



Fiat 500C 1.3 JTD Multijet 16V Pop (DPF)

Zweitüriges Cabriolet in der Kleinstwagenklasse (55 kW / 75 PS)

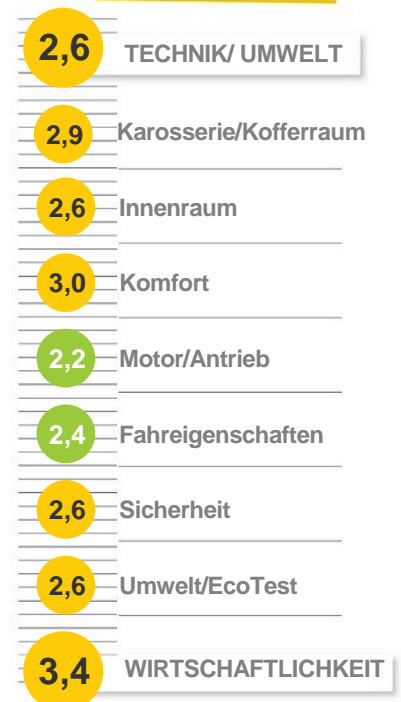
Hier haben die Fiat-Designer ganze Arbeit geleistet. Der Versuch, ein modernes Fahrzeug mit klassischer Optik zu kombinieren hat 100%ig geklappt. Schon die geschlossene Variante ist ein Hingucker, aber jetzt fährt der Fiat 500 auch mit Faltdach durch die Straßen. Es ist verblüffend, wie man von Passanten jeglichen Klientel mit neidischen Blicken verfolgt wird. Das Design kann innen wie außen überzeugen, das weit öffnende elektrische Faltdach sorgt für ein stürmisches Freiluftvergnügen, die Fahrleistungen und die Sicherheit sind gut. Aber an einigen Stellen merkt man, dass das Modell nicht perfekt durchentwickelt wurde. Dass bei einem Grundpreis von 15.800 € ESP noch zusätzlich Aufpreis kostet, ist nicht verzeihbar. Aber eines ist garantiert: Das Fiat 500 Cabrio wird seinen eigenen Fankreis finden. **Karosserievarianten:** Dreitürer, zweitüriges Cabrio **Konkurrenten:** keine

+ einfache Bedienung, gutes Platzangebot vorn, ideal positionierte Schaltung, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- teuer in der Anschaffung, ESP gegen Aufpreis, sehr lautes Innengeräusch, bei geöffnetem Dach schlechte Sicht nach hinten



ADAC-URTEIL



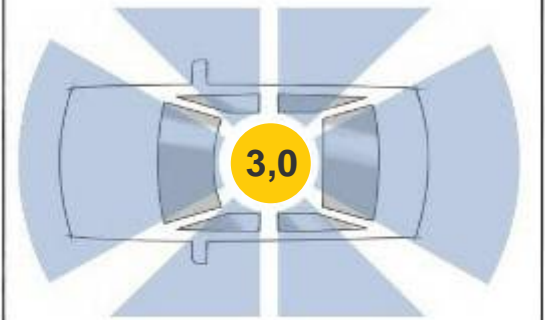
Die Kunststoffe im Innenraum sind gut verarbeitet, aber nicht besonders hochwertig; bei genauer Betrachtung fallen teils große und ungleichmäßige Spaltmaße auf, die aber nicht im direkten Sichtfeld der Insassen sind und damit nicht stören. Das Fahrzeug darf mit maximal 345 kg beladen werden.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, der sich auch bei genauer Betrachtung fortsetzt; die Spaltmaße und das Lackfinish sind gleichmäßig, die Türen fallen mit sattem Klang ins Schloss, selbst bei offenem Fenster klappert nichts. Die Schweißnähte der Türen sind aber sehr dürrig versiegelt. Die serienmäßigen Parksensoren sind unauffällig in den hinteren Stoßfänger integriert. Auch das Interieur kann überzeugen, die nostalgische Optik wirkt frisch und zum Gesamteindruck des Autos passend; vor allem an der Verarbeitung ist wenig auszusetzen, denn trotz des teilweise ruppigen Fahrwerks entflucht der Innenausstattung bei schlechten Straßen kein Geräusch, alles wirkt soweit solide. Die Karosserie ist absolut verwindungssteif und zeigt keinerlei Zitterneigung. Das elektrische Verdeck wirkt hochwertig und kann teilweise oder ganz, bis runter zur Heckklappe, geöffnet werden. Es kann durch teilweises Öffnen auch eine Windschottfunktion übernehmen.

