



Fiat 500 0.9 TwinAir Start&Stopp Lounge

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (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 Eckdaten deutlich imposanter: 86 PS dank 875 ccm Hubraum, Turbolader und elektronisch gesteuerte Einlassventile. Die von Fiat angegebenen 4,1 l/100 km können im ADAC-EcoTest nicht bestätigt werden. Im Zulassungszyklus kommt er zwar 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. Das hohe Geräuschniveau im Innenraum und die rauen Manieren des Zweizylinders werden gehobenen Komfortansprüchen nicht gerecht. Punkten kann der 500 durch ein gutes Raumangebot, erstaunlich spritzige Fahrleistungen und eine gute Sicherheit. ESP kostet aber leider immer noch Aufpreis. Und das, obwohl der Grundpreis 14.900 Euro beträgt.

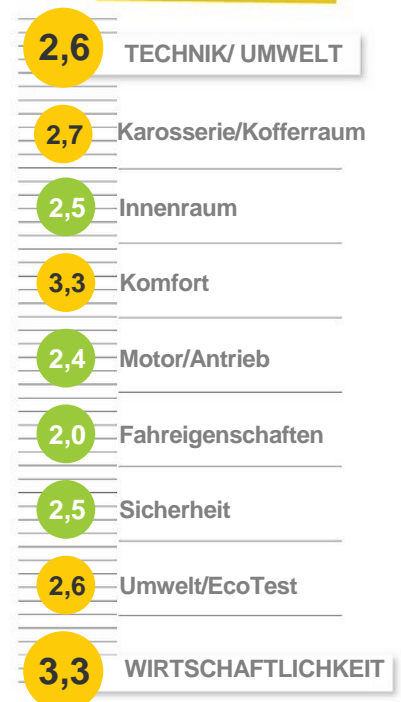
Karosserievarianten: Cabrio. **Konkurrenten:** u.a. Ford Ka, Nissan Pixo, Opel Agila, Suzuki Alto, VW Up!

+ gutes Platzangebot vorne, sieben Airbags Serie, vorne bequemer Einstieg, spritzige Fahrleistungen, sichere Fahreigenschaften (mit ESP), kurzer Bremsweg

- schlechte Laufkultur, ESP gegen Aufpreis, lauter Innenraum, hinten wenig Platz



ADAC-URTEIL



2,7

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. Der Motorraum ist nach unten zufriedenstellend abgedeckt, vor allem Luftverwirbelungen werden dadurch vermieden und der Verbrauch nicht unnötig erhöht. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt, die maximale Zuladung beträgt 350 kg.

- ⊕ 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. 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 teilweise ruppigen Fahrwerks entfleucht der Innenausstattung bei schlechten Straßen kein Geräusch, alles wirkt soweit solide.
- ⊖ Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, gibt es nur als Original-Zubehör. Auch die Stoßfänger sind komplett lackiert, mit Chromeinlagen versehen und damit bei kleinen Remplern ungeschützt. Die Türausschnitte sind kratzemfindlich und nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Als Reserverad steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren sollte.

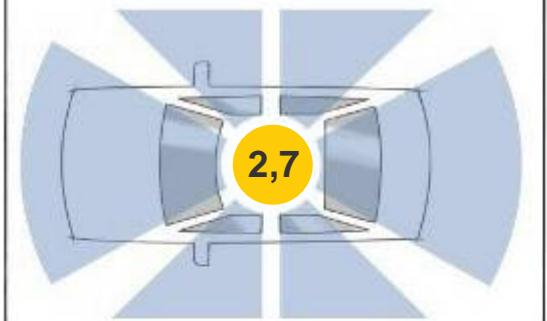
2,6

Sicht

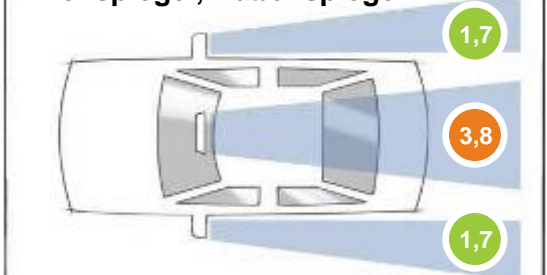
Bei der ADAC-Rundumsichtmessung kann der kleine 500 ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Die Dachsäulen stören nicht besonders, nur nach schräg hinten könnte die Sicht etwas besser sein - die breiten C-Säulen sind das übliche Problem moderner Autos.

- ⊕ 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 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 und akustisch warnende Parksensoren für das Heck (beides nicht im Testwagen verbaut).

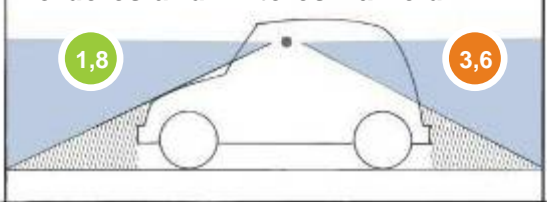
Rundumsicht



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.



Die breiten C-Säulen und die relativ hohen Fensterkanten verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

- Die Sicht im Innenspiegel ist nicht optimal, etwas zu klein der gespiegelte Bereich.

2,8 Ein-/Ausstieg

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten nicht so leicht. Unverständlich: die mechanische Memory-Funktion für den Beifahrersitz kostet 50 Euro Aufpreis - das sollte wirklich Serie sein. 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 erleichtern das Einsteigen. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden.

- Es gibt nur für den Beifahrer einen Haltegriff am Dachhimmel.



Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, ist das Ein- und Aussteigen im Fond recht beschwerlich.

2,5 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum verfügt im Normalfall über ein Volumen von 185 l, das ist nur Durchschnitt für diese Klasse.

+ Klappt man die Rückbank um, stehen großzügige 465 l zur Verfügung.



Mit 185 l Kofferraum-Volumen liegt der Fiat 500 im Mittelfeld seiner Klasse. Ein vergleichbarer VW Fox bietet jedoch mit 250 l Volumen deutlich mehr Platz.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 70 cm ist die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über die ca. 20 cm hohe Bordwand gehoben werden.

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und gibt eine verhältnismäßig große Ladeöffnung frei. Damit ist das Gepäckabteil gut zugänglich, zudem die Tiefe sehr gering ist.

- Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Stufe das Verschieben des Gepäcks.

2,3 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.

- Bei umgeklappten Rücksitzen stört die Stufe am Laderaumboden.

2,5

INNENRAUM

2,1

Bedienung

- +** Der Fiat 500 lässt sich leichtgängig und ohne großen Gewöhnungsaufwand bedienen. Das Lenkrad ist in der Höhe einstellbar, die Pedale 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, seine Tasten sind aber zu klein, der eine oder andere Drehregler wäre praktischer. 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 mit einem praktischen Schalter 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.
- 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.



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

2,0

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.

4,3

Raumangebot hinten*

- Hinten wird's allerdings eng: sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht der Platz nur noch für höchstens 1,75 m große Personen, die mit ihren Knien dann schon an den Vordersitz und mit dem Kopf am Dach 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.

3,3 KOMFORT

3,0 Federung

Fiat hat für den 500 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.

3,0 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, die breite Mittelkonsole engt ein wenig die Beinfreiheit ein. 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.
- Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen.

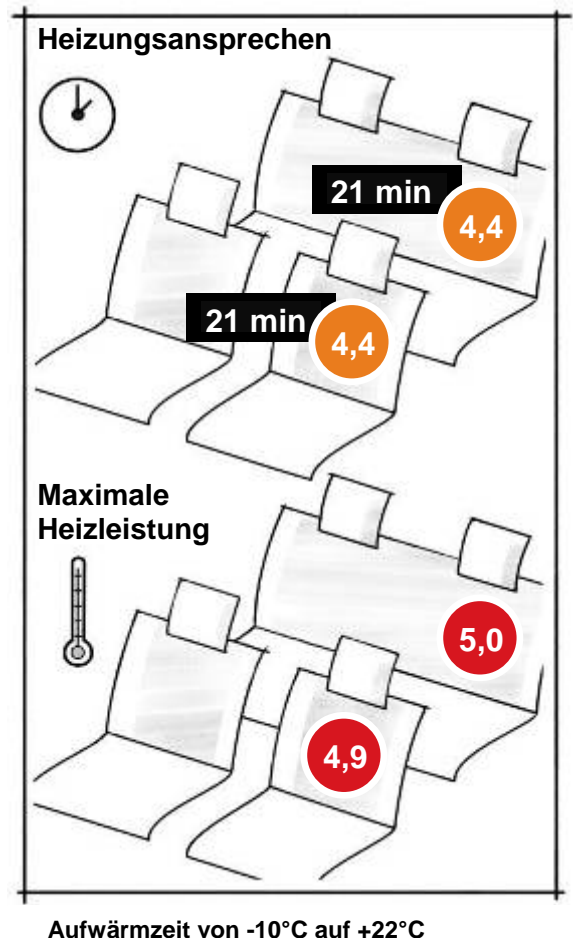
3,7 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der 500er nicht, der gemessene Geräuschpegel fällt mit 73,1 dB(A) hoch aus. Die Fahrgeräusche halten sich im Rahmen, ebenso die Windgeräusche. Der kleine Zweizylinder verrichtet aber lautstark seine Arbeit, der Motor ist stets unangenehm laut im Innenraum präsent.

3,8 Klimatisierung

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

- + Serienmäßig verfügt der 500er in der Lounge-Ausstattung über eine manuelle Klimaanlage, auf Wunsch gibt's eine Klimaautomatik. Diese regelt sinnvoll und effektiv, an heißen Tagen kann ihre Kühlleistung durchaus überzeugen. Ein Pollenfilter reinigt die Außenluft auf ihrem Weg in den Innenraum.
- 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 nicht erhältlich. Speziell in Verbindung mit der optionalen Lederausstattung (nicht im Testwagen verbaut) sollte eine Sitzheizung verbaut sein, da das kalte Leder im Winter sehr unangenehm sein kann.



⊕ Der 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 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 9,7 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.

⊖ 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.

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.

⊕ 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.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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 bis sehr gut ab, er bleibt stets einwandfrei beherrschbar und zeigt keinerlei Tendenzen zum Kippen oder Schleudern. Das ESP regelt feinfühlig und effektiv.

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.

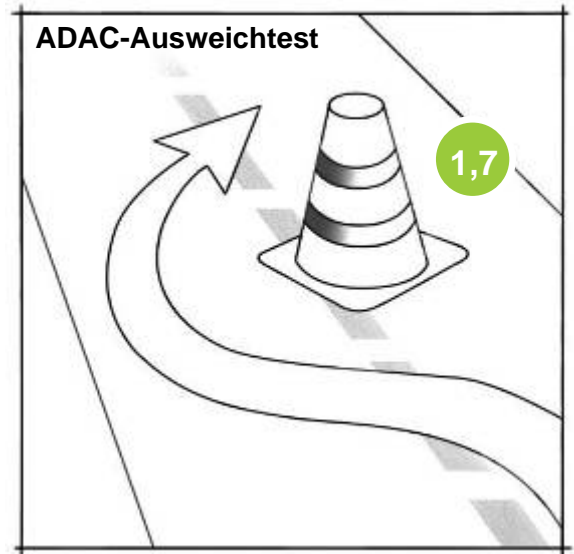
2,4 Lenkung*

Der Wendekreis des Fiat 500 TwinAir 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 Handlichkeit des kleinen Fiat. 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.

2,0 Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiat 500 TwinAir 37 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 195/45 R16 Conti Premium Contact 2 84H). Dabei zeigt die Bremsanlage eine ordentliche Standfestigkeit. Die Bremse spricht fein an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent 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.

2,5

SICHERHEIT

3,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Fiat 500 verfügt serienmäßig über ABS und einen Bremsassistenten. 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 kostet 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.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der Fiat 500 sehr gute Ergebnisse und damit alle fünf möglichen Sterne. 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 Personen bis 1,90 m guten Schutz; hinten reichen die Kopfstützen nur für bis zu 1,70 m große Personen, der Abstand zum Dach ist aber so gering, dass auch für größere Personen ein gewisser Schutz besteht. Personen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. Nach einem Unfall kann man dank der stabilen Bügeltürgriffe verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die runde Form der Kopfstützen ist modern und gefällig, für die Sicherheit aber nicht ideal.

2,0

Kindersicherheit

- +** 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 Gurtanlenkpunkten weit genug ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag über den Bordcomputer deaktivieren lässt.

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

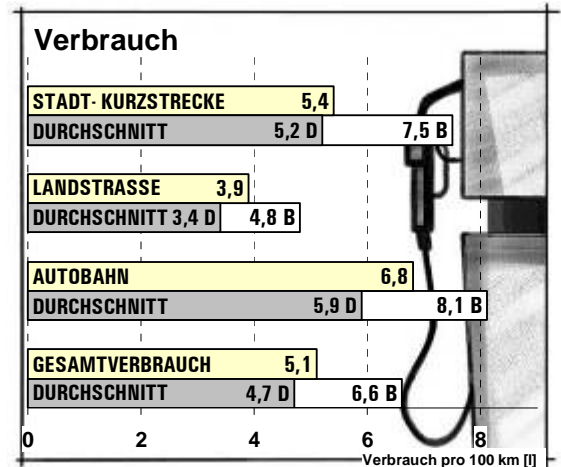
3,3 Verbrauch/CO2*

Der 500 TwinAir wird von Fiat großmündig 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 500 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 500 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. 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 500 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.



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

3,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

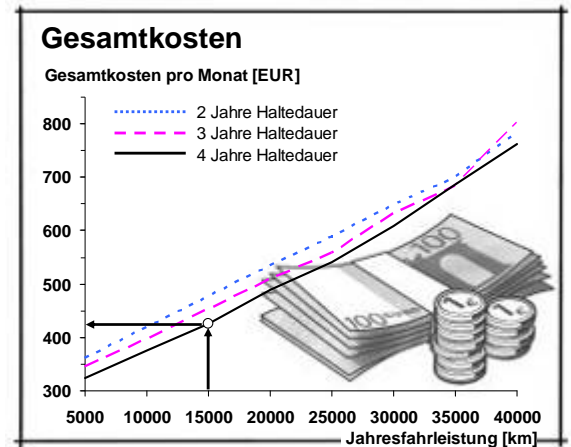
4,0 Betriebskosten*

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

4,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung werden uns vom Hersteller keine Daten zur Verfügung gestellt - die Höhe der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- + Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die Aufwendungen für den Reifenersatz liegen über dem Durchschnitt der Fahrzeugklasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 426 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,5 Wertstabilität*

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

3,8 Kosten für Anschaffung*

Der Fiat 500 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 14.900 Euro zu haben. Das Fiat immer 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 Fahrzeug ansonsten gut ausgestattet und bietet neben serienmäßiger Klimaanlage auch einige nicht klassenübliche Extras, wie Xenonscheinwerfer oder Klimaautomatik in der Aufpreisliste.

2,3 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 der 500 nicht wirklich günstig eingestuft.

3,3

Monatliche Gesamtkosten*

Da sowohl die Betriebskosten, als auch der Anschaffungspreis und die Werkstattkosten nicht besonders gut sind, erhält der 500 TwinAir auch absolut gesehen nur eine befriedigende Note.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.2 8V | 0.9 TwinAir Start&Stopp | 1.4 16V | 1.3 JTD Multijet 16V Start&Stopp |
|--------------------------------|----------|----------------------------|----------|--|
| Aufbau/Türen | SR/3 | SR/3 | SR/3 | SR/3 |
| 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] | 12,9 | 11,0 | 10,5 | 10,7 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 160 | 173 | 182 | 180 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 5,0 S | 5,1 S | 6,8 S | 5,0 D |
| CO2 [g/km] | 119 | 95 | 140 | 104 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 13/15/16 | 13/15/16 | 12/14/16 | 18/18/17 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 44 | 18 | 88 | 123 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 402 | 420 | 459 | 455 |
| Preis [Euro] | 11.400 | 12.900 | 15.400 | 16.400 |

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-Haftpf.
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) | 185/55R15T |
| Reifengröße (Testwagen) | 195/45R16H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Trommel |
| Wendekreis links/rechts | 10,1/9,9 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 173 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 11,0 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 7,0 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,5 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 5,1 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 5,4/ 3,9/ 6,8 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 95g/km/ 111g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 73dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 3546/1627/1488 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel) | 1875 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1020 kg/350 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 185 l/465 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 400 kg/800 kg |
| Dachlast | 50 kg |
| Tankinhalt | 35 l |
| Reichweite | 685 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 8 Jahre |

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbiegelenker | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | 900 Euro |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | 350 Euro ^o |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch(hinten) | 300 Euro |
| Regen- und Lichtsensor | nicht erhältlich |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Servolenkung | Serie |
| Start-Stop-System | 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 |
| Klimaanlage | Serie |
| Klimaautomatik | 300 Euro ^o |
| Knieairbag | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder(ohne Sitzheizung) | 1.200 Euro |
| Zentralverriegelung | Serie |

AUSSEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 450 Euro ^o |

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 123 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 48 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 59 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 195 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 425 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 13/15/16 |
| Grundpreis | 14.900 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹ **2,6**

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,7 | Fahreigenschaften | 2,0 |
| Verarbeitung | 3,0 | Fahrstabilität | 1,8 |
| Sicht | 2,6 | Kurvenverhalten | 2,0 |
| Ein-/Ausstieg | 2,8 | Lenkung* | 2,4 |
| Kofferraum-Volumen* | 2,5 | Bremse | 2,0 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,7 | Sicherheit | 2,5 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,3 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 3,6 |
| Innenraum | 2,5 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,9 |
| Bedienung | 2,1 | Kindersicherheit | 2,0 |
| Raumangebot vorne* | 2,0 | Fußgängerschutz | 3,5 |
| Raumangebot hinten* | 4,3 | Umwelt/EcoTest | 2,6 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | Verbrauch/CO2* | 3,3 |
| Komfort | 3,3 | Schadstoffe | 1,9 |
| Federung | 3,0 | | |
| Sitze | 3,0 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 3,3 |
| Innengeräusch | 3,7 | Betriebskosten* | 4,0 |
| Klimatisierung | 3,8 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 4,0 |
| Motor/Antrieb | 2,4 | Wertstabilität* | 2,5 |
| Fahrleistungen* | 1,2 | Kosten für Anschaffung* | 3,8 |
| Laufkultur | 4,3 | Fixkosten* | 2,3 |
| Schaltung | 2,8 | Monatliche Gesamtkosten* | 3,3 |
| Getriebeabstufung | 2,1 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen