

	Auto Bild - de			Print
	Media type:	Magazine	Print run:	528.290
	Date of publication:	03.01.2019	Paid-for circulation:	343.524
	Page:	28-33	Total circulation:	344.631
	gross AVE (€):	€ 230750	Coverage:	3.140.000



SCHADE UM DASSCHÖNEAUTO. Das denken wir jedes Mal, wenn wir bei Dauertestende vor dem zerlegten Fahrzeug stehen, das dann so herzlos daliegt wie auf dem Seziertisch. Immer ein trauriger Moment, beim Fiat 500X tat er noch mehr weh. Der kleine SUV hatte, versprengt in seine Einzelteile, nicht nur den Charme verloren, den wir beim Fahren noch gespürt haben. Er musste am Ende auch unseren tief sitzenden Zweifel aushalten: Was würden wir bei der Zerlegung finden, etwa „Fehler in allen Teilen“, wie der Volksmund so gern ätzt?

Das Vorurteil von den Fehlern klebt an Fiat wie Kaugummi am Schuh. „Unsinn“, knurrt Gerrit Niebuhr. „Das ist doch ungerecht und überholt.“ Der

Verkaufsleiter bei Fiat in Hamburg sollte am Ende recht behalten, weil unser Fiat 500X auf 100 000 Kilometern alle Vorurteile widerlegen konnte. Na ja, fast alle.

Stellen wir ihn kurz vor. Der 500X ist der schneike Italiener unter den kompakten SUV, mit dem gleichen frechen Lausbuben-Lächeln wie der kleine 500, mit einem coupéartigen Hinterteil und dem 120 PS starken 1.6-MultiJet-Diesel. Damit flutscht er locker genug durchs Leben und spielt den hochgebockten Golf.

Der Fahrer hockt eine ganze Handbreit höher als im Kompakten und denkt, er fahre ein viel größeres Auto. Das werden SUV-Freunde mögen – nur dann nicht mehr, wenn der unübersichtliche, unhandliche Fiat (11,6

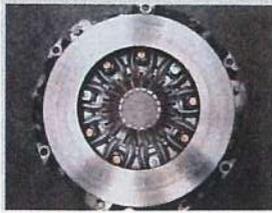
Meter Wendekreis) beim Einparken Platz verschenkt. Klar, dass die runden Formen Nutzwert kosten. Der Kofferraum (350 bis 1000 Liter) ist knapp und wegen der vorstehenden Ladekante schwierig zu beladen, die Rückbank unpraktisch und eng. „Die Gurtzungen stehen beim Einbau von Kindersitzen im Weg“, monierte Tester Stefan Novitski. Aus knapp 4,30 Meter Länge schöpfen VW T-Roc oder Opel Mokka mehr Familienfreundlichkeit.

Aber nicht mehr Stil im In-

terieur. Unser Testwagen war ein „Lounge“, der mit Extras wie Ledersitzen, »»



DAS FIEL UNS AUF



Das Verschleißbild der Kupplung ist besser, als wir es vom Betätigungskomfort her erwartet hatten



Der Turbolader hat dem Diesel ordentlich Druck gemacht. Auch bei der Demontage macht er einen guten Eindruck



Etwas für sensible Ohren. Die Metallauflage der unteren Motorabdeckung neigt bei niedrigen Drehzahlen zum Rassel



Die Gummidichtungen in den Türöffnungen sitzen extrem fest. Da bleibt kein Raum für Feuchtigkeit oder Schlimmeres

UNTERM BLECH UND IM DETAIL TATSÄCHLICH FAST EINWANDFREI. DAS MUSS FIAT 3.0 SEIN!