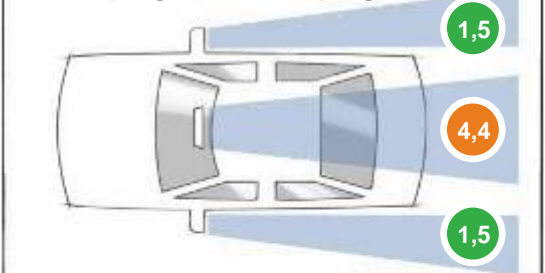
⊖ Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, gibt es nur als Original-Zubehör. Auch die Stoßfänger sind komplett lackiert und damit bei kleinen Remplern ungeschützt. Die Türausschnitte sind kratzemfindlich, nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Pannenset an Bord. Ein Notrad kann gegen 50 € Aufpreis bestellt werden. Am Fahrzeugunterboden ist nicht eine einzige Abdeckung verbaut, welche die Aerodynamik verbessern oder den Motorraum vor Schmutz bewahren könnte.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der kleine 500 bei geschlossenem Dach ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Die Dachsäulen stören nicht besonders, nur nach schräg hinten und durch die kleine Heckscheibe könnte die Sicht etwas besser sein - die breiten C-Säulen sind das übliche Problem moderner Autos.

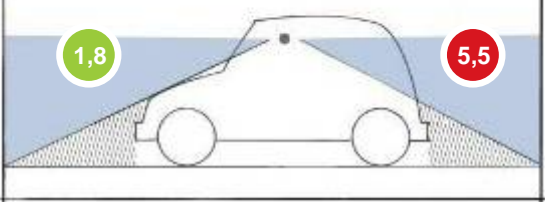
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Bei geöffnetem Verdeck ist Sicht nach hinten gleich null.

⊕ Der Fahrer hat durch seine leicht erhöhte Sitzposition eine recht gute Übersicht auf den umliegenden Verkehr. Die beheizten Außenspiegel erlauben einen guten Überblick über das Geschehen hinter dem Auto. Kleine Gegenstände auf der Straße vorn lassen sich leicht erkennen. Nach hinten ist der Bodenblick bei geschlossenem Dach nicht so günstig, da die Fensterkante recht hoch ausfällt. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar und behindern so die Sicht nach hinten kaum. Auf Wunsch gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel. Beim Cabrio sind akustisch warnende Parksensoren für das Heck serienmäßig verbaut - die könnten aber etwas lauter und energischer piepen.

⊖ Die Sicht im Innenspiegel ist etwas zu klein. Ist das Verdeck ganz geöffnet, ist die Sicht nach hinten komplett blockiert.

2,8 Ein-/Ausstieg

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstieghilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten nicht so leicht. Die Türbremsen sind recht schwach, sie können die großen Türen an Steigungen kaum offen halten.

⊕ Der Schweller ist angenehm niedrig, die Beine müssen nur wenig angehoben werden. Auch der sehr geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtert das Einsteigen. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden. Wird der Taster der Fernbedienung gehalten, so kann auch das Dach per Fernbedienung geöffnet, aber nicht geschlossen werden.

⊖ Es gibt nur für den Beifahrer einen Haltegriff über der Tür.



Trotz Einstieghilfe ist das Ein- bzw. Aussteigen nach hinten recht beschwerlich. Ärgerlich ist, dass der Vordersitz danach wieder neu justiert werden muss.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum verfügt im Normalfall über ein Volumen von 175 l, das ist nur Durchschnitt für diese Klasse.

⊕ Klappt man die Rückbank um, stehen großzügige 460 l zur Verfügung.



Mit 175 l Volumen ist der Kofferraum nur unwesentlich kleiner als bei der geschlossenen Limousine (185 l).

