



Fiat 500X 1.4 MultiAir Start&Stopp Lounge 4x2 DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Während viele Konkurrenten erst jetzt in das boomende Segment der Kleinwagen-SUV strömen, ist Fiat hier schon seit 2014 vertreten. 2017 hat das italienische SUV, das seinem Namensspender Fiat 500 sehr ähnlich sieht, eine sanfte Überarbeitung erfahren. Neben neuen Farben geht der Italiener nun mit einem upgedateten Infotainmentsystem auf Kundenfang. Technisch hat sich hingegen wenig getan. Dabei hätte vor allem die Fahrwerksabstimmung durchaus etwas Feinarbeit vertragen. Das Fahrwerk ist für ein SUV deutlich zu straff abgestimmt, worunter der ohnehin nicht bezaubernde Komfort merklich leidet. Auf der Habenseite stehen jedoch die sicheren und recht agilen Fahreigenschaften. Auch der Motor kann nicht wirklich überzeugen. Der 140 PS starke Turbobenziner sorgt zwar trotz des hohen Leergewichts von über 1,4 Tonnen für muntere Fahrleistungen, der Testverbrauch im ADAC EcoTest fällt mit 8,0 l/100 km aber viel zu hoch aus. Erschwerend kommt hinzu, dass der Ottomotor zu viel Kohlenmonoxid ausstößt.

Fiat ruft für den 500X 1.4 MultiAir Lounge DCT knapp 24.000 Euro auf. Zweifellos ein stolzer Preis für ein Kleinwagen-SUV, immerhin ist der Fronttriebler recht umfangreich ausgestattet. Das tröstet jedoch wenig darüber hinweg, dass unter der schicken Schale nur ein höchst durchschnittliches Fahrzeug steckt. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Aircross, Ford EcoSport, Hyundai Kona, Kia Stonic, Mazda CX-3, Opel Mokka, Peugeot 2008, Seat Arona.

- ⊕ umfangreiche Serienausstattung, gutes Lichtsystem, muntere Fahrleistungen, bequemer Ein- und Ausstieg
- ⊖ hoher Spritverbrauch, unkomfortables Fahrwerk, dritte Kopfstütze kostet Aufpreis, hintere Seitenscheiben ohne Einklemmschutz

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,4**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,5
	Transport	3,4
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,6

EcoTest ★☆☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Der Fiat 500X ist insgesamt zufriedenstellend verarbeitet. Die Karosserie hinterlässt bis auf die nicht ganz gleichmäßigen Spaltmaße zwischen Stoßfänger und Karosserie sowie die fehlenden Türrahmenverkleidungen einen guten Eindruck. Auch das Interieur kann sich sehen lassen - und das nicht nur wegen der schicken Optik. Die Oberfläche des Armaturenbretts ist mit geschäumtem Kunststoff bezogen - keinesfalls eine Selbstverständlichkeit in dieser Fahrzeugklasse. Klavierlack und Zierleisten in Chromoptik werten das Cockpit zusätzlich auf. Im unteren Bereich des

Innenraums findet man jedoch ausschließlich harte und kratzempfindliche Kunststoffe, die Mittelarmlehne fühlt sich nicht sonderlich solide an und die Drehregler der Klimatisierung haben etwas Spiel.

Auch beim Unterboden wäre etwas mehr Sorgfalt wünschenswert: Zwar ist der Motor von unten vollständig verkleidet, an den Seiten und im hinteren Bereich muss der Unterboden jedoch ohne schützende Verkleidungen auskommen. Zudem ist der Korrosionsschutz teils etwas nachlässig aufgetragen.

3,1 Alltagstauglichkeit

Aufgrund des hohen Verbrauchs und des kleinen 48-Liter-Tanks kommt der 500X 1.4 MultiAir mit einer Tankfüllung nur vergleichsweise bescheidene 600 km weit. Auch die Zuladung des Testwagens fällt nicht sonderlich üppig aus: 453 kg darf der Fiat zuladen, 50 kg davon auf dem Dach. Die maximale Anhängelast beträgt 1,2 Tonnen für gebremste Anhänger, die Stützlast ebenfalls bescheidene 60 kg. Trotz seiner kompakten Abmessungen ist der Wendekreis

mit 11,7 m nicht gerade klein.

Serienmäßig ist der Italiener mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Gegen Aufpreis ist auch ein Not- oder Reserverad erhältlich. Dann sind auch Wagenheber und Bordwerkzeug dabei.

⊕ Der 500 X besitzt einen integrierten Tankdeckel - das lästige Aufdrehen oder sogar Aufsperren fällt damit aus.

2,9 Licht und Sicht

Parkensensoren in der Heckschürze bringt der 500X serienmäßig mit, für die Fahrzeugfront sind diese leider nicht zu haben. Gegen Aufpreis gibt es eine Rückfahrkamera, die jedoch kein besonders scharfes Bild liefert. Eine 360-Grad-Kamera gibt es ebenso wenig wie einen Parklenkassistenten.

⊕ Dank der SUV-typisch recht hohen Sitzposition und den kompakten Abmessungen bietet der 500X eine gute

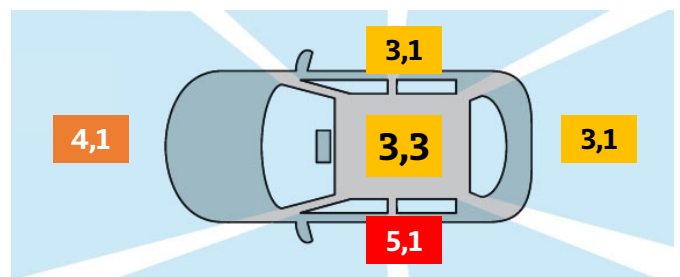


Obwohl die Dachsäulen nicht besonders schmal sind, ist die Sicht nach hinten, auch aufgrund der versenkbaren Kopfstützen, besser als bei vielen Konkurrenten.

Sicht auf den umliegenden Verkehr und eine gute Übersichtlichkeit. Auch das Lichtsystem weiß zu gefallen:

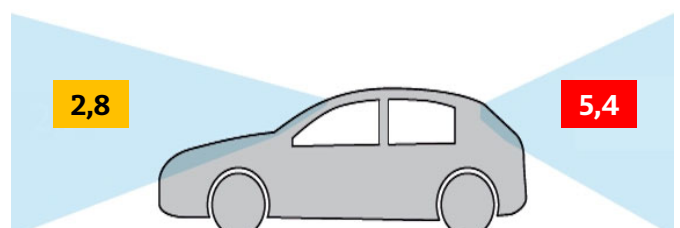
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Als Lounge ist der kleine Italiener serienmäßig mit Bixenon-Scheinwerfern ausgestattet. Die Leuchten die Fahrbahn nachts hell und homogen aus. Zudem ist der 500X mit einem Abbiegelicht, das durch Aktivieren der Nebelscheinwerfer realisiert wird, sowie gegen Aufpreis einen statischen Fernlichtassistenten, der jedoch mitunter etwas spät abblendet. Weitere Kritikpunkte sind die

fehlende Scheinwerferreinigungsanlage sowie die manuelle Leuchtweitenregulierung.

⊖ Schaltet man den Warnblinker ein, ist leider die Blinkerfunktion deaktiviert, was beispielsweise beim Abschleppen des Fahrzeugs ungünstig ist.

2,8 Ein-/Ausstieg

Serienmäßig sind alle 500X mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein schlüsselloses Zugangssystem zu haben. Dieses ist jedoch unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/bleess.

⊕ Das Ein- und Aussteigen gelingt besonders dank der erhöhten Sitzposition (54 cm über der Fahrbahn) recht bequem. Während vorn der hohe Schweller stört,

erschweren hinten zusätzlich der im Fußbereich recht schmale Türausschnitt sowie die nach hinten abfallende Dachlinie das Entern des Fondbereichs. Praktisch: Mit Ausnahme des Fahrers finden die äußereren Insassen Haltegriffe im Dachhimmel vor.

⊖ Die Türen sind im 500X ein echtes Ärgernis. Sie bieten vorn wie hinten nur je zwei Arretierungen und fallen zudem schon bei leichtem Gefälle zu.

3,4 Kofferraum-Volumen

Befindet sich der verstellbare Ladeboden in unterer Position, fasst das Ladeabteil bis zur Kofferraum-Abdeckung 285 Liter. Baut man diese aus und belädt das Abteil bis unter das Dach, passen bis zu 345 Liter hinein. Dann können bis zu sieben handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, lassen sich bis zur Fensterunterkante 630 Liter verstauen. Bis unter das Dach passen bis zu 1.035 Liter hinein.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Heckklappe gibt eine große Öffnung frei, sodass sich auch sperrige Gegenstände einladen lassen. Eine elektrische Heckklappenbetätigung ist nicht erhältlich. Der Kofferraum besitzt ein praktisches Format, nur die maximale Ladelänge bei umgeklappten Rücksitzlehnen fällt mit rund 1,45 m nicht sonderlich groß aus. Im Detail ist der Kofferraum nicht ganz durchdacht: Der variable Ladeboden (Option) lässt sich nicht arretieren, wenn man ihn aufstellt und die ausgebaute Laderaumabdeckung kann nicht unter dem Ladeboden verstaut werden.



Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum von klassenüblicher Größe.

⊖ Die Ladekante ist mit gemessenen 76 cm ziemlich hoch. Hinzu kommt, dass man beim Ausladen eine fünf bzw. 14 Zentimeter hohe Stufe überwinden muss - je nach dem, in welcher Position sich der variable Ladeboden befindet. Mit nur einer Lampe wird der Gepäckraum nachts zudem nur mäßig ausgeleuchtet.

3,3 Kofferraum-Variabilität

Hier bietet der 500X nur Hausmannskost. Die Lehnen der Rücksitzbank lassen sich asymmetrisch umklappen, die Handhabung gestaltet sich einfach und problemlos. Aufpassen muss man jedoch beim Zurückklappen der Lehnen, da für die Gurte keine Halterung vorgesehen ist und diese leicht eingeklemmt werden können. Eine Durchlademöglichkeit zum Transportieren langer Gegenstände sucht man leider ebenso vergebens wie ein Gepäcktrennetz. An Ablagemöglichkeiten im Kofferraum haben die Italiener leider gespart: Man findet weder Seitenfächer noch Taschenhaken oder ein Gepäcknetz vor.

2,6 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Mit der Bedienung des Infotainmentsystems kommen auch Fiat-Neulinge gut zurecht. Der Touchscreen fällt mit sieben Zoll zwar nicht sonderlich groß aus, ist jedoch weit oben positioniert und lenkt dadurch beim Blick darauf nicht so stark vom Verkehrsgeschehen ab. Ebenfalls positiv hervorzuheben sind die Direktwahltasten für die Grundfunktionen sowie Drehregler für die Lautstärke und das Scrollen. Das Menü ist logisch strukturiert und leicht zu verstehen.

Auch die Klimabedieneinheit ist leicht verständlich, dürfte jedoch etwas höher angeordnet sein. Die meisten Tasten liegen gut zur Hand und sind zudem beleuchtet. Vorbildlich hat die Fiat die Anordnung des Warnblinkschalters gelöst: Dieser thront sehr gut sichtbar und erreichbar auf der Mittelkonsole.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Als Lounge macht der 500X in diesem Kapitel eine gute Figur. Bereits ab Werk ist er mit einem Radio mit DAB+, Navigationssystem samt Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI), Bluetooth-Freisprecheinrichtung, USB- und AUX-Anschluss sowie Smartphone-Integration per Android Auto und Apple Carplay ausgestattet. Darüber hinaus sind die uconnect live-Dienste verfügbar. Diese Smartphone-

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Platzangebot fällt vorn für einen Kleinwagen erfreulich großzügig aus. Sowohl Bein- als auch Kopffreiheit reichen für Personen bis zu einer Größe von knapp zwei Metern. Auch die Innenraumbreite erweist



Der Innenraum zeigt sich zufriedenstellend verarbeitet, die Bedienung gibt wenig Rätsel auf. Die Bedienelemente der Klimaanlage sind jedoch zu tief angeordnet und auch das mit zu vielen Tasten überfrachtete Lenkrad weiß nicht zu überzeugen.

⊖ Beim Multifunktionslenkrad ist es mit den Fiat-Entwicklern etwas durchgegangen. Das Lenkrad zählt allein 16 Tasten auf der Vorderseite - dabei sind die ungünstig auf der Rückseite platzierten Tasten zur Bedienung des Radios oder externer Medien noch gar nicht mitgezählt. Auch das Kombiinstrument kann nicht so recht überzeugen. Das mittlere der drei Rundinstrumente beherbergt ein 3,5 Zoll großes Farbdisplay für den Bordcomputer sowie Digitalanzeigen für den Tankinhalt und die Kühlmitteltemperatur. Seitlich davon befinden sich Drehzahlmesser und Tacho, wobei letzterer nur mäßig ablesbar ist. Die Ziffern fallen recht klein aus und sind nicht waagrecht angeordnet, was die Ablesbarkeit zusätzlich erschwert.

basierte Konnektivitätslösung von Fiat beinhaltet neben online-Radiodiensten auch die Fernüberwachung und teilweise Steuerung des Autos. So lässt sich überprüfen, ob die Türen verriegelt sind oder auch wie schnell der eigene Wagen gerade fährt.

Gegen Aufpreis gibt es ein Soundsystem von beats Audio, dessen Subwoofer jedoch die Reserveradmulde blockiert.

sich im Klassenvergleich als sehr üppig dimensioniert. Der wegen des optionalen Glasdachs recht helle Innenraum sorgt für ein angenehmes Raumgefühl im kleinen Italiener.

3,8 Raumangebot hinten

Hinten merkt man dem 500X an, dass er der Kleinwagenklasse entstammt. Sind die Vordersitze auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit nur für knapp 1,80 m große Insassen. Trotz des im Testwagen verbauten Panorama-Schiebedachs ist dabei noch etwas Luft überm Scheitel. Auch das Raumgefühl ist hinten aufgrund der nach hinten ansteigenden Seitenlinie und der direkt neben dem Kopf befindlichen C-Säule deutlich beengt.

3,5 Innenraum-Variabilität

In puncto Variabilität kann der 500X keine Glanzpunkte setzen. Die Rückbank lässt sich nicht in Längsrichtung verschieben, die Lehnen nicht in der Neigung verstellen.

⊕ Vorn findet man zahlreiche Ablagen vor, um kleinere und größere Gegenstände zu verstauen. Auf der Mittelkonsole gibt es ein Fach für das Smartphone sowie zwei Becherhalter. Das Handschuhfach ist recht klein und lässt sich weder abschließen noch klimatisieren. Dafür befindet



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

sich über dem Handschuhfach ein zweites verschließbares Fach.

⊖ Für die Fondinsassen gibt es kaum Ablagemöglichkeiten. Fiat lässt es bei geschlossenen Lehentaschen sowie kleinen Türfächern bewenden.

3,3 KOMFORT

4,0 Federung

⊖ Bei der Fahrwerksabstimmung hatten die Fiat-Ingenieure kein glückliches Händchen. Für ein SUV der Kleinwagenklasse, das in der Regel als normales Alltagsauto fungiert und von dem keine fahrdynamischen Wunderdinge erwartet werden, ist das Fahrwerk deutlich zu hart. Besonders im Stadtverkehr spricht die Federung nur unwillig auf Unebenheiten an und reicht diese trocken an die Insassen weiter. Auch auf welligem Untergrund ist

der Aufbau ständig in Bewegung und scheint den Untergrund zu kopieren. Leider bessert sich das Absorptionsvermögen auch nicht bei höheren Geschwindigkeiten. Selbst auf der Autobahn fühlt sich der 500X hoppelig an, Bodenwellen werden nur unzureichend verarbeitet und führen zu starken Vertikalbeschleunigungen.

3,1 Sitze

Der Testwagen war mit elektrisch verstellbaren Vordersitzen samt in Höhe und Reichweite einstellbarer Lordosenstütze ausgestattet. Dann zählt neben einer Neigungsverstellung der Sitzfläche auch die Höhenverstellung für den Beifahrersitz zum Funktionsumfang.

Die Sitze selbst bieten einen ordentlichen Komfort, der Seitenhalt könnte jedoch ebenso wie die Konturierung kräftiger ausfallen. Die Sitzposition geht insgesamt in Ordnung,

leider ist die Mittelarmlehne nur längs und nicht in der Höhe verstellbar.

⊖ Der Sitzkomfort auf der Rücksitzbank ist nicht sonderlich gut. Sowohl die Sitzfläche als auch die Rückenlehne sind kaum konturiert. Die Sitzposition leidet unter der fehlenden Mittelarmlehne sowie der ungepolsterten Armauflage in der Türverkleidung.

3,4 Innengeräusch

Beim Geräuschkomfort schneidet der 500X nicht sonderlich gut ab. Bei Tempo 130 haben wir einen Lärmpegel von 69,5 dB(A) gemessen. Hauptverantwortlich für diesen hohen Wert sind die bei dieser Geschwindigkeit bereits sehr dominanten Windgeräusche, die von der A-Säule und dem

Panorama-Schiebedach herrühren.

Der Vierzylinder-Benziner hält sich akustisch meist zurück, wird in höheren Drehzahlregionen jedoch über Gebühr laut.

2,7 Klimatisierung

In der Ausstattung Lounge ist der 500X serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Als Option stehen beheizbare Vordersitze und eine Lenkradheizung in

der Ausstattungsliste. Die Scheiben sind ab der B-Säule getönt, leider öffnen die hinteren Seitenscheiben nicht sonderlich weit.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 140 PS starke Turbobenziner sorgt im 500X für gute Fahrleistungen, auch wenn dieser für einen Kleinwagen mit 1,4 Tonnen ein sehr hohes Fahrzeuggewicht auf die Waage bringt. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt das SUV in flotten 5,9 s. Auch bei der Bewertung des Anfahrverhaltens - gemessen von 15 auf 30 km/h -

schneidet der Fiat mit 1,3 s gut ab.

Beim Sprint aus dem Stand auf 100 km/h bleibt der 500X laut Hersteller knapp unter der 10-Sekunden-Marke. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt vollkommen ausreichende 190 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt eine ordentliche Laufkultur an den Tag. Akustisch hält er sich bei normaler Fahrweise angenehm zurück, beim Ausdrehen der Gänge klingt er jedoch sehr kernig.

Was die Vibrationen betrifft, ist der Motor nicht sonderlich gut entkoppelt. Besonders in der Pedalerie, aber auch im Lenkrad sind diese zu spüren.

Der Turbomotor braucht einen Moment, ehe bei ganz durchgedrücktem Gaspedal das volle Drehmoment aufgebaut ist. Die Leistungsentfaltung ist ebenfalls verbesserungswürdig. Bei Drehzahlen unterhalb von 1.500 Umdrehungen pro Minute wirkt der Motor kraftlos, oberhalb von 4.500 Touren lässt der Elan wiederum bereits merklich nach.

2,2 Schaltung/Getriebe

Serienmäßig ist der 1.4 MultiAir-Motor an ein manuelles Sechsgang-Getriebe gekoppelt. Gegen Aufpreis steht ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe zur Wahl, mit dem der Testwagen ausgestattet ist.

Das bei Fiat DCT (dual clutch transmission) genannte Doppelkupplungsgetriebe verrichtet seine Arbeit vergleichsweise träge und erinnert in seiner Arbeitsweise eher an eine betagte Wandlerautomatik. Es schaltet recht spät in den nächsthöheren Gang und reagiert auf Beschleunigungswünsche des Fahrers mit spürbarer Verzögerung.

Gegen Aufpreis lassen sich die Gänge mithilfe der Schaltwippen wechseln, das Getriebe reagiert jedoch mit spürbarer Verzögerung auf Schaltbefehle. Am Schaltkomfort gibt es abgesehen von dem einen oder anderen Ruckler ebenso wenig zu kritisieren wie am Anfahrverhalten. Die Kriechfunktion ist Fiat gut gelungen.

Die sechs Gänge sind passend gestuft, die Drehzahlsprünge fallen nicht allzu groß aus. Der sechste Gang ist nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 dreht der Motor mit knapp 3.000 1/min.

3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der Fiat 500X ist in Verbindung mit der getesteten Motorisierung ausschließlich als Fronttriebler erhältlich. Der Allradantrieb bleibt den 500X Cross-Varianten vorbehalten. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremsst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab. 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. Lupft man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drückt der 500X leicht, aber gut kontrollierbar mit dem Heck nach.

3,4 Lenkung

Die Lenkung des Fiat 500X kann nicht recht überzeugen. Sie ist recht leichtgängig und wird auch beim Lenken nicht spürbar schwergängiger. Darunter leidet das Lenkgefühl. Auch die Zentrierung dürfte deutlicher ausgeprägt sein. Bei niedrigen Geschwindigkeiten stellt die Lenkung zudem nicht komplett in die Nulllage zurück. Die Lenkung spricht prinzipiell gut an, allerdings werden Lenkbefehle erst einmal in Karosserieneigung umgesetzt. Erst danach baut die Hinterachse Seitenführungskräfte auf. Aufgrund des verzögerten Ansprechens und des nur durchschnittlichen

Lenkgefühls sind auch gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig.

⊕ Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung recht direkt übersetzt. Der Lenkaufwand hält sich dadurch besonders im Stadtverkehr in Grenzen.

⊖ Beim starken Beschleunigen sind in den unteren Gängen Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren.

3,0 Bremse

Die Bremsen dürften den 500X gerne etwas energischer verzögern. 36,7 m Bremsweg, um aus 100 km/h zum Stehen

zu kommen, sind kein Ruhmesblatt. Das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse sind hingegen gut.

2,9 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Fiat 500X Lounge ist serienmäßig mit einem Geschwindigkeitsregler- samt -begrenzer sowie einem Spurhalteassistenten ausgestattet. Ein Totwinkel-Assistent steht ebenso gegen Aufpreis zur Verfügung wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (bis 160 km/h) sowie ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung, das bis 200 km/h funktioniert. Bei einer Vollbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen.

2,8 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 (Stand 02/2016). Insgesamt bringt es der 500X auf vier von fünf Sternen. Vorn und hinten lassen sich die Kopfstützen weit genug herausziehen. 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.

⊖ Für Warndreieck und Verbandskasten ist keine separate Verstaumöglichkeit vorgesehen. Sie befinden sich in einer Tasche, die lediglich per Klettverschluss auf dem Kofferraumboden fixiert wird.

3,4 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 bequem über eine Menüfunktion im Bordcomputer deaktivieren. 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 den beiden Fondplätzen lassen sich Kindersitze aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte jedoch nicht lagestabil fixieren. Auch hohe Kindersitze finden genügend Platz.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ 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. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber fallen im Fond sehr hoch aus, es fehlt ein Einklemmschutz.

3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der Fiat 74 Prozent der möglichen Punkte. 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. Eine Fußgängererkennung ist für den 500X nicht erhältlich.

5,1 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO₂

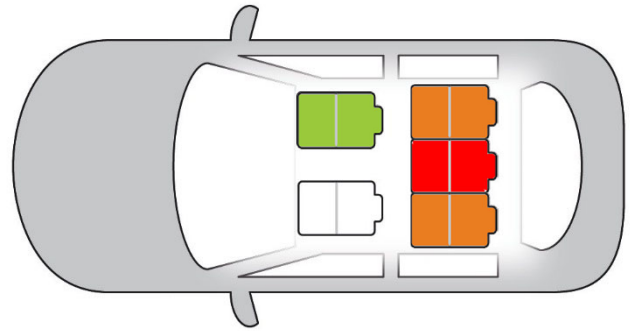
⊖ Der Fiat 500X 1.4 MultiAir DCT kommt im ADAC EcoTest auf eine CO₂-Bilanz von 211 g/km. Daraus resultiert ein für ein Fahrzeug dieser Klasse sehr hoher Durchschnittsverbrauch von 8,0 l/100 km. Dabei benötigt der Italiener in der Stadt 7,8 l, auf der Landstraße 6,8 l und auf der Autobahn 9,9 l/100 km. Dafür erhält er lediglich 13 von 60 möglichen Punkten.

5,5 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel des ADAC EcoTest schneidet der 500X schlecht ab. Besonders die Kohlenmonoxid-Emissionen fallen deutlich zu hoch aus. Daher kommt das SUV hier nur auf vier Zähler. Insgesamt reicht es für den 500X nur zu 17 Punkten, was lediglich einen von fünf Sternen zur Folge hat.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	9,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

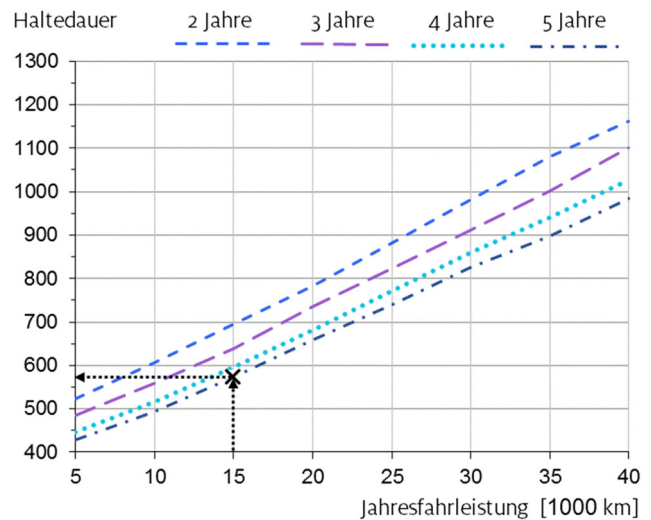
⊕ 23.990 Euro verlangt Fiat für den 500X 1.4 MultiAir Lounge DCT. Das ist für einen Kleinwagen viel Geld, immerhin ist das SUV mit Annehmlichkeiten wie Bixenon-Scheinwerfern, Zweizonen-Klimaautomatik, 17-Zoll-Alurädern oder einem Navigationssystem serienmäßig ausgestattet.

Auf die Unterhaltskosten wirken sich neben dem hohen Kraftstoffverbrauch auch die ungünstigen Versicherungseinstufungen negativ aus. Die Ausgaben für die jährliche Kfz-Steuer betragen 104 Euro. Fiat gibt auf das Fahrzeug drei, auf den Lack acht und gegen Durchrostung lediglich drei Jahre Garantie.

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.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 572 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 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 Aut.	1.3 Multijet Start&Stopp 4x2	1.6 Multijet Start&Stopp 4x2	2.0 Multijet Start&Stopp 4x4
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1368	4/1368	4/1248	4/1598	4/1956
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	103 (140)	125 (170)	70 (95)	88 (120)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	152/4500	230/1750	250/2500	200/1500	320/1750	350/1750
0-100 km/h [s]	11,5	9,8	8,6	12,9	10,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	190	200	172	186	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,4 S	6,0 S	6,7 S	4,1 D	4,1 D	4,9 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	147	139	157	107	109	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/19	19/19/19	19/19/19	20/19/23	20/19/23	20/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	136	116	152	147	180	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	504	525	624	506	511	610
Preis [Euro]	16.490	20.290	27.490	20.490	21.690	26.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b	
Hubraum	1.368 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Verbrauch pro 100 km	5,7 l
CO ₂ -Ausstoß	133 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,34
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R18 V
Länge/Breite/Höhe	4.248/1.796/1.600 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/480 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	350/1.000 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	600/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	60/50 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Italien, Melfi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.950 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,7 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 94V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Turanza T001
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,8/9,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	178 g/km (WTW* 211 g/km)
Reichweite	600 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.030 mm
Leergewicht/Zuladung	1.422/453 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/630/1.035 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	120 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	265 Euro
Monatliche Gesamtkosten	572 Euro		
Steuer pro Jahr	104 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/19/19		
Basispreis 500X 1.4 MultiAir Start&Stopp Lounge 4x2 DCT	23.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.880 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.224 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	120 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/-/1.150 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	-/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (Paket)	1.150 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem (Paket)	490 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem (Paket)	1.150 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion (Paket)	-/1.150 Euro°
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent (Paket)	1.150 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (Paket)	550 Euro°/-
Lenkradheizung (Paket)	550 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Paket)	Serie/590 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

1,8

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	2,1
Alltagstauglichkeit	3,1	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	2,2
Ein-/Ausstieg	2,8	Fahreigenschaften	3,1
Kofferraum-Volumen	3,4	Fahrstabilität	2,9
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,0	Lenkung	3,4
Kofferraum-Variabilität	3,3	Bremse	3,0
Innenraum	2,6	Sicherheit	2,9
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	3,8	Fußgängerschutz	3,1
Innenraum-Variabilität	3,5	Umwelt/EcoTest	5,1
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	4,7
Federung	4,0	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,1		
Innengeräusch	3,4		
Klimatisierung	2,7		

Stand: Februar 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl