000 km oder fünf Jahren gewechselt werden muss.

+ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Vor allem die üppige Bereifung führt zu erhöhten Kosten und verhindert eine bessere Benotung.

2,9 Wertstabilität*

Dem frisch auf dem Markt erhältlichen Modell wird in Verbindung mit der getesteten Motorisierung für den vierjährigen Berechnungszeitraum bei einer jährlichen Laufleistung von 15.000 Kilometern ein durchschnittlicher Restwert prognostiziert.

5,4 Kosten für Anschaffung*

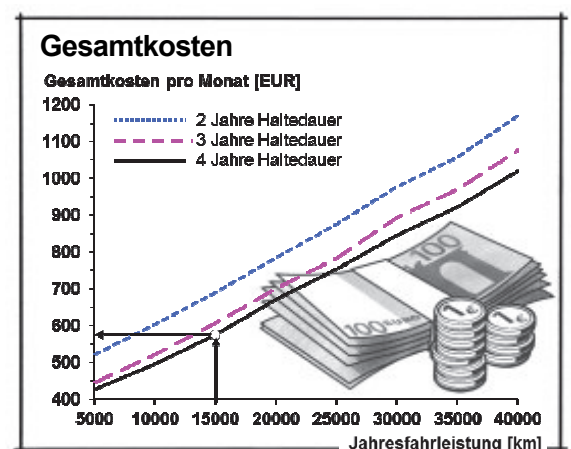
– Der Grundpreis des Fiat 500X 1.4 MultiAir Start&Stopp Lounge beträgt 24.200 Euro, was für einen Wagen dieser Klasse sehr viel Geld ist. Immerhin zeigt sich der Fiat in der getesteten Variante im Klassenvergleich sehr gut ausgestattet.

4,2 Fixkosten*

– Die Fixkosten fallen ebenfalls hoch aus. Während die Kfz-Steuer mit jährlich 116 Euro noch akzeptabel ausfällt, zeigen sich die Versicherungseinstufungen durchweg ungünstig (KH: 18; VK: 19; TK: 22).

5,2 Monatliche Gesamtkosten*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann der getestete Fiat 500X nicht überzeugen. Sowohl die Anschaffungs-, die Betriebs- als auch die Fixkosten liegen übermäßig hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 575 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 E-torQ 4x2	1.4 MultiAir Start&Stopp 4x2	1.4 MultiAir Start&Stopp 4x4 Automatik	1.6 MultiJet Start&Stopp 4x2	2.0 MultiJet Start&Stopp 4x4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1368	4/1368	4/1598	4/1956
Leistung [kW (PS)]	82 (110)	103 (140)	125 (170)	88 (120)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	152/4500	230/1750	250/2500	320/1750	350/1750
0-100 km/h[s]	11,5	9,8	8,6	10,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	190	200	186	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	6,0 S	6,7 S	4,1 D	4,9 D
CO2 [g/km]	147	139	157	109	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/22	18/19/22	18/19/22	20/19/24	20/20/24
Steuer pro Jahr [Euro]	136	116	152	180	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	511	532	618	493	560
Preis [Euro]	16.950	21.450	27.950	22.850	26.750

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1368 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	5000 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18V
Reifengröße (Testwagen)	225/45R18V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,0/6,4/8,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	139 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	202 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4248/1796/1600 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2030 mm
Leergewicht/Zuladung	1375 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	240 l/585 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1200 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	645 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	124 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	276 Euro
Monatliche Gesamtkosten	575 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/22
Grundpreis	24.200 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	1.700 Euro
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Fahrassistenz Paket)	790 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht Paket)	390 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Fahrassistenz Paket)	390 Euro ^o
Servolenkung	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Fahrassistenz Paket)	390 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht Paket)	390 Euro ^o
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen