



## Fiat 500X 1.6 MultiJet Start&Stopp Lounge 4x2

Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse (88 kW / 120 PS)

Fiat erweitert die 500er-Palette auf nun sechs Modelle - der jüngste Sprössling ist ein Mini-SUV, dessen Modellbezeichnung 500X lautet. Angeboten wird der Fiat im Offroad- und City-Look. Die getestete "Stadt-Version" wird lediglich mit Frontantrieb angeboten, die "Offroad-Variante" ist auch mit Allradantrieb erhältlich. Die getestete Ausstattungsvariante wird mit einem 1.4-l-Otto- und mit einem 1.6-l-Dieselmotor angeboten. Den Selbstzünder gibt es nur in Verbindung mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe. Dank des früh anliegenden Drehmoments von 320 Nm lässt sich der 500X agil bewegen und überzeugt auch mit guten Werten bei den Fahrleistungsmessungen. Der Durchschnittsverbrauch liegt im ADAC EcoTest allerdings mit 5,5 Litern auf 100 Kilometer hoch. Dennoch bietet der 500X auch Langstreckenqualität, allerdings könnte die Federung etwas Feinschliff vertragen. Sie zeigt auf feinen Unebenheiten ein recht hölzernes Ansprechen, was für Unruhe im Fahrzeug sorgt. Der Fiat 500 ist gereift und bietet insgesamt auch dank moderner Assistenzsysteme und einer umfangreichen Serienausstattung ein gutes Gesamtpaket, das jedoch nicht günstig ist. Für die getestete Variante müssen mindestens 25.600 Euro aufgewendet werden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Jeep Renegade, KIA Soul, Mini Countryman, Opel Mokka, Skoda Yeti, Suzuki Vitara.

**+** sehr üppiges Platzangebot vorn, großer Kofferraum, viele Assistenzsysteme erhältlich, durchzugsstarker Motor, sehr gute Crashtestergebnisse

**-** großer Wendekreis, dritte Kopfstütze im Fond nur gegen Aufpreis, hoher Kraftstoffverbrauch, hoher Anschaffungspreis



### ADAC-URTEIL

2,5 AUTOTEST

4,2 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,3 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,4 Langstrecke

3,0 Transport

2,1 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

Stand: Juli 2015  
Text: Martin Brand

2,6

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

### Verarbeitung

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 Fügkante 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 Benzin verhindert. An den Fahrzeugflanken findet man unlackierte Stoßleisten, die allerdings etwas höher positioniert sein könnten, um optimal zu wirken.

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

2,9

### Alltagstauglichkeit

Der Fiat 500X besitzt vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 465 kg durchschnittlich aus. 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.

⊕ Mit einer Tankfüllung (48 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 870 Kilometern möglich.

⊖ 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. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht an Bord. Ein Reserve-/Notrad ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

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.



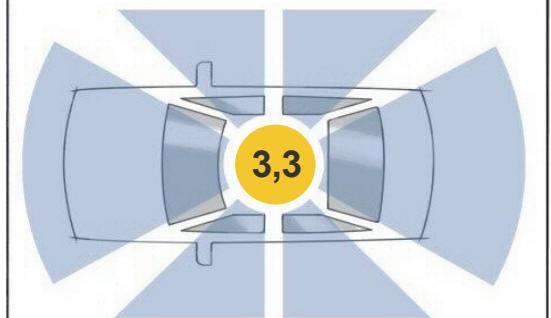
Die versenkbaren Kopfstützen verbessern die Sicht nach hinten.

Positiv ist, dass sich die hinteren Kopfstützen versenken lassen und den Blick somit nicht beeinträchtigen. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug zufriedenstellend wahrnehmen.