< Rostfreies Blech, wohin man schaut. Und auch in den Hohlräumen wird der Dekra-Sachverständige Marcus Constantin in Sachen Korrosion nicht fündig

1. **LICHTERGLANZ** Tatsächlich mal ein Kleinwagen mit ordentlichem Fahrlicht. Die Bi-Xenon-Scheinwerfer sind allerdings an die höheren Ausstattungen gekoppelt, doch allein dafür lohnt der Aufpreis.
2. **BRÜCHIG** Die Pluspolabdeckung liegt locker auf der Batterie. Wurde wohl mal mit viel Kraft und wenig Gefühl aufgedrückt. Fiat kennt dieses Problem, die anfällige Abdeckung wurde geändert.
3. **ZUVERLÄSSIG** Der erste Satz Brems Scheiben und -beläge hat den 500X bis zum Testende immer sicher gestoppt. Der jetzt fällige Wechsel an der Vorderachse hätte rund 600 Euro gekostet.
4. **GRIFFIG** Kupplungskomfort auf den letzten Kilometern? Fehlanzeige. Eindruck: Die ist fertig. Doch das Material widerlegt das. FCA-Servicechef Steffen Puhmann: „Entlüften hätte gereicht.“
5. **LOSER FADEN** Was kitzelt unsere Hand beim Griff zum Lederlenkrad? Ein Faden steht hervor, die Ziernaht ist aber unversehrt. Unsensible hätten zur Schere gegriffen, Nähkundige zur Nadel.
6. **SENSIBEL** Vorsicht beim Radwechsel. Beim Ansetzen eines Wagenhebers erwischte man schnell die Schwellerverkleidungen unter den vorderen Türen. Das führt zum Bruch der Halteclipse.

< Der Fiat 500X ist ein 4,25 Meter kurzer Mini-SUV, dessen Mängelliste auch mini ist. Dafür gibt's die Note 2+



» Winterpaket, Fahrassistenten und Metalliclack auf 29 800 Euro kam. „Ein schick möbliertes Auto mit dem gewissen italienischen Etwas“, lobt Redakteur Martin Puthz. Nett und ausgefallen, dieser lackierte Armaturenräger,

der dezente Chromschmuck oder die braunen, kräftig beheizten Lederpolster, die schon neu so gemütlich ausahen, als trügen sie Patina ab Werk.

Nur: Muss das auch fürs Infotainment gelten? Bordcomputer und Navi ließen sich ohne Studium der Betriebsanleitung kaum bedienen. Das kleine Tom-Tom-Display war nur schlecht abzulesen, zudem versagte öfter die GPS-Ortung. Das hat wohl auch Fiat eingesehen und bietet dieses veraltete System inzwischen nicht mehr an. Unser Connectivity-Fachmann Stephan Puls nahm's lakonisch: „Das Ding sollte gleich durch ein Handy ersetzt und nur als Zugang zu den Bordlautsprechern gesehen werden.“

Solche „italienischen Umleitungen“ hält der Alltag im Fiat jedoch nicht immer bereit. Die meisten Tachozahlen stehen schräg? Wegblinzeln. Der Blinkerhebel arretiert so unglücklich, dass man bei jedem dritten Abbiegen das Fernlicht mit anknipste? Da muss die Hand umlernen. Dass das Start-Stopp-System auch die Sitzheizung und die 12-Volt-Steckdose ausschaltet, hat Fiat inzwischen erkannt und in der Serie nachgebessert.

Solche Nacharbeit hat der oft gelobte Antrieb nicht nötig. Der 1,6er-Diesel erwacht so kernig, als müsste er morgens Espresso gurgeln, aber der Wachmacher kommt schließlich dem Temperament zugute (10,7 Sekunden auf Tempo 100). Für 120 PS rannte der Multijet-Motor auch auf der Autobahn erstaunlich flott. Dort bremste ihn nur der kleine 48-Liter-Tank, der auf Fernreisen alle 600 Kilometer an die Tankssäule zwang. Untypisch für einen Diesel. Der Dauertest-Verbrauch von 6,8 Litern brachte dann das Lächeln zurück.

So reifte der 500X zum zügigen, leisen Reiseauto für zwei, das nur an den Außenspiegeln Windgeräusche machte. Der Fernlichtassistent, anfangs viel bejubelt für sein aufmerksames »

VERKAUFSANTEILE

Der kultige „Original“-500er hat den Löwenanteil bei den Verkäufen. Der schrullige 500L ist nur eine Randerscheinung, der 500X kommt

dagegen gut an.