3,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht anheben, doch zum Schließen fehlt an der Innenseite ein Griff. Die Ladeöffnung fällt beim Cabrio schmal und sehr niedrig aus. Selbst normale Getränkekisten bekommt man nur durch die Öffnung, wenn man diese schräg einfädelt. Mit knapp 70 cm liegt die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über eine 20 cm hohe Bordwand gehoben werden.

⊖ Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks. Die Beleuchtung des Gepäckabteils ist sehr dürrtig.

2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der Klappmechanismus der mittig geteilt umklappbaren Rücksitzlehne arbeitet leichtgängig. Für kleine Utensilien fehlen zwar Ablagefächer, bei dem insgesamt aber recht kleinen Kofferraum ist das weniger störend.

2,6 INNENRAUM

2,1 Bedienung

⊕ Der Fiat 500 lässt sich leicht und ohne großen Gewöhnungsaufwand bedienen. Das Lenkrad ist in der Höhe einstellbar, die Pedale sind zufriedenstellend, der Ganghebel sehr günstig angeordnet. Die meisten Schalter und Knöpfe befinden sich an den gewohnten Stellen. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Die Heizungs- und Lüftungsregler sind griffgünstig und übersichtlich positioniert, die großen Tasten erleichtern die Bedienung, ihre Piktogramme könnten aber etwas größer sein. Das Radio sitzt weit oben und damit günstig im Blick, der eine oder andere Drehregler zur Bedienung wäre praktischer als Tasten. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, auf der Fahrerseite mit Ab- und Aufwärtsautomatik, auf der Beifahrerseite nur mit Abwärtsautomatik. Die Außenspiegel kann man elektrisch einstellen. Für fast alle Funktionen sind Kontroll- und Warnleuchten vorhanden. Vorne gibt es zahlreiche, meist kleinere Ablagen, hinter den Vordersitzlehnen stehen Lehnentaschen zur Verfügung. Für wenig Geld (50 €) besteht die Möglichkeit, die gängigsten portablen Navigationsgeräte ans Fahrzeug anzubinden. Der Haltesockel dafür ist auf dem Armaturenbrett allerdings nicht optimal platziert und zittert bei der geringsten Erschütterung.



Der Fahrerplatz überzeugt durch weitgehend funktionelle Bedienung und viel Liebe zum Detail.

⊖ Die Instrumente liegen zwar günstig im Blickfeld des Fahrers, sie sind aber verschachtelt angeordnet und bieten vor allem bei Dunkelheit keinen guten Kontrast - positiv: ihre Beleuchtung dimmt in Abhängigkeit des Umgebungslichts. Der Knopf für Nebelscheinwerfer und Nebelrückleuchte sitzt ungewohnt oben rechts in der Mittelkonsole, seine Funktionalität ist nicht optimal (Funktionen über mehrmaliges Drücken, dazugehörige Kontrollleuchten in den Armaturen). Das Handschuhfach ist nur ein recht kleiner Schlitz und unbeleuchtet - keine optimale Lösung, es erfüllt aber seinen Zweck. Das Zündschloss ist schlecht einsehbar und zu nahe am Armaturenbrett verbaut. Beim Cabrio ist kein Heckscheibenwischer erhältlich, auch nicht als Option. Dieser wäre aber dringend nötig. Bei nassem Wetter wird der Straßenschmutz an die Heckscheibe gewirbelt, wodurch sie absolut undurchsichtig wird. Leseleuchten sind im Fiat überhaupt nicht verbaut.

2,3 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzen finden Personen bis zu einer Größe von fast 2 m ausreichend Platz, man hat auch subjektiv ein großzügiges Raumgefühl dank guter Kopffreiheit. Die Innenbreite geht in Ordnung, entspricht dem Üblichen eines Kleinwagens.

4,2 Raumangebot hinten*

– Hinten wird's allerdings eng: sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz nur noch für höchstens 1,70 m große Personen, die mit ihren Knien dann schon an den Vordersitzen anstoßen. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, was aber nicht so ins Gewicht fällt, da der 500 hinten nur für zwei Personen ausgelegt ist.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Fiat hat für seinen 500 mit dem 75 PS-Dieselmotor eine straffe Feder-/Dämpferauslegung gewählt. Insgesamt kann man mit der Abstimmung zufrieden sein, denn die Unebenheiten der Straße werden meist passabel geschluckt, die Insassen nicht über Gebühr malträtiert. Trotzdem, gelegentlich kommen die Stöße härter durch und es fällt ein gewisses Stuckern der Karosserie auf, so wie es von Kleinstwagen mit kurzem Radstand und kurzen Federwegen kennt. Die Seitenneigung der Karosserie ist durchschnittlich, auch bei schnellen Richtungswechseln halten sich die Wankbewegungen in Grenzen.

3,0 Sitze

Die Fahrersitzfläche lässt sich nur in der Neigung einstellen, in der Höhe ändert sich wenig. Die Sitzlehnen und -flächen der Vordersitze sind zufriedenstellend ausgeformt, um den Seitenhalt ist es aber nicht so gut bestellt. Die Füße können befriedigend abgestützt werden. Auf der Rückbank sitzt es sich zufriedenstellend, es gibt wenig Seitenhalt auf den straff gepolsterten Sitzen.

- + Der Sitzkomfort der eher weich gefederten Sitze vorn ist gut. Die Sitzpolster sind atmungsaktiv.
- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen.

4,4 Innengeräusch

– Aus der Art seiner Verbrennung macht der kleine Diesel kein Geheimnis. Bei jeder Drehzahl und jedem Lastzustand nagelt der Selbstzünder deutlich hörbar. Der Geräuschpegel steigt linear mit der Drehzahl. Sowohl Wind- als auch Fahrgeräusch sind im Cabrio noch deutlich besser zu vernehmen als im 500er mit Stahldach. Ein bei 130 km/h gemessener Geräuschpegel im Innenraum von mehr als 76 dB (A) ist einfach zu viel.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC- Klimakammer)
Vorne spricht die Heizung recht schnell an und erwärmt den Innenraum in zufriedenstellender Geschwindigkeit. Hinten sind Ansprechverhalten und Heizwirkung deutlich schlechter.

⊕ Die optionale Klimaautomatik regelt sinnvoll und effektiv, an heißen Tagen kann ihre Kühlleistung durchaus überzeugen. Ein Pollenfilter reinigt die Außenluft auf ihrem Weg in den Innenraum.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen*

⊕ Im Stadtverkehr fährt man mit dem 75 PS-Diesel voll mit. Er entfaltet ein großzügiges Drehmoment und wirkt nie überfordert. Anders sieht es aus wenn man die 120 km/h-Grenze überschritten hat. Dann muss der kleine Selbstzünder schwer arbeiten, um den Fiat an seine Höchstgeschwindigkeit (ein Geschwindigkeitsbereich, für den der 500er auch nicht entwickelt wurde) heranzuführen.

2,0 Laufkultur

⊕ Auch wenn die Maschine deutlich zu hören ist, Vibrieren und Brummen tritt im Fahrbetrieb kaum auf.

2,4 Schaltung

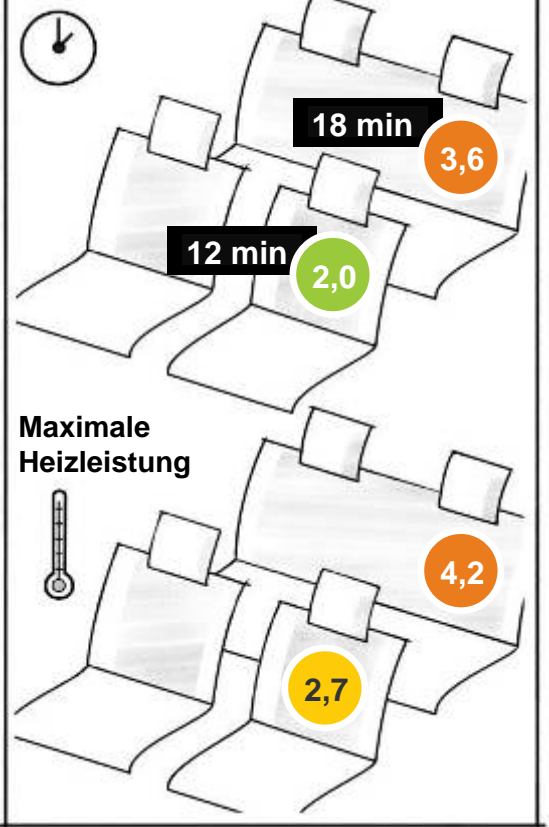
⊕ Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich recht gut einlegen, kurze Wege und eine ordentliche Präzision erleichtern das Schalten. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknäuf vor versehentlichem Einlegen gesichert; wenn man ihn einlegt, sollte man stehen, sonst kracht es etwas im Getriebe.

⊖ Bei schnellem und unpräzise Schalten kann sich der Ganghebel verhaken. Der Gassenwechsel beim Schalten zwischen dem vierten und fünften Gang ist nicht eindeutig fühlbar.

2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die fünf Übersetzungsstufen sind stimmig, die Ganganschlüsse passen. Die Gesamtübersetzung ist gut, könnte aber etwas länger gewählt werden, damit der Motor bei Höchstgeschwindigkeit nicht voll ausgedreht. Ein sechster Gang als Overdrive könnte diese Unsauberkeit beheben. Wer das Fahrzeug nicht ständig in hohen Geschwindigkeiten bewegt, wird ihn aber nicht vermissen.

Heizungsansprechen



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Fiat 500 verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil, Längsrinnen oder Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Spur. Über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP verfügt er leider nur gegen Aufpreis - unbedingt mitbestellen! Es unterstützt den Fahrer, bei plötzlichen Ausweichmanövern das Auto unter Kontrolle zu halten. Auf glattem Untergrund greift die Traktionskontrolle ein und bremst durchdrehende Räder ab. Beim ADAC-Ausweichtest schneidet der Fiat 500 gut ab. Bei sanften Ausweichmanövern reagiert er gutmütig mit leichtem Untersteuern, bei stärkeren Haken neigt er zu einem Gegenpendler mit dem Heck.

2,0 Kurvenverhalten

⊕ Völlig unkritisch zeigt sich der 500 in Kurven, mit seiner leichten Untersteuerneigung lässt er sich auch von weniger geübten Fahrern problemlos steuern. In kritischen Situationen unterstützt das ESP (optional) den Fahrer zusätzlich. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch beladen bleibt der 500 gut beherrschbar.

2,3 Lenkung*

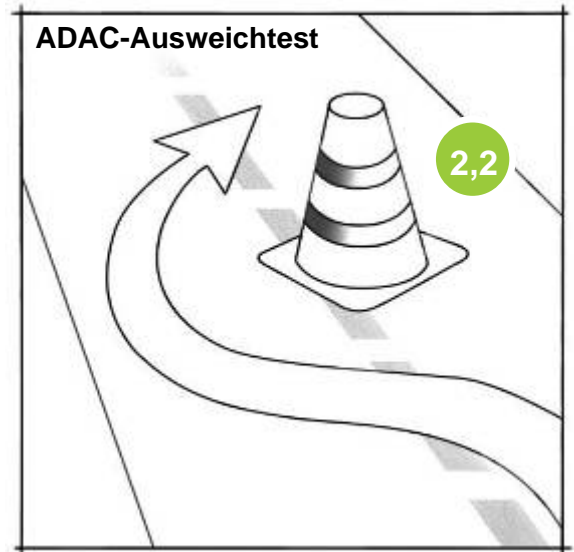
Der Wendekreis des Fiat 500C liegt bei ca. 10 m. Das ist für einen Kleinwagen ein gerade noch akzeptabler Wert.

⊕ Die Lenkung zeigt sich präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie reagiert gut auf Lenkbefehle. Insgesamt ist sie direkt ausgelegt und unterstützt so die Agilität des kleinen Fiat. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering (City-Modus für Servolenkung).

2,7 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiat 500 39 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 185/55 R15). Dabei zeigt die Bremsanlage eine ordentliche Standfestigkeit.

⊕ Die Bremse spricht fein an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent (Option) hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,6

SICHERHEIT

3,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Fiat 500 verfügt serienmäßig über ABS. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage zu und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam. In der Option ESP enthalten ist eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren ein Zurückrollen am Hang für einen Augenblick unterbindet.
- ⊖ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent BAS kosten leider Aufpreis.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Fiat 500 sehr gute Ergebnisse und damit alle fünf möglichen Sterne. Der Test wurde zwar mit keinem Cabrio durchgeführt, die Karosserien sind aber ähnlich aufgebaut und lassen den direkten Vergleich zu. Nicht nur die Karosserie ist sehr stabil - die Insassen werden zusätzlich von sieben Airbags geschützt (Front-, Seiten-, Kopfairbags plus Knieairbag für den Fahrer). Die Kopfstützen vorne bieten auch großen Personen mit 1,90 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,65 m große Personen. Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Nach einem Unfall kann man dank der stabilen Bügeltürgriffe verklemmte Türen leichter öffnen. Da es sich um kein Vollcabrio handelt und sowohl Säulen als auch Dachholme vollständig vorhanden sind wird das Fahrzeug bei einem Überschlag ähnlich stabil sein wie die vergleichbare Limousine.
- ⊖ Die runde Form der Kopfstützen ist modern und gefällig, für die Sicherheit aber nicht ideal. Warndreieck und Verbandskasten können nicht vernünftig verstaut werden.

2,5

Kindersicherheit

- ⊕ Beim EuroNCAP-Crashtest erreicht er 28 von 49 möglichen Punkten und somit drei Sterne. Die Kindersicherheit wurde mit einem geschlossenen Fiat 500 ermittelt. Da sich das Cabrio aber kaum unterscheidet, werden die Ergebnisse als übertragbar angesehen. Auf den beiden Rücksitzen kann man Kindersitze recht unkompliziert mittels Isofix befestigen, zusätzlich stehen auch Ankerhaken zur Verfügung. Angurten von Kindersitzen ist auch gut möglich, da die Gurte lang genug sind, die Gurtschlösser kurz genug und der Abstand zwischen den Gurtanlenkungen weit genug ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag deaktivieren lässt.
- ⊖ Der Beifahrerairbag wird über eine Menüfunktion im Bordcomputer deaktiviert. Die Möglichkeit einer Fehlbedienung besteht.

3,5

Fußgängerschutz

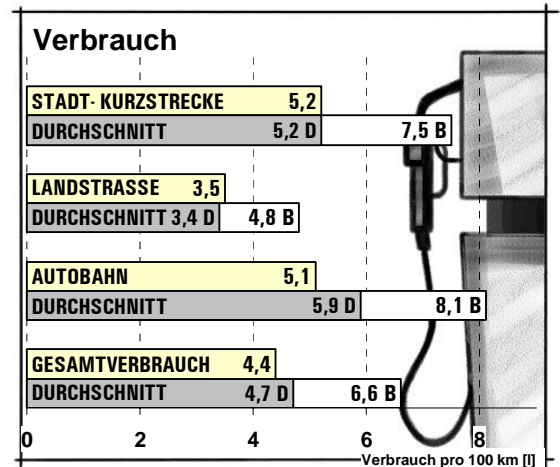
Beim simulierten Fußgängerunfall (nach EuroNCAP-Norm) schneidet der neue 500 mit zwei von vier Sternen nur mäßig ab. Der kurze Vorbau macht es schwierig, eine für Fußgänger entschärfte Front zu konstruieren.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Fiat 500 mit dem 1,3 l-Dieselmotor beträgt 4,4 l/100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 116 g pro Kilometer. Damit kann der kleine Italiener 25 EcoTest-Punkte in der Kleinstwagenklasse erreichen. Innerorts konsumiert er 5,2 l, außerorts 3,5 l und auf der Autobahn 5,1 l pro 100 km.

⊕ Fiat bietet das eco:Drive-Programm an: dabei zeichnet man seine Fahrten auf einem USB-Stick auf und wertet sie anschließend am Computer aus. Das Programm gibt dabei Tipps zum Spritsparen, zusätzlich sieht man, wie gut man im Öko-Index innerhalb "Community" liegt. Idee und Umsetzung sind Fiat gut gelungen, denn der italienische Hersteller setzt dort an, wo am meisten Spritsparpotenzial liegt - am Gasfuß des Fahrers. Dieser wird praktisch durch einen Wettbewerb zum Sparen animiert und kann damit spielerisch etwas für die Umwelt tun.



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

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind niedrig. Der Partikelausstoß geht erwartungsgemäß gegen null. Keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig. Somit erhält der Fiat im ADAC EcoTest 44 Punkte. Kombiniert mit dem CO₂-Ausstoß erreicht er drei Sterne. Der vierte Stern wird nur um einen Punkt verfehlt.

3,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Trotz des für einen Kleinstwagen durchschnittlichen Verbrauchs erreicht der Fiat, aufgrund der geringen Kosten für Dieselmotor, eine gute Benotung für die Betriebskosten.

5,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

1,5

Wertstabilität*

⊕ Sicher wird auch der neue Fiat 500, wie sein klassisches Vorbild, zum Kultauto werden. Der Retrolook gepaart mit neuer Technik wird auch auf dem Gebrauchtwagenmarkt hohes Ansehen erlangen. Aus diesem Grund ist das 500er Cabrio sehr wertstabil.

5,2

Kosten für Anschaffung*

⊖ 15.800 € als Einstiegspreis, im Testfahrzeug durch sinnvolle Zusatzausstattung auf 19.620 € aufgestockt, das ist für einen Kleinwagen nicht mehr tolerierbar. Die Ausstattungsvariante des Testfahrzeugs ist sinnvoll zusammengestellt. Es ist kein überteuerter Schnickschnack an Bord, den man nie nutzt. Deswegen sind knapp 20.000 € für ein Fiat 500 Cabrio ein realistischer Neuwagenpreis. Und das ist schlichtweg zu teuer.

3,4

Fixkosten*

Die Fixkosten sind durchschnittlich. Während die jährliche Steuerbelastung mit 123 € noch erträglich ist, sind die Kosten für die Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung sehr hoch. Alleine die Vollkaskoklasse zeigt sich erschwinglich.

3,5

Monatliche Gesamtkosten*

Auch wenn die Betriebskosten und der monatliche Wertverlust gering ausfallen, kann das 500er Cabrio aufgrund der hohen Werkstattkosten und der durchschnittlichen Fixkosten nur ein mittelmäßiges Ergebnis in den monatlichen Gesamtkosten erlangen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	1.4 16V	1.3 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1368	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	73(100)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	131/4250	145/1500
0-100 km/h[s]	13,4	11,0	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	182	165
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,1 S	6,8 S	4,4 D
CO2 [g/km]	119	140	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/17	16/15/17	15/14/17
Steuer pro Jahr [Euro]	26	68	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	371	441	380
Preis [Euro]	13.800	15.800	15.800

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1248 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,05/9,9 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,6 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,2/ 3,5/ 5,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	110g/km/ 116g/km
Innengeräusch 130km/h	76dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3546/1627/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1090 kg/345 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	175 l/460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	795 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	82 Euro
Monatliche Werkstattkosten	57 Euro
Monatliche Fixkosten	64 Euro
Monatlicher Wertverlust	177 Euro
Monatliche Gesamtkosten	380 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/14/17
Grundpreis	15.800 Euro

NOTENSKALA

 Sehr gut	0,6 – 1,5	 Ausreichend	3,6 – 4,5
 Gut	1,6 – 2,5	 Mangelhaft	4,6 – 5,5
 Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Fiat 500C 1.3 JTD Multijet 16V Pop (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. Bremsassistent)	350 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht(Bi-Xenon)	700 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage(mit MP3-Player)	Serie
Beifahrerairbag deaktivierbar (über Bordcomputer)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrersitz, höhenstellbar	100 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	100 Euro
Klimaanlage/-automatik (inkl. Pollenfilter)	1100 Euro/1400 Euro ^o
Knieairbag (Fahrerseite)	Serie
Lenkrad, höhenstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	170 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Fahreigenschaften	2,4
Verarbeitung	3,2	Fahrstabilität	2,1
Sicht	2,9	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,8	Lenkung*	2,3
Kofferraum-Volumen*	2,7	Bremse	2,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,8	Sicherheit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,8
Innenraum	2,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,5
Raumangebot hinten*	4,2	Umwelt/EcoTest	2,6
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	3,5
Komfort	3,0	Schadstoffe	1,6
Federung	3,0		
Sitze	3,0	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,4
Innengeräusch	4,4	Betriebskosten*	2,0
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	5,2
Motor/Antrieb	2,2	Wertstabilität*	1,5
Fahrleistungen*	2,1	Kosten für Anschaffung*	5,2
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	3,4
Schaltung	2,4	Monatliche Gesamtkosten*	3,5
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest