



Fiat 500C TwinAir Lounge

Zweitüriges Cabriolet in der Kleinstwagenklasse (63 kW / 86 PS)

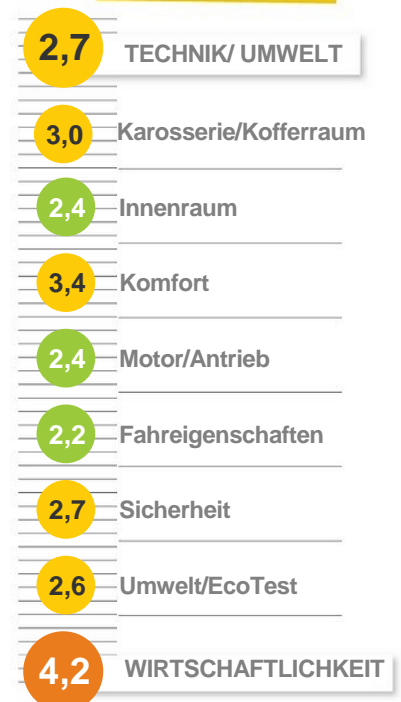
Fiat lässt den Zweizylinder wieder aufleben. Vor einem halben Jahrhundert gab es das im 500 schon einmal. Damals mit 479 ccm Hubraum und 13,5 PS. Heute sind die Leistungswerte zumindest etwas imposanter: 86 PS dank 875 ccm Hubraum, Turbolader und elektronisch gesteuerter Einlassventile. Fiat tituliert den TwinAir als "Sparsamster PKW-Benziner weltweit". Die 4,1 l/100 km Verbrauchsangabe können im ADAC-EcoTest aber nicht ganz bestätigt werden. Im Zulassungszyklus kommt er zwar auch im EcoTest nahe an die Herstellerangabe, doch sobald etwas mehr Leistung abgefordert wird, steigt der Verbrauch sehr stark an. Die Eco-Taste hilft effektiv durch Leistungsreduzierung den Verbrauch zu senken. Der laute Innenraum und die rauen Manieren des Zweizylinders werden gehobenen Komfortansprüchen nicht gerecht. Ansonsten kann der 500 durch ein gutes Raumangebot, erstaunlich spritzige Fahrleistungen und eine gute Sicherheit punkten. ESP kostet aber leider immer noch Aufpreis. Und das, obwohl der Grundpreis 17.700 Euro beträgt.

Karosserievarianten: Dreitürer. **Konkurrenten:** keine.

- +** gutes Platzangebot vorne, sieben Airbags Serie, vorne bequemer Einstieg, spritzige Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften (mit ESP), kurzer Bremsweg
- bei offenem Verdeck schlechte Sicht nach hinten, kleine Kofferraumöffnung, hinten wenig Platz, lauter Innenraum, schlechte Laufkultur, ESP nur gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

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 330 kg beladen werden. Der Motorraum ist von unten zufriedenstellend abgeschottet. Lackierte Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern, gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen verbaut). Die Stoßfänger sind vorn wie hinten teilweise durch Chromleisten gegen kleine Parkremplern geschützt (Serie beim Lounge).

⊕ 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 entfleucht der Innenausstattung auch 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. Ein extra Windschott ist gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Schwellerschutzleisten kosten Aufpreis. 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.

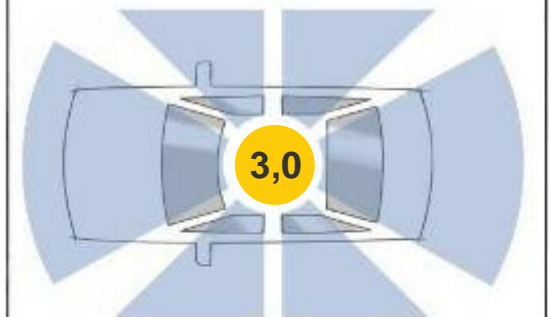
2,9

Sicht

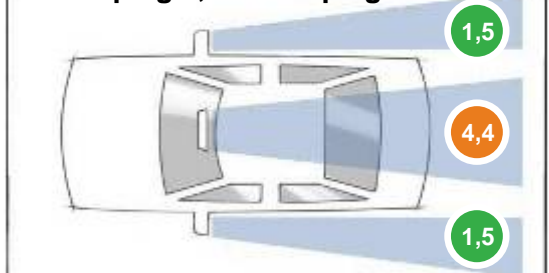
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der kleine 500 bei geschlossenem Dach ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Die Dachsäulen stören nicht besonders, nur nach schräg hinten und durch die kleine Heckscheibe könnte die Sicht etwas besser sein - die breiten C-Säulen sind das übliche Problem moderner Autos. Gegen Aufpreis gibt es helle Xenonscheinwerfer, aber auch die im Testwagen verbauten Halogenscheinwerfer sorgen schon für eine zufriedenstellende Fahrbahnausleuchtung. Tagfahrlicht ist bei allen Varianten Serie.

⊕ 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.

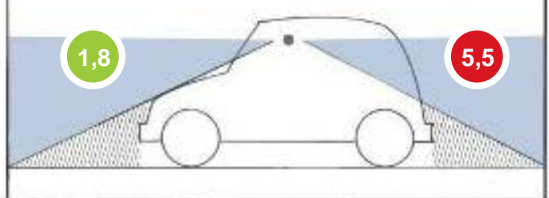
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

Kleine Gegenstände auf der Straße vorn lassen sich leicht erkennen. Die hinteren Kopfstützen sind weitgehend versenkbar und behindern so die Sicht nach hinten kaum. Auf Wunsch gibt es einen automatisch abblendenden Innenspiegel (nicht im Testwagen). 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. Nach hinten ist der Bodenblick bei geschlossenem Dach nicht so günstig, da das Heckfenster zu hoch angesetzt ist. Bei komplett geöffnetem Verdeck ist die Sicht nach hinten fast komplett blockiert.



Versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten. Bei geöffnetem Dach wird die Sicht durch das Verdeck komplett blockiert.

2,8 Ein-/Ausstieg

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe 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.

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 Vorschieben 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.

2,4 INNENRAUM

2,3 Bedienung

⊕ Der Fiat 500C 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 Berganfahrhilfe, welche bei Wahl des ESP im Fahrzeug verbaut ist, erleichtert das Anfahren am Berg. 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.

1,8 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 Kleinstwagens.

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.

3,4 KOMFORT

3,0 Federung

Fiat hat für den 500C TwinAir 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 eine gewisse Stuckerneigung der Karosserie auf, so wie es von Kleinwagen mit kurzem Radstand und kurzen Federwegen kennt. Die Seitenneigung der Karosserie ist durchschnittlich, auch bei schnellen Richtungswechseln halten sich die Wankbewegungen in Grenzen.

3,1 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, auf den straff gepolsterten Rücksitzen und kaum ausgeformten Lehnen ist es aber um den Seitenhalt schlecht bestimmt.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Die gegen Aufpreis erhältliche Lederausstattung sorgt im Sommer schnell dafür, dass man stark schwitzt, da der Bezug nicht perforiert ist. Im Winter fehlt dagegen eine Sitzheizung, welche das kalte Leder erwärmen würde.

4,5 Innengeräusch

⊖ 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. Zudem vollzieht der kleine Zweizylinder lautstark seine Arbeit, der Motor ist stets unangenehm laut im Innenraum präsent.

3,9 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC- Klimakammer)