Eingeschränkte Rundumsicht und großer Wendekreis stören in der engen Altstadt von Fritzlar (Hessen)



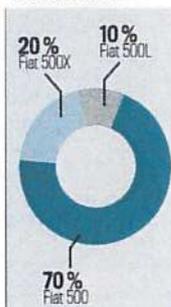
Gutes Sitzen hilft bei der problemlosen Bedienung. Nur: Die Türgriffe haben gern Finger eingeklemmt



Keine gemütliche Schaukel: Je flotter er fuhr, desto besser lag der Fiat in der Hand und auf der Straße



▲ Sein hoher Sitz und die stattliche Figur machen was her. „Magnetic Bronze“ steht dem 500X sehr gut





» Umschalten, ließ seltsamerweise mit der Zeit nach. Das hätten wir uns von der etwas zu harten Federung auch gewünscht, doch so störte bis zuletzt das störrische Anfedern mit Sommerreifen und auf schlechten Straßen. Das erinnerte eher an einen Geländewagen als an einen knuddeligen Freund der Frauen. Kennt man von Fiat. Auch Punto oder der 500er fallen auf mit ihrer störrischen Federung, und das obwohl Italien doch genug schlechte Pisten auf dem Stiefel hat!



▲ Das rote X betont: Ich bin der Große unter den 500ern. Im Fond ist der Mini-SUV allerdings etwas eng, Passagiere sollten keine große Spannweite haben



Gelassenheit führte auch bei Elektronik-Mucken des 500X zum Ziel. An kurzzeitige Ausfälle, wie sie auch bei anderen Marken auftreten, hat man sich inzwischen gewöhnt. Als im 500X nach 22 460 Kilometern der Tacho ausfiel, half schlichte Computer-Routine weiter: Motor ausschalten, dann wieder starten. Reicht das nicht, heißt es aussteigen, verriegeln, wieder öffnen – na bitte, geht doch. Ebenso, als bei Kilometer 34 838 eine Leuchte warnte: „Motor kontrollieren lassen“. Oder als die Reifendruckkontrolle nervte. Oder die Kontrolllampen für Airbag und Parkbremse angingen. Etwa doch „Fehler in allen ...“? Nein. Dass ein echter Defekt vorlag, glaubte niemand.

Auch deshalb, weil der Fiat mechanisch völlig pannenfrei lief. Die Werkstatt las die Meldung bei der Inspektion aus, löschte sie, fertig. Sonst bekamen die Mechaniker kaum etwas zu tun. Der 500X fiel nicht aus, kam sogar mit einem Satz Bremsen (!) über die ganze Dauerteststrecke. Nur einmal leckte der Wasserschlauch am Heckwischer. Kurz vor Testende sah der schicke Innenraum noch aus wie geleck, das Leder zeigt jetzt schicke, echte Patina. Darüber legte sich wohlthuende Stille, nur die Mittelarmlehne knarzt so zaghaft wie ein ertrappter Schüler in der Kirchenbank.

Die Bremse war nach 100 000 Kilometern fast runter, die Kupplung griff erst auf dem letzten Zentimeter Pedalweg. Aber sie hielt, auch zur Freude von Gerrit Niebuhr. Dieser 500X war *fit in allen Teilen*. Die Gesamtnote 2+ dürfte den Verkaufsleiter in Hamburg beruhigen: So was wirkt Wunder gegen altes Kaugummi.



ANTEILE DER AUSSTATTUNGSREIHEN

Wenn es um die Ausstattung geht, werden viele Käufer zum Genießer. Immerhin 25 Prozent machen es sich in der Lounge gemütlich.

TECHNISCHE DATEN

Motor Vierzylinder, Turbo, vorn quer
Hubraum 1598 cm³ · **Leistung** 88 kW (120 PS) bei 3750/min · **max. Drehmoment** 320 Nm bei 1750/min · **Antrieb** Vorderradantrieb/Sechsganggetriebe · **Leergewicht** 1433 kg · **Zuladung** 442 kg · **Kofferraum** 350–1000 l
Spitze 186 km/h · **Verbrauch** 4,3 l/D (EU-Mix) · **Abgas CO₂** 113 g/km

KOSTEN

Betriebskosten/Garantien (Fixkosten pro Jahr)
 Haftpflicht 19 100 €, R 11* **962 Euro**
 Vollkasko 19 500 € SB, R 7* **996 Euro**
 Teilkasko 22 150 € SB, R 9* **139 Euro**
 Kfz-Steuer (Euro 6) **180 Euro**

* aktuelle Typklassen: HPF 19/10/11/12

Kraftstoffkosten für 100 258 km
 6791,37 Liter Diesel (~ 6,8 l/100 km) **9507,92 Euro**
 Motoröl-Nachfüllbedarf 1,8 Liter **31 Euro**

Inspektionskosten (inklusive Ölwechsel)
 20 000 km **86,22 Euro**
 40 000 km **196,53 Euro**
 60 000 km **432,31 Euro**
 80 000 km **397,58 Euro**
 100 000 km **183,75 Euro**

Reifenkosten (inklusive Montage)
 1 Satz Sommerreifen 225/45 R 16 V Bridgestone Turanza T001 **510 Euro**
 1 Satz Winterreifen 215/55 R 17 V Dunlop SP Wintersport 5 **604 Euro**

Preise/Wertverlust
 Testwagenpreis 11/16 (inkl. Extras) **29 800 Euro**
 Aktueller Neupreis (inkl. Extras)* **28 100 Euro**
 Schätzwert 12/16 **12 200 Euro**
 Wertverlust des Testwagens **17 600 Euro**

* berechnet auf Basis 1,6 MJT Urban Look

Gesamtkosten für zwei Jahre
 auf 100 258 km **16 910,42 Euro**
 Kosten pro km **0,17 Euro**
 Kosten pro km mit Wertverlust **0,34 Euro**

MESSWERTE

BEI TESTBEGINN

Beschleunigung
 0–50 km/h 4,0 s
 0–100–130 km/h 11,7/20,2 s
 0–160 km/h 35,3 s
Elastizität
 60–100 km/h (4./5. Gang) 6,5/8,7 s
 80–120 km/h (5./6. Gang) 9,4/11,7 s
Bremsweg
 aus 100 km/h kalt 37,3 m
 aus 100 km/h warm 37,6 m
Innengeräusch
 bei 50 km/h 60 dB(A)
 bei 100 km/h 68 dB(A)
 bei 130 km/h 71 dB(A)
 6,1 l/D – 162 g/km

Testverbrauch – CO₂

BEI TESTENDE

Beschleunigung
 0–50 km/h 3,4 s
 0–100–130 km/h 10,7/19,7 s
 0–160 km/h 33,4 s
Elastizität
 60–100 km/h (4./5. Gang) 6,4/8,2 s
 80–120 km/h (5./6. Gang) 9,2/11,5 s
Bremsweg
 aus 100 km/h kalt 36,5 m
 aus 100 km/h warm 36,0 m
Innengeräusch
 bei 50 km/h 60 dB(A)
 bei 100 km/h 67 dB(A)
 bei 130 km/h 70 dB(A)
Testverbrauch – CO₂
 6,1 l/D – 162 g/km

Leistungsmessung*

Verbrauch nach ECE*
 5,34, 2/4,6 l – 122 g/km



SO GROSS IST DER FIAT 500X

- 1 Sitzhöhe vorn
- 2 Beinraum vorn
- 3 Sitztiefe vorn
- 4 Lehnenhöhe vorn
- 5 Innenhöhe vorn
- 6 Beinlänge hinten
- 7 Sitztiefe hinten
- 8 Innenhöhe hinten
- 9 Lehnenhöhe hinten
- 10 Alle Abmessungen in Millimetern

Fiat 500X

Fehlerpunkte max.

Zuverlässigkeit

Liegenbleiber	0x 15	0
Motor-/Getriebschäden	0x 15	0
Defekte Antriebs-/Funktionsteile	0x 5	0
Zusätzlicher kurzer Werkstattbesuch	1x 3	3
Zusätzlicher mehrtägiger Werkstattaufenthalt	0x 5	0
Defekte und Sonderarbeiten (Radio/Nav/Flüssigkeiten etc.)	0x 2	0
Defekte Kleinteile (Lampen etc.)	2x 1	2

Langzeitqualität (aus Demontage)

Karosserie (Konservierung, Lack, Teppiche, Verkleidungen)	0-5	1
Motor (Leistung, Dichtigkeit, Ablagerungen, Laufspuren)	0-5	0
Getriebe (Dichtigkeit, Abrieb, Zustand, Kupplung)	0-5	0
Abgasanlage (Zustand, Kat, Aufhängung, Abschirmbleche)	0-5	0
Fahrwerk (Achsen, Federung, Lenkung, Befestigung)	0-5	0
Elektrik (Kabel, Stecker, Steuergeräte, Sicherungen)	0-5	0

Alltagswertung/Fahren

Erwirbt sich aus den Eintragungen im Fahrtenbuch	0-10	4
--	------	---

Gesamtpunkte

		10
--	--	----

0 Punkte 1+; 1-4 Punkte 1; 5-8 Punkte 1-; 9-12 Punkte 2+; 13-16 Punkte 2; 17-20 Punkte 2-; 21-24 Punkte 3+; 25-28 Punkte 3; 29-32 Punkte 3-; 33-36 Punkte 4+; 37-40 Punkte 4; 41-44 Punkte 4-; 45-48 Punkte 5+; 49-52 Punkte 5; 53-56 Punkte 5-; ab 57 Punkte 6



FAZIT

MANFRED KLANGWALD UND JOACHIM STAAT

GLÜCKWUNSCH, FIAT, GEHT DOCH! Dieser 500X eignet sich hervorragend, um alte Vorurteile auszuräumen. Mechanisch leistete sich der Italiener keine Schwächen, nur Elektronikpannen verhandelten eine 1. Unterm Strich bleibt die Erkenntnis: Der aufgeblasene 500er ist solide gemacht, die Technik überzeugt und ist standfest. Tutto bene, Fiat!

DIE WERTUNG

Hier gibt es nicht nur für Ausfälle Minuspunkte. Unser Dauertest-Team bepunktet auch den Zustand bei Demontage sowie die Eigenschaften im Test. Die Punkteaddition führt gemäß Schlüssel zur Gesamtnote.

Auto Bild
1|0|0|0|0|0|0|k|km
DAUERTEST
NOTE 2+

DIE AUTO BILD-DAUERTEST-RANGLISTE

AUTO BILD bewertet nicht nur die **Zuverlässigkeit**. Auch technischer Zustand bei der **Abschlussuntersuchung** (Kriterien gemäß Tabelle links) und Praxiseindrücke der Tester gemäß **Fahrtenbucheinträgen** werden bepunktet. Bereits 53 Autos wurden so beurteilt. Nur die aktuellsten finden hier Platz. Die komplette Liste: www.autobild.de/dauertest

		Merzspunkte	Note
1		Audi A3 Sportback 1.4 TFSI g-tron	0 1+
2		Kia Sportage 2.0 CRDI AWD Spirit	4 1
2		Volvo XC60 D4 Summum FWD	4 1
2		VW Golf Sportsvan 1.4 TSI Highline	4 1
5		BMW X1 xDrive20i	5 1-
7		Hyundai Tucson 2.0 CRDI 2WD Style	6 1-
9		Mercedes V 220 d Edition lang	7 1-
10		Mazda MX-5 Skyactiv G-131 Sports-Line	8 1-
10		Mercedes C 250 d 4Matic T-Modell Avantgarde	8 1-
10		VW Passat Variant 1.8 TSI	8 1-
16		Mercedes A 180 BE Style	9 2+
19		Fiat 500 X 1.6 MJT Lounge	10 2+
19		Kia Soul 1.6 CRDI Spirit	10 2+
21		Peugeot 2008 Allure BlueHDI 100	11 2+
24		Mazda 6 Kombi Skyactiv-D 175 Sports-Line AWD	12 2+
30		Renault Twingo Energy TCe 90 Luxe	15 2
36		Kia Optima 1.7 CRDI Spirit	20 2-
41		Skoda Fabia Combi 1.2 TSI Style	24 3+
43		Ford Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium	27 3
44		Kia Carens 1.7 CDTI Spirit	29 3-
48		VW Golf 1.4 TSI Comfortline	32 3-
49		Citroën C4 Cactus PureTech 110 Feel	34 4+
51		BMW 218i Active Tourer Sport Line	39 4

Summary

Fit in all parts

The Fiat 500X was able to pass the 100,000-kilometre endurance test of German magazine "Auto Bild" with a surprisingly good end result. In spite of the popular prejudice among Germans against the Italian car brand, the model performed very well and showed no mechanical weaknesses. The only thing that prevented the 500X from receiving an even better grade in the evaluation were the occasional problems with its electronic systems.