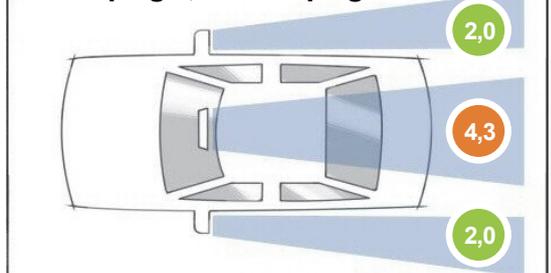
⊕ Der Fahrer hat dank der höheren Sitzposition einen guten Verkehrsüberblick. Die Außenspiegel sind groß, was für eine gute Rücksicht sorgt. Beim Rangieren helfen serienmäßig Parksensoren am Heck. Gegen Aufpreis ist das Fahrerassistenz Paket Plus erhältlich, das u. a. eine Rückfahrkamera mit dynamischen Hilfslinien enthält. Im Paket enthalten ist 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. Dann wird das Fernlicht entsprechend der Verkehrslage automatisch auf- und abgeblendet. Die Nebelscheinwerfer besitzen ab Werk eine Abbiegelichtfunktion. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist optional erhältlich (Sicht-Paket). 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.

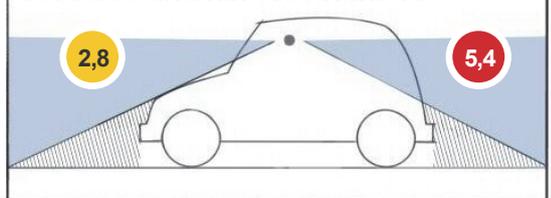
### Rundumsicht



### 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

2,8

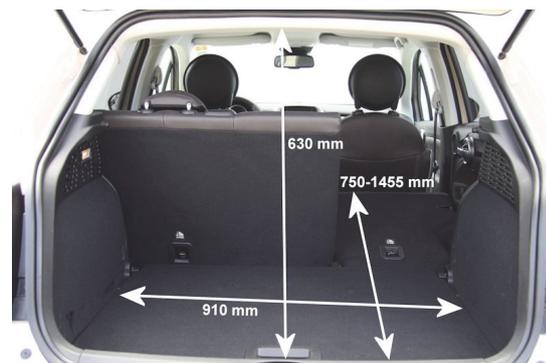
## Ein-/Ausstieg

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 kleiner 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.

⊕ 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).

## 2,1 Kofferraum-Volumen\*

Das Kofferraum-Volumen des 500X fällt im Klassenvergleich gut aus. Befindet sich der verstellbare Ladeboden in unterer Position, fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraum-Abdeckung 330 Liter. Baut man diese aus und belädt das Abteil bis unters Dach, passen bis zu 390 Liter hinein. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterunterkante 675 Liter verstauen. Bis unter das Dach passen bis zu 1.080 Liter hinein.



Mit 330 l Volumen ist der Kofferraum des 500X von ordentlicher 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. In oberer Position ist der verstellbare Ladeboden nahezu auf gleicher Höhe wie die Ladekante, wodurch das Gepäck zum Ausladen nicht weit angehoben werden muss. Wenn der Boden in unterer Position ist, stört eine 20 Zentimeter hohe Stufe. Nach dem Umlegen der Rückbank entsteht ein nahezu 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.

## 2,7 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 stabile Zurrösen sowie zahlreiche kleine Fächer unter dem Kofferraumboden. Wenn der Boden in oberer Position ist, finden 110 Liter Platz darunter.

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

## 2,0 INNENRAUM

### 2,1 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.



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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in Höhe und Weite einstellen und die Pedale sind gut angeordnet. Der unbeleuchtete Start-Stopp-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 auch 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 optionalen Navigationssystems 5,0 oder 6,5-Zoll. 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 Klimaanlagebedienteil 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.

## 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.



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.

2,8

---

## KOMFORT

2,8

---

### Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung ist insgesamt zufriedenstellend. Einerseits weist der Fiat auf langweiliger Fahrbahn längere Federwege auf und neigt, besonders bei höheren Geschwindigkeiten, zum Nachschwingen. Darüber hinaus zeigt der 500X sowohl beim Beschleunigen/Bremsen als auch bei dynamischen Lenkvorgängen deutliche Karosserieneigungen. Andererseits spricht die Federung auf kurzen Wellen und feinen Unebenheiten steifbeinig an und reicht diese deutlich zu den Insassen durch. Bei regelmäßiger Anregung neigt der Fiat zum Stuckern und wirkt dadurch nervös. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster werden die Passagiere etwas stärker durchgeschüttelt. Einzelhindernisse werden ordentlich von der Federung geschluckt, Querfugen werden nur zufriedenstellend absorbiert. 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. 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 niedrig, wodurch die Oberschenkel nicht voll aufliegen. Zudem sind sowohl die Flächen als auch die Lehnen nur schwach konturiert und bieten dadurch wenig Seitenhalt.

2,5

---

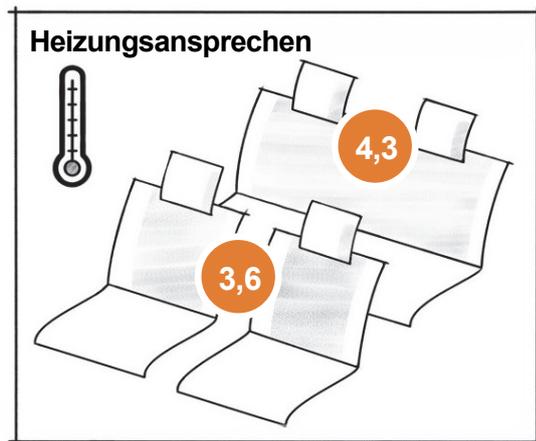
### Innengeräusch

⊕ Der bei 130 km/h im Innenraum gemessene Geräuschpegel fällt mit 68,7 dB(A) recht niedrig aus. Dominierend sind vor allem Windgeräusche, die mit steigender Geschwindigkeit deutlich in den Vordergrund treten. Der Diesel-Motor hält sich akustisch weitgehend zurück, macht aber im unteren Drehzahlbereich unter Last mit Dröhnen auf sich aufmerksam. Fahrgeräusche fallen nicht zu unangenehm auf, wenn auch auf schlechten Fahrbahnoberflächen ein Poltern zu vernehmen ist.

## 2,9 Klimatisierung

⊕ 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.

⊖ Im ADAC Heizungstest kann der Fiat nicht überzeugen. Vorn wird der Innenraum in noch akzeptabler Zeit auf Behaglichkeitsniveau aufgeheizt, im Fond dauert es aber zu lange. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich 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 1,6-l-Dieselmotor leistet maximal 88 kW/120 PS (bei 3.750 1/min) und besitzt ein früh anliegendes Drehmoment von 320 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 7,0 Sekunden, im fünften Gang 9,6 Sekunden und im sechsten Gang 14,9 Sekunden. Der simulierte Überholvorgang wird in 6,0 Sekunden absolviert (3. Gang).

### 2,7 Laufkultur

Der 1.6-l-Motor ist aufgrund seines harten Arbeitsprinzips sofort als Diesel identifizierbar, die Laufkultur ist insgesamt zufriedenstellend. Im unteren Drehzahlbereich neigt das Aggregat unter Last zum Dröhnen, dies wird aber nicht als zu störend wahrgenommen. Vibrationen können nicht gänzlich aus dem Innenraum fern gehalten werden. Sie sind sowohl am Lenkrad als auch an den Pedalen spürbar.

### 2,3 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 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.

2,0

## 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. Fiat hat die Gesamtübersetzung lang gewählt. Im größten Gang dreht der Motor bei Tempo 130 mit nur 2.300 1/min.

2,6

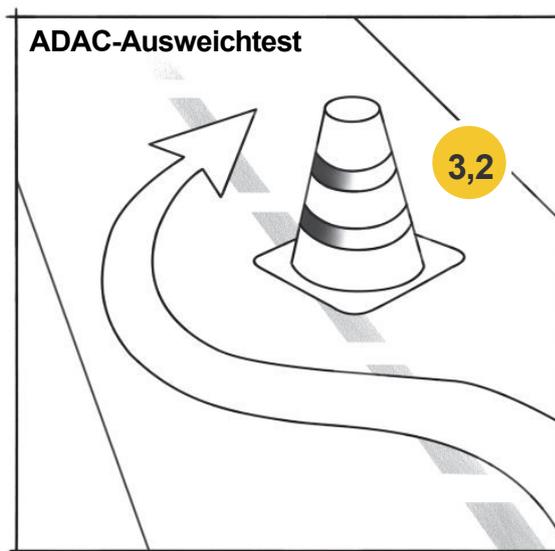
## FAHREIGENSCHAFTEN

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. 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. Hebt 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.

#### ADAC-Ausweichtest



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\*

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.

## 2,0 Bremse

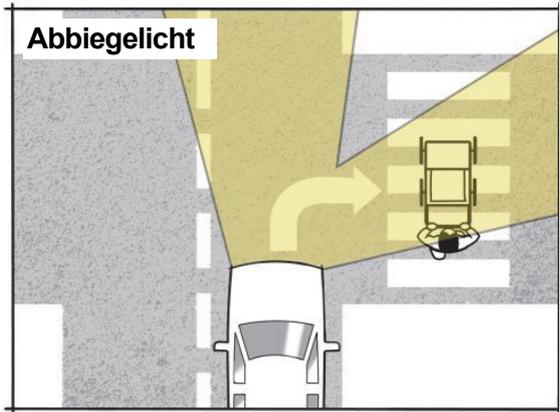
⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand 36,1 m erforderlich (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Pilot Sport 3, 225/45 R18 91V). Die Bremse lässt auch bei hoher Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung 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

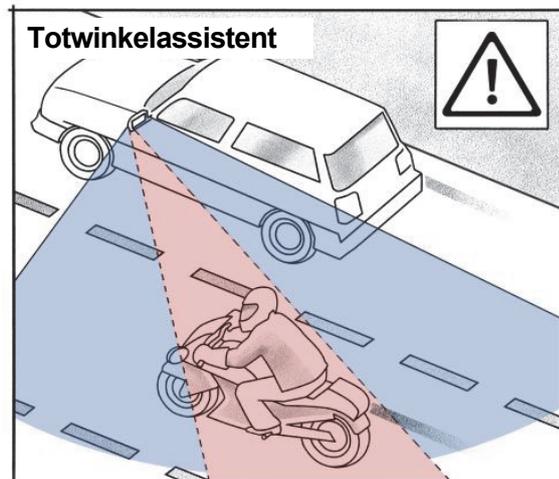
⊕ Der Fiat 500X Lounge kann bei der aktiven Sicherheit punkten, wenn auch viele Assistenzsysteme nur optional erhältlich sind. Das elektronische Stabilitätsprogramm, einen Bremsassistenten und das Reifendruckkontrollsystem gibt es serienmäßig. Gegen Aufpreis ist für die getestete Ausstattungsvariante 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. 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 wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt.

#### Abbiegelicht



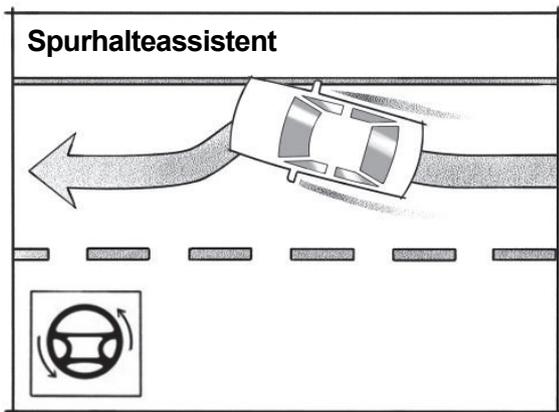
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

#### Totwinkelassistent



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.

#### Spurhalteassistent



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.

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. Ab Werk fehlt im Fond die mittlere Kopfstütze. Diese ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Zudem ist der Abstand zum Kopf groß. Sowohl der Verbandskasten als auch das Warndreieck haben keinen eigenen Halter, was dazu führen kann, dass sie im Notfall schlecht auffindbar oder unzugänglich sind.

---

## 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 Gurtranlenkpunkt 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.

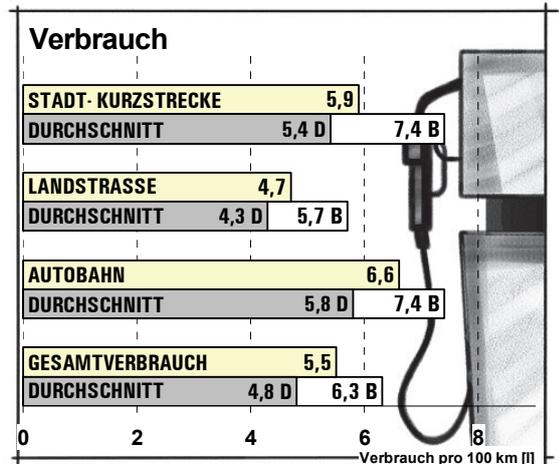
## 3,3 UMWELT/ECOTEST

### 4,2 Verbrauch/CO2\*

– Der Fiat 500X 1.6 MultiJet Start&Stopp Lounge 4x2 schneidet mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 175 g/km nur ausreichend ab - dafür gibt es lediglich 18 Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,9 l/100 km. Außerorts sind es 4,7 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert der Fiat 6,6 l/100 km.

### 2,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering. Allerdings fällt der Stickoxidausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus trotz Euro6-Abgastechneik erhöht aus. So kann der Fiat im EcoTest 37 von 50 Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, kommt der 500X 1.6 MultiJet Start&Stopp im ADAC EcoTest insgesamt auf 55 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.



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

## 4,2 AUTOKOSTEN

### 2,8 Betriebskosten\*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Fiat nicht sehr sparsam mit dem Diesel umgeht, erhält er in diesem Kapitel nur eine zufriedenstellende Bewertung.

### 5,5 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Der Fiat 500X besitzt eine flexible Serviceanzeige. Ein Ölwechsel ist daher im Schnitt alle 36.000 km oder 24 Monate fällig. Zusätzlich steht alle 20.000 km oder 12 Monate eine Wartung ohne Ölwechsel an. Der 1,6-Liter Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen der spätestens nach 120.000 km oder fünf Jahren gewechselt werden muss.

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Der jährliche Service sowie die üppige Bereifung führen zu erhöhten Kosten und verhindern eine bessere Benotung.

### 2,0

### Wertstabilität\*

+ Dem frisch auf dem Markt erhältlichen Modell wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

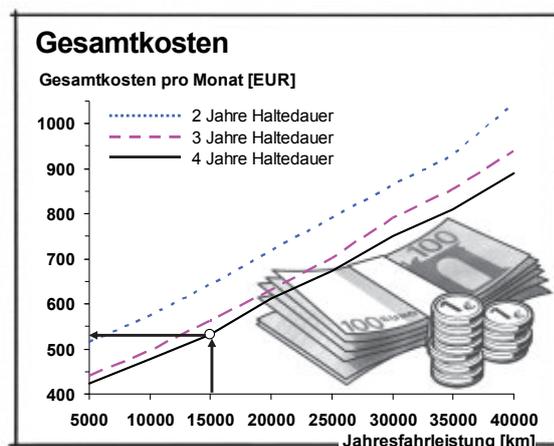
– Der Grundpreis des Fiat 500X 1.6 MultiJet Start&Stopp Lounge 4x2 beträgt 25.600 Euro, was für einen Wagen dieser Klasse sehr viel Geld ist. Immerhin zeigt sich der Fiat in der getesteten Variante im Klassenvergleich sehr gut ausgestattet.

## 5,4 Fixkosten\*

– Die Fixkosten fallen ebenfalls sehr hoch aus. Allein die Kfz-Steuer beträgt 180 Euro pro Jahr. Doch auch die Versicherungseinstufungen sind durchweg ungünstig (KH: 20; VK: 19; TK: 24).

## 4,2 Monatliche Gesamtkosten\*

– Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten, dann kann der getestete Fiat 500X nicht überzeugen. Sowohl die Anschaffungs- als auch die Fixkosten sind übermäßig hoch. Lediglich die gute Wertstabilität leistet einen positiven Beitrag.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 532 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 Autom.	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 Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	88 kW (120 PS)
bei	3750 1/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,6/11,65 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,1 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,9/4,7/6,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	109 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>175 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4248/1796/1600 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2030 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1410 kg/465 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>330 l/675 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	600 kg/1200 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	48 l
Reichweite	<b>870 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>83 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>72 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>111 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>266 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>532 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/24
Grundpreis	25.600 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 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*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.

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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
automatische Parkbremse	Serie
City-Notbremsfunktion (Fahrassistenz Paket Plus)	790 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kollisionswarnung (Fahrassistenz Paket Plus)	790 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Sicht Paket)	390 Euro <sup>o</sup>
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (Fahrassistenz Paket Plus)	790 Euro <sup>o</sup>
Servolenkung	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Fahrassistenz Paket Plus)	790 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Sicht Paket)	390 Euro <sup>o</sup>
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	550 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,5

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