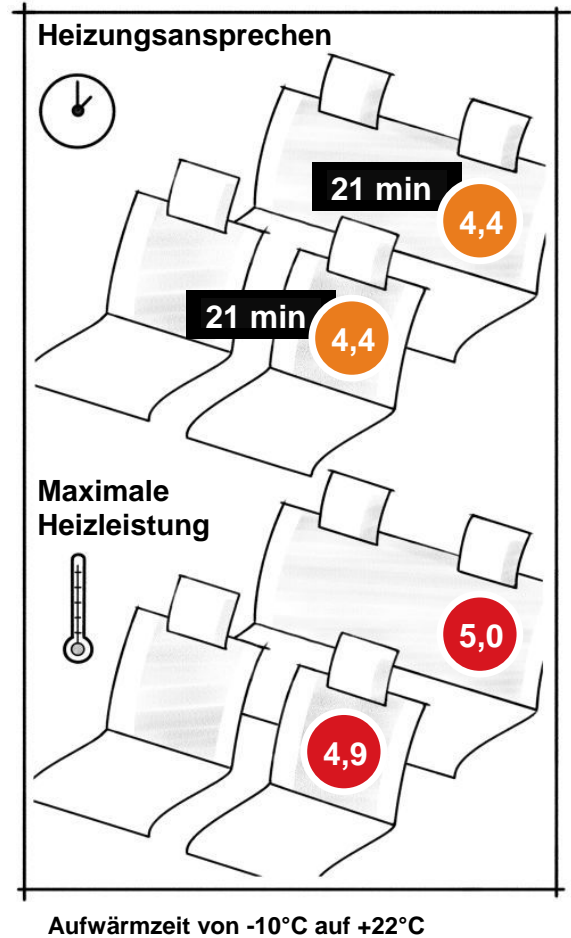
⊕ Die optionale Klimautomatik regelt sinnvoll und effektiv und sorgt an heißen Tagen schnell für angenehm kühle Temperaturen im Innenraum. Ein Pollenfilter ist serienmäßig an Bord.

⊖ Die Heizleistung fällt mau aus. Der kleine Motor braucht zu lange, um den Innenraum bei kalten Temperaturen auf angenehme Temperaturen zu erwärmen. Eine Sitzheizung ist beim Fiat 500 generell nicht erhältlich. Speziell in Verbindung mit der Lederausstattung sollte eine Sitzheizung verbaut sein, da das kalte Leder im Winter sehr unangenehm sein kann.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

1,2 Fahrleistungen*

⊕ Der neu entwickelte Zweizylinder-Turbomotor sorgt für sehr gute Fahrleistungen. Die 85 PS reichen für eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h, der Sprint von 0 auf 100 km/h wird laut Hersteller in 11,5 s erledigt. Das maximale Drehmoment von 145 Nm liegt schon bei 1.900 1/min an, entsprechend gut fallen auch die Elastizitätsmessungen aus. Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen laut ADAC-Messung im vierten Gang lediglich 10 Sekunden. Für einen Kleinwagen ist das ein sehr guter Wert. Auch bei hohen Drehzahlen macht der Motor nicht schlapp, wodurch Überholmanöver zügig vollzogen werden können. Der bei Fiat genannte TwinAir Motor ist das derzeitige einzige Zwei-Zylinder-Aggregat im PKW-Bereich. Der Hubraum liegt gerade einmal bei 0,9 l, trotzdem wird per Turboaufladung und elektronischer Steuerung der Einlassventile (MultiAir) eine maximale Leistung von 85 PS erreicht. Durch Betätigen der Eco-Taste wird das Aggregat auf Sparsamkeit getrimmt. Das maximale Drehmoment wird auf 100 Nm gedrosselt und die Leistung sinkt auf 57 PS. Die Fahrleistungen fallen dadurch deutlich schlechter aus. Speziell bei Geschwindigkeiten überhalb von 130 km/h lässt die Spritzigkeit spürbar nach. In der Stadt kann man allerdings getrost im Eco-Modus fahren, ohne dass man dabei zum Verkehrshindernis wird.



4,3 Laufkultur

⊖ Fiat versucht die bauartbedingt auftretenden Vibrationen des Zwei-Zylinder-Motors durch eine gegenläufige Ausgleichswelle im Kurbelgehäuse zu kompensieren. In der Praxis kann das Triebwerk aber nicht überzeugen. Vibrationen dringen praktisch in jedem Drehzahlbereich in den Innenraum. Diese Vibrationen wären ja noch verschmerzbar, doch werden die Insassen zusätzlich bei jedem Beschleunigungsvorgang durch störendes Motorbrummen malträtiert. Speziell bei Drehzahlen unterhalb von 3.000 1/min sind diese Brummfrequenzen sehr ausgeprägt vorhanden.

2,8 Schaltung

Die fünf Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend einlegen, kurze Wege und eine ordentliche Präzision erleichtern das Schalten. Schnelle Schaltvorgänge können aber schon mal für eine gewisse Hakeligkeit sorgen. Der Rückwärtsgang ist durch einen Ring am Schaltknäuf vor versehentlichem Einlegen gesichert; wenn man ihn einlegt, sollte man stehen, sonst kann es im Getriebe auch mal lautstark krachen.

Eine Gangempfehlung hilft zwar, immer im ökologischsten Gang zu fahren, doch die Schaltpunktanzeige neigt dazu, dem Fahrer schon bei niedrigen Geschwindigkeiten einen hohen Gang anzuzeigen, um die Drehzahlen gering zu halten. Aufgrund des bei niedrigen Drehzahlen stark brummenden Motors neigt man dazu, die Schaltempfehlung zur Erhöhung des Fahrkomforts zu ignorieren.

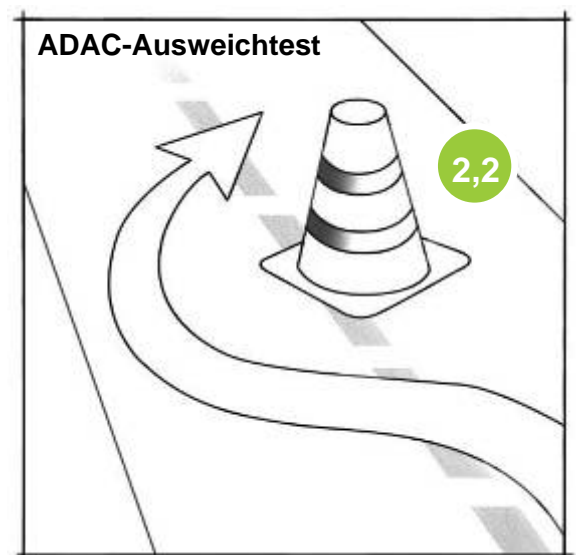
2,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünf-Gang-Getriebes passen insgesamt gut zum Motor. Einzig der Sprung vom zweiten in den dritten Gang ist etwas zu groß geraten. Ein sechster Gang ist nicht zwingend erforderlich, würde aber die Drehzahlen bei höheren Autobahngeschwindigkeiten noch etwas reduzieren.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Fiat 500C 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.



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.

2,0 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 das kleine Cabrio gut beherrschbar.

2,4 Lenkung*

Der Wendekreis des Fiat 500C TwinAir liegt bei ca. 10 m. Das ist für einen Kleinstwagen 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. Durch betätigen der Eco-Taste wird automatisch auch der City-Modus aktiviert. Dadurch wird die Lenkunterstützung durch die Servolenkung erhöht und das Lenkrad kann mit kaum Kraftaufwand gedreht werden.

2,3

Bremse

⊕ Der Fiat 500C TwinAir benötigt für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Conti Premium Contact 2 82H der Größe 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.

2,7

SICHERHEIT

3,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Fiat 500 verfügt serienmäßig über ABS. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage an 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. Das ist nicht mehr zeitgemäß. Fiat sollte hier dringend nachbessern und ESP serienmäßig verbauen. Für den Käufer bedeutet das, dass die 350 Euro für ESP unbedingt beim Kauf mit eingeplant werden sollten.

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.

2,4

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 sind und die Gurtanlenkpunkte günstig liegen. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, da sich der Beifahrerairbag deaktivieren lässt.

⊖ Der Beifahrerairbag wird über eine Menüfunktion im Bordcomputer deaktiviert. Die Möglichkeit einer Fehlbedienung besteht. Zudem wird dem Fahrer nicht deutlich genug angezeigt, wenn der Beifahrerairbag deaktiviert ist.

3,5 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (nach EuroNCAP-Norm) schneidet der 500 mit zwei von vier Sternen nur mäßig ab. Der kurze Vorbau macht es schwierig, eine für Fußgänger entschärfte Front zu konstruieren. Es werden 14 von maximal 36 Punkten erreicht.

2,6 UMWELT/ECOTEST

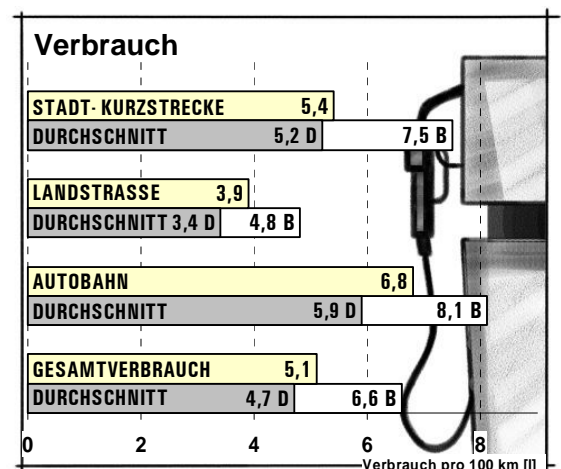
3,3 Verbrauch/CO2*

Der 500 TwinAir wird von Fiat großmundig als "Sparsamster PKW-Benziner weltweit" angepriesen. Im ADAC-EcoTest konnte dieses Versprechen allerdings nicht komplett eingehalten werden. Im Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ) kommt der TwinAir zwar auch im ADAC-Test nahe an die von Fiat versprochenen 4,1 l/100 km, doch sobald etwas mehr Leistung abgerufen wird, steigt der Verbrauch vehement an. So ist es auch nicht verwunderlich, dass der kleine 500C im ADAC-EcoTest, welcher auch einen Autobahnzyklus mit maximal 130 km/h beinhaltet, mit einem CO₂-Ausstoß von 111 g/km nur durchschnittliche 27 Punkte in diesem Kapitel erhält. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,1 l/100 km. Während sich der 500C TwinAir in der Stadt auch dank Start-Stopp-Automatik mit 5,4 l/100 km zufrieden gibt und auch bei Landstraßenfahrt mit gemessenen 3,9 l/100 km auf niedrigem Niveau liegt, steigt der Verbrauch stark an, sobald man dem Motor etwas mehr Leistung abfordert. So gönnt sich der TwinAir im Autobahnzyklus 6,8 l/100 km. Durch Betätigung der Eco-Taste wird das Drehmoment und die Leistung des Motors gedrosselt. Im Autobahnzyklus lässt sich so der Verbrauch um knapp einen Liter senken. In der Stadt und auf der Landstraße konnte im Eco-Modus nur ein minimal niedrigerer Verbrauch ermittelt werden.

⊕ Fiat bietet auch für den TwinAir 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 der "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.

1,9 Schadstoffe

⊕ Der TwinAir erfüllt die Euro5-Abgasnorm und zeigt im NEFZ keine Auffälligkeiten bei den Schadstoffwerten. Fordert man allerdings dem Motor Leistung ab (z.B. bei Autobahnfahrten), wird das Kraftstoffgemisch stark angefettet. Das hat zur Folge, dass der Ausstoß an Kohlenstoffmonoxid (CO) unter Last stark ansteigt. Im Autobahnzyklus wurde ein CO-Ausstoß von 18 g/km ermittelt.



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

Betätigt man die Eco-Taste, fettet der Motor nicht mehr so stark an und der CO-Ausstoß (und damit auch der Verbrauch) sinkt deutlich. Aufgrund des hohen CO-Ausstoßes kann der Fiat 500C TwinAir bei den Schadstoffen mit 41 Punkten nicht komplett überzeugen. Insgesamt verpasst er dadurch die vier Sterne im EcoTest und muss sich mit 68 Punkten und drei Sternen zufriedengeben. Unverständlich, dass Fiat überhaupt die Eco-Taste verbaut und nicht konsequent das Sparpotential des Motors durch ein ökologisch ausgerichtetes Motorkennfeld ausnutzt. Besser wäre, wenn der Eco-Modus als Standard-Modus vorliegen würde und sich wie auch beim 1,4 l Benziner über eine Sporttaste die Leistung erhöhen lässt.

4,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Da sich der Verbrauch für einen Kleinwagen im durchschnittlichen Bereich bewegt, liegen auch die Betriebskosten im Klassendurchschnitt. Freilich kann der kleine Benziner hier nicht mit den günstigen Betriebskosten von Dieselfahrzeugen mithalten.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,3 Wertstabilität*

⊕ Dem Fiat 500C TwinAir kann ein guter Restwertverlauf vorhergesagt werden. Positiv wirkt sich das kultige Design aus, welches sich speziell bei weiblichen Autofahrern großer Beliebtheit erfreut.

5,5 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Fiat 500C TwinAir rundet nicht wie man im ersten Moment meinen würde, die Motorenpalette nach unten ab. Vielmehr reiht er sich leistungs- und preismäßig zwischen dem 69 PS starken 1.2 8V und dem 100 PS starken 1.4 16V Vierzylindern ein. Der TwinAir ist ab 15.700 Euro zu haben, die hier getestete Variante schlägt aber schon mit 17.700 Euro zu Buche. Das Fiat dann noch 350 Euro Aufpreis für ESP verlangt, ist schon etwas unverschämt. Der Aufpreis für ESP sollte beim Fahrzeugkauf unbedingt mit einkalkuliert werden. Immerhin zeigt sich das kleine Cabrio ansonsten gut ausgestattet und bietet neben serienmäßiger Klimaanlage und elektrischem Faltdach auch einige nicht klassenübliche Extras, wie Xenonscheinwerfer oder Klimaautomatik in der Aufpreisliste.

2,5 Fixkosten*

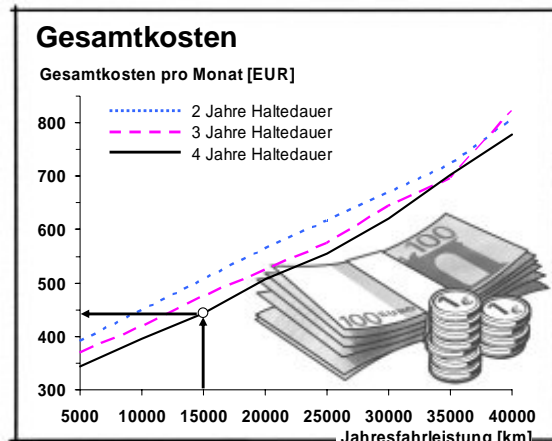
⊕ Aufgrund des geringen Hubraums und dem niedrigen angegebenen CO₂-Ausstoß von 95 g werden jährlich gerade einmal 18 Euro KFZ-Steuer fällig. Die Kosten für die Haftpflichtversicherung liegen niedrig.

⊖ Anders sieht es in der Teil- und Vollkaskoversicherung aus. Hier wird das 500 Cabrio nicht wirklich günstig eingestuft.

5,0

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Kosten kann der Fiat 500C Twinair nicht punkten. Der Anschaffungspreis liegt einfach zu hoch, was zur Folge hat, dass man trotz der guten prozentualen Wertstabilität absolut gesehen hohe monatliche Kosten für den Wertverlust einkalkulieren muss.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 444 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	TwinAir	1.4 16V	1.3 JTD Multijet 16V Start&Stopp
Aufbau/Türen	CA/2	CA/2	CA/2	CA/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	4/1368	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	63(86)	73(100)	70(95)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	145/1900	131/4250	200/1500
0-100 km/h[s]	13,4	11,5	11,0	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	173	182	180
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,1 S	5,1 S	6,8 S	4,3 D
CO2 [g/km]	119	95	140	104
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/17	13/16/17	13/15/17	18/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	26	18	68	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	420	441	477	455
Preis [Euro]	14.100	15.700	16.100	17.100

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

2-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	875 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	1900 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15H
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,05/9,9 m
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	7,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,3 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/ 3,9/ 6,8 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	95g/km / 111g/km
Innengeräusch 130km/h	76dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3546/1627/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1055 kg/330 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	175 l/460 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	685 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Start-Stop-System	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	350 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	700 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	100 Euro ^o
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/300 Euro
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (ohne Sitzheizung)	1.200 Euro ^o
Windschott	150 Euro ^o
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	45 Euro
Monatliche Fixkosten	59 Euro
Monatlicher Wertverlust	226 Euro
Monatliche Gesamtkosten	445 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/16/17
Grundpreis	17.700 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 TwinAir Lounge

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest