

Testnotizen zum Fiat 500 L 1.4 16 V Pop-Star

Im Test vom 11. bis zum 25. März 2013.
Kennzeichen: F – PR 7650

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der Minivan ist nach vorn **sehr übersichtlich**, weil die A-Säulen in zwei filigrane Säulen aufgeteilt sind und die **Windschutzscheibe sehr groß** ist. Die Motorhaube haben die Fahrschüler noch gut im Blick. Wegen der **großzügigen Verglasung** ist die Sicht zur Seite und nach hinten auch gut. Die **großen Außenspiegel** bieten eine gute Sicht nach hinten. Auf ihnen kann man Vogel-Zusatzspiegel problemlos befestigen. Beim Testwagen waren die Außenspiegel nur von Hand von innen einstellbar. Das findet man heute kaum noch.

Das **Dach besteht nicht aus Metall und ist längs gerippt**. Daher kann man **weder ein Magnet-Dachschild noch das Saugnapf-Dachschild anbringen**.

Die **Einstiege** sind aufgrund der hohen Karosserie und der weit öffnenden Türen sehr bequem. Die **Heckklappe** öffnet so weit, dass sich auch große Fahrlehrer nicht den Kopf stoßen. Die **Motorhaube** wird von einem **Gasdruckdämpfer** gehalten. An der Heckklappe war ein deutlich sichtbarer Versatz der Fugen festzustellen.

Innenraum

Die **Vordersitze** des Fiat 500 L haben für große Menschen eine zu **kurze Sitzauflage**. Ihre Lehnenneigung lässt sich nur mit einem Entlastungshebel einstellen. Beim Testwagen war **nur der Fahrersitz höhenverstellbar**. Die **Polsterung** geht auch auf langen Strecken in Ordnung. Mit der **Seitenführung** ist es aber nicht weit her.

Auch hinter dem ganz nach hinten geschobenen Fahrlehrersitz stößt ein 1,85 Meter großer Prüfer noch nicht mit den Knien an. Die Kopffreiheit ist sehr gut.

Die **asymmetrisch geteilte Bank** lässt sich nach vorn wickeln oder mit Hilfe eines simplen Einlegebodens in eine nahezu ebene Ladefläche verwandeln.

Bei **Nachtfahrten** bietet der 500 L eine **angenehm helle Innenbeleuchtung**, wenn man die beiden Leseleuchten vorn einschaltet.

Das **in zwei Ebenen verstellbare Lenkrad** bietet praktische **Bedientasten** für das CD-Radio. Links hinter dem Lenkrad für den Fahrer nicht sichtbar ist ein Bediensatellit für den Geschwindigkeitsregler. Der links sitzende **Tacho** kann vom

Fahrlehrer gut eingesehen werden. Er hat allerdings eine so feingliederige Unterteilung, dass man ihn **schwer ablesen** kann.

Die zweifarbige **Armaturentafel** ist sauber verarbeitet und weist zum Teil sogar griffsympathische, weiche Kunststoff-Oberflächen auf. Die Drehregler für Heizung, Lüftung und manuelle Klimatisierung sind gut verarbeitet und rasten sauber.

In der **Mittelkonsole** kann man in einer kleinen Ablage zwei Päckchen Papiertaschentücher ablegen. In einer **offenen Ablage** oberhalb des Handschuhfachs könnte der Fahrlehrer sein Handy oder ein kleines Funkgerät ablegen, weil die Oberfläche gummiert ist und es nicht nach vorn herausrutschen kann. Die Ablage ist ungefähr so groß, dass man zwei Schwämmchen gegen beschlagene Scheiben hineinlegen könnte. Das **Handschuhfach ist beleuchtet**, fasst aber nur Gegenstände im Format DIN A5.

Vor dem Schalthebel hat der 500 L **zwei Getränkehalter**, die nur zu schlanken Kaffeebechern passen, nicht aber für 0,5-l-Flaschen. Für sie ist wiederum die **Ablage am hinteren Ende der Mittelkonsole** zum Fond hin etwas zu groß, sodass sie dort keinen festen Stand haben. Dort kann sie der Fahrer auch nur mit Verrenkungen greifen. Die **vorderen Türablagen sind auch für 0,5-l-Flaschen schon zu schmal**. Viel mehr als die Warnweste und vier Musik-CD passt nicht hinein. Dafür passen größere Flaschen in die Ablagen der hinteren Türen.

Motor und Antriebsstrang

Der **Vierzylinder-Benziner** ist an sich **recht leise**. Um den Fiat 500 L damit in Schwung zu bringen, muss man die Gänge aber sehr weit ausdrehen, was das Motorgeräusch stark erhöht. **Innerorts** kann man mit den 70 kW/95 bei 6.000/min **gut mitschwimmen** und bei Tempo 50 schon den fünften Gang verwenden.

Außerorts aber **beschleunigt** der Wagen **äußerst zäh**. Für das Einfädeln auf die Autobahn braucht man eine lange Lücke. Bis man dann die Richtgeschwindigkeit von 130 km/h im sechsten Gang erreicht, vergeht eine halbe Ewigkeit. Da die **Gänge vier, fünf und sechs sehr lang übersetzt** sind, hat der Wagen **kaum Durchzugskraft**. An Autobahnsteigungen muss man sehr früh in den fünften Gang herschalten. Bei Überholmanövern auf der Landstraße genügt selbst der vierte Gang oft noch nicht. **Für die Fahrschul Ausbildung ist dieser Benzin** also **nicht geeignet**, den die Presseabteilung anstatt des angefragten 1.3 JTD geliefert hat – noch nicht einmal als Zweitwagen und schon gar nicht für die Zweiradbegleitung.

Die präzise greifende **Kupplung** macht das Rangieren einfach. Die **sechs Vorwärtsgänge** und der weit rechts hinten liegende Rückwärtsgang lassen sich leicht, aber bisweilen auch hakelig schalten. Besonders beim Hochschalten in den fünften Gang muss man den **klobigen Schalthebel** genau führen. Genauso klobig ist übrigens der Handbremshebel gestaltet, den man aber einwandfrei greifen kann.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Winterreifen** des Typs **Pirelli Snow Control 3** in der Dimension 205/55 R 16 bestückt. Mit ihnen tendierte die **Federungsabstimmung** in Richtung „Komfort“, was beispielsweise an der deutlichen Seitenneigung in schnell

angegangenen Kurven oder Kreisverkehren spürbar wird. Trotzdem rollt der Minivan nicht allzu geschmeidig über kurze Unebenheiten wie Kanaldeckel und lässt selbst auf guter Fahrbahn immer wieder kleine Stöße durch. Zudem schaukelt sich der Wagen auf langgezogenen Bodenwellen leicht auf.

Die **elektrische Servolenkung** macht ihre Sache gut und sorgt für einen guten Fahrbahnkontakt, solange man auf die „City“-Taste fürs besonders leichtgängige Lenken verzichtet.

Verbrauch

Auf rund 1.000 Test-Kilometern verbrauchte der Fiat 500 L 1.4 16 V Pop-Star **zwischen 6,6 Litern und 6,8 Litern Superkraftstoff**. Für einen Benziner mit solch hoher Stirnfläche sind das noch ganz ordentliche Werte. Für Fahrschulen mit ihrer hohen Laufleistung aber wäre ein Diesel klar die wirtschaftlichere Wahl.