

Erste Probefahrt im Cinquecento-SUV Fiat 500X

Schein schlägt Sein

Hat der 500X das Zeug zum Hit unter den SUV? Ja, hat er – falls Fiat nacharbeitet.

Von Timothy Pfannkuchen

Unser Test beginnt fröhlich: Ja, der gefällt uns. Nach dem ästhetisch strittigen Van 500L trifft der Stil des 500X wieder voll ins Schwarze, so wie der kleine 500 selbst. Mit diesem Design könnte der kriselnden Marke ein Hit im derzeit boomenden City-SUV-

Segment gelingen. Der Mix aus cool und charmant ist auch im frechen Cockpit, mit gutem Multimediasystem, zu sehen.

Die meisten Oberflächen sind fein, nur wenige Details (wie etwa die Lüftungsdüsen) verraten den Spardruck. Dafür sitzt man hier erstmals in der 500er-Familie gut. Einzig hinten heisst Designschönheit leiden:

zwar nicht eng, aber auch kein Raumwunder.

In Kurven über Land staunen wir: Der kann ja richtig fetzen. Der 500X liegt satt und sorgt für gute Laune – bis man normal fährt. Das Leben ist eben keine Rennstrecke, und so nervt im Testauto (ein Cross Plus mit 18-Zöllern) die Härte – sogar auf der Autobahn hoppelts.

Auch der 140-PS-Diesel trifft auf geteiltes Echo: Kraft hat er genug, aber er nagelt auch ganz schön. Der Neunstufenautomat arbeitet dafür meist tadellos, obwohl er ab und zu ein wenig unentschlossen ruckt.



Und weg war sie: Die Chromleiste am Heck.

Fotos: Rafael Kuenzle, Andreas Engel



Jöh und dennoch cool: Das Styling des Fiat 500X überzeugt.

Video [blick.ch](#)
500X



Erstmals in einem 500 überzeugt uns die Sitzposition.

Aber niemand ist perfekt. Für den 500X muss im Gegensatz zum Testauto aber bitte die Qualität stimmen. Über 43 000 Franken kostet der Text-500X

mit Extras und bekommt trotzdem die rote Qualitätskarte für Dinge, die sich nicht mal mehr Amis erlauben: Nach Kaltstarts knarzen die Armaturen. Die Heckklappe schliesst mässig. Und dann verlieren wir die Heckklappen-Griffleiste! Auf der Autobahn. Einfach so! Danke, das genügt fürs Erste.

Der Schnellcheck

Fiat 500X 2.0 Multijet Automat 4x4
Antrieb 2,0-Liter-R4-Turbodiesel, 140 PS, 350 Nm bei 1750/min, 9-Stufen-Automat, 4x4
Fahrleistungen 0–100 km/h in 9,8 s, Spitze 190 km/h
Masse L/B/H 4,27/1,80/1,62 m, Gewicht 1675 kg, Laderaum 350–1000 Liter
Verbrauch Werk/Test 5,5/7,9 l/100 km, 144/208 g CO₂/km, Energieeffizienz C
Listenpreis Ab 33 000 Franken (Basis: 1.6 E-Torq mit 110 PS, 4x2, ab 19 990 Fr.)
Plus Tolles Design, modernes Multimediasystem, gute Automatik, überzeugende Fahrtdynamik
Minus Testwagen mit Verarbeitungsmängeln, rauer Diesel, herbes Fahrwerk, nervige Warntöne

Der VW Polo GTI im BLICK-Test

Vernünftiger Spass

GTI, drei kleine Buchstaben wecken grosse Erwartungen: Entsprechend freuen wir uns auf den VW Polo GTI. Unser erster Eindruck? Optisch fast ein normaler Polo. Nur neue Stossfänger, rote Bremssättel und einige zusätzliche GTI-Schriftzüge. Innen glänzt der aktuell stärkste Polo

mit der von VW gewohnt soliden Verarbeitung und bietet zudem sportliche Accessoires wie verchromte Pedalen und Sportlenkrad. Unser Puls steigt.

Wir drehen den Schlüssel. Während der Motorsound anfangs noch verhalten brav klingt, röhrt der GTI im Sportmodus satt aus den Doppelend-

rohren. Der Power-Polo liegt mit seinem Sportfahrwerk ausgezeichnet auf der Strasse. Die 192 PS des 1,8-Liter-Turbos jagen ihn flink durch die Kurven, und er gehorcht präzise auf unsere Lenkbefehle, während wir via Schalt paddels selbst die Gänge einlegen. Alles prima? Fast. Trotz seiner unbestrittenen

Klasse bringt der Testwagen unseren Puls nicht sinnlos zum Rasen. Der kleine Athlet wirkt mit all seinen elektronischen Helfern fast zu perfekt und zu wenig emotional.

Vielleicht wäre in diesem speziellen Fall weniger mehr. Konkret: Mit manuellem statt DSG-Getriebe wäre der Polo GTI nicht nur 1800 Franken günstiger, sondern auch puristischer. Martin A. Bartholdi



Nette Details heben den GTI vom normalen Polo ab.

Foto: Martin A. Bartholdi

Der Schnellcheck

VW Polo GTI DSG
Antrieb 1,8-Liter-R4-Turbobenziner, 192 PS, 7-Gang-DSG, Front
Fahrleistungen 0–100 km/h 6,7 s, Spitze 236 km/h Masse L/B/H 3,97/1,62/1,46 m, Gewicht 1454 kg, Laderaum 280 bis 952 l
Verbrauch Werk/Test 5,6/7,8 l/100 km, 129/181 g CO₂/km, Energieeffizienz D
Listenpreis Ab 29 200 Franken (Basis: 1.0 MPI mit 60 PS, ab 15 650 Fr.)
Plus Viel Power, sportliche Details
Minus Wenig emotional, Fahrwerk im Alltag ziemlich hart

Facelift für den Peugeot 208

Schlieren ZH – Vor 50 Jahren lancierte Peugeot den legendären 204. Ab Juni rollt als jüngster Nachkomme des erfolgreichen Kleinwagens der neue 208 zu uns.

Seine nun dynamischer gezeichneten Linien werden durch die neue 3D-LED-Leuchtsignatur zusätzlich betont. Ausserdem ist der kleine Franzose nun mit City-Notbremssystem (bis 30 km/h), aktiver Einparkhilfe oder Mirrorscreen verfügbar. Die Preise für den dreitürigen 208 mit 68-PS-Benziner starten bei 14 900 Franken, als Fünftürer mit 82-PS-Benziner bei 16 600 Franken.



Oldtimer hautnah

Sarnen – In Obwalden sind bald wieder faszinierende Oldtimer wie der Cord 812 S/C Phaeton von 1937 zu bewundern und zwar am Samstag, 23. Mai in Sarnen und am Pfingstsonntag, 24. Mai in Engelberg. Für den normalen Verkehr sind die Strassen während des beliebten Oldtimer-Events weitgehend gesperrt. Die aktuelle Startliste umfasst bereits über 450 Fahrzeuge, das älteste mit Jahrgang 1884. Somit dürften über 500 Oldtimer im Tross durch Obwalden kurven. Weitere Infos: www.o-lo.ch/Zuschauer

Notruf wird Pflicht

Brüssel – Neue Automodelle müssen ab 2018 in der EU mit dem automatischen Notrufsystem E-Call ausgerüstet sein. Sobald E-Call einen schweren Unfall registriert, sendet es einen Notruf ab. Das E-Call-System übermittelt dabei automatisch Standortdaten, Unfallzeitpunkt und andere wichtige Informationen zur nächsten Rettungsleitstelle, indem es einen 112-Notruf abgibt. So sollen die Rettungskräfte rascher und präziser aktiviert und die Zahl der Unfallopfer dadurch deutlich gesenkt werden.