
Vorstellung Fiat 500X: Dezent verändert

Von Walther Wuttke

Auf den ersten Blick bietet der neue Fiat 500X wenig Neues, doch ob ein Modell neu ist oder nicht definiert allein der Hersteller, und im konkreten Fall kommt der Fiat 500X deshalb jetzt als neue Modellgeneration auf den Markt. Die Änderungen an der Karosserie sind allerdings so dezent ausgefallen, dass sie erst durch den zweiten oder dritten Blick offensichtlich werden. Neue LED-Scheinwerfer und LED-Rückleuchten sowie ein neuer Stoßfänger und neue Lackierungen verändern das Design des seit 2014 produzierten Crossover nicht wirklich nachhaltig.

Doch das war auch gar nicht geplant, denn „eine Ikone“, so Fiat-Deutschland-Chefin Maria Grazina Davina, „kann man nur vorsichtig anpassen, wenn die DNA des 500 erhalten bleiben soll“. Das ist bei allen Varianten des Klassikers oberstes Gebot und schränkt die Kreativen in Turin sichtbar ein. Deshalb befindet sich die Neuheiten versteckt unter der Haube und im Innenraum. Die Turiner Entwickler spendierten dem Crossover zwei neue „Firefly-Motoren“, die Vorboten einer neuen Antriebsgeneration sind und zum ersten Mal im 500X angeboten werden. Außerdem integrierten sie zahlreiche neue Assistenzsysteme, die zum Teil ansonsten in höheren Segmenten angeboten werden.

Neben den bisher schon angebotenen Motoren runden die beiden neuen Turbo-Aggregate mit Otto-Partikelfilter (OPF) die Antriebspalette ab. Während der Ein-Liter-Dreizylinder 120 PS (88 kW) leistet, kommt der 1,3-Liter-Vierzylinder auf 150 PS (110 kW) und ist mit einem Sechs-Gang-Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. So aufgerüstet, erreicht der 500X nach 9,1 Sekunden 100 km/h und beendet den Vortrieb erst bei Tempo 196.

Allerdings kommt der Turbomotor erst nach einer leichten Anfahrtschwäche auf Touren, doch einmal in Fahrt lässt er sich zügig bewegen und bleibt dabei akustisch angenehm zurückhaltend. Das DSG-Getriebe schaltet unterdessen nahtlos von Gang zu Gang. Trotz der gewachsenen Leistung ist der Fiat damit kein Dynamiker, doch das will er auch gar nicht sein. Vielmehr gehört der Fronttriebler zu den unaufgeregten Vertretern seiner Zunft. Bei der Fahrwerksabstimmung wählten die Turiner Entwickler eine knackige Auslegung, die vor allem Querrillen und Vertiefungen in der Fahrbahn (auch Schlaglöcher genannt) in den Innenraum weitergeben.

Der Innenraum wurde ebenfalls dezent überarbeitet, sodass die DNA des 500 erhalten blieb. Die Materialien und die Zahl der Ablagen entsprechen dem Standard in diesem Segment. Dass die Bedienung des Infotainmentsystems Uconnect etwas Geduld verlangt, hat sich ebenfalls nicht geändert. Zu den serienmäßigen Helfern gehören bei allen Ausstattungsvarianten eine Geschwindigkeitsregelanlage und Spurhalteassistent sowie Verkehrszeichenerkennung mit einem Geschwindigkeitsassistent, der den Fahrer auf Tempolimits hinweist. Zusätzlich sind weitere Assistenzsysteme wie ein etwas nervig piepsender Totwinkelwarner, Parksensoren vorne und hinten, sowie ein Auffahrwarnsystem mit automatischer Bremsfunktion und eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit an Bord.

Angeboten wird der neue 500X in drei Ausstattungsvarianten, wobei bereits die Basisversion Urban gut ausgestattet ist und unter anderem mit Klimaanlage, Radio mit Bluetooth, elektrischen Fensterhebern und Start-Stopp-Automatik zu den Kunden rollt. Die Preisliste beginnt für den Urban bei 17 400 Euro. Das sind zwar rund 1000 Euro mehr als bisher, doch dafür wurde die Ausstattung deutlich aufgewertet. Im City Cross (ab 19 190 Euro) kommen Leichtmetallfelgen, Uconnect-Touchscreen-Radio mit einem Sieben-Zoll-Bildschirm und Cross-Look hinzu. Der 500 X Cross schließlich beginnt bei 20 990 Euro

und besitzt getönte Seitenscheiben hinten, eine Rückfahrkamera und Parksensoren sowie das Uconnect-Navigationssystem.

Einen Allradantrieb gibt es erst demnächst, wenn die Version mit dem Zwei-Liter-Diesel homologiert ist. Der Benziner mit Allrad wurde aus dem Programm gestrichen, weil sich die Nachfrage nach diesem Antrieb in sehr bescheidenen Grenzen hält.

Und wie sieht die Zukunft für die Ikone Fiat 500 aus? In Turin arbeiten die Kreativen der Marke bereits an einer Aufspaltung der Baureihe. Danach wird es in Zukunft den konventionell angetriebenen 500 im bekannten Retrolook weitergeben. Ihm zur Seite gestellt wird eine Elektrovariante, die sich im Design deutlich unterscheiden wird. Auch der 500X wird in den kommenden Jahren elektrifiziert werden. Anfang 2020 wird sein Schwestermodell, der Jeep Renegade, als Plug-in-Hybrid auf den Markt rollen, und wenig später, so die Planungen, wird dann auch der elektrifizierte 500X folgen – und das wird dann ein wirklich neues Modell sein. (ampnet/ww)

Daten Fiat 500X

Länge x Breite x Höhe (m): 4,26 x 1,80 x 1,60
Radstand (m): 2,57
Motor: R4-Turbo-Benziner, Direkteinspritzung 1332 ccm
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 5550 U/min
Max. Drehmoment: 270 Nm bei 1850 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 196 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,1 Sek.
NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,4 Liter
Effizienzklasse: D
CO2-Emissionen: 145 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1395 kg / max. 485 kg
Kofferraumvolumen: 350–1000 Liter
Max. Anhängerlast: 600/1200
Bereifung: 225/50 R17
Wendekreis: 11,5 Meter
Basispreis: 17 400 Euro

Bilder zum Artikel



Fiat 500X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat



Fiat 500X.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Fiat
