



Fiat 500 0.9 8V TwinAir Turbo Start&Stopp Lounge

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (77 kW / 105 PS)

Nach einer Bauzeit von acht Jahren, hat der Fiat 500 eine Modellpflege erhalten. Die Karosserie wurde, bei gleichbleibenden Abmessungen leicht modifiziert. Im Interieur fällt die neu gestaltete Armaturentafel samt dem Display des Infotainmentsystems Uconnect ins Auge. Auf Wunsch gibt es hierfür auch eine Navigationsfunktion. Lackierte Oberflächen sorgen ebenso wie zur Karosseriefarbe passende Sitzbezüge für einen frischen Look. Deutlich optimiert wurde auch der Zweizylinder-Benzinmotor TwinAir. Dank Turboaufladung stellt dieser eine Leistung von 77 kW/105 PS und ein maximales Drehmoment von 145 Nm zur Verfügung. Ab Werk sorgt ein Sechsgang-Schaltgetriebe für die Kraftübertragung. Die damit realisierbaren Fahrleistungen sind im Klassenvergleich aller Ehren wert. Der Motor spricht spontan auf Gasbefehle an und besitzt eine gleichmäßige Leistungsentfaltung, allerdings läuft er aufgrund der kurzen Getriebeübersetzung des Öfteren munter in den Begrenzer, was eine abrupte Drehmomentabsenkung zur Folge hat - speziell in den unteren Gängen muss beim Beschleunigen oft geschaltet werden. Deutlich verbessert wurde auch die Laufkultur. Es sind zwar nach wie vor bauartbedingt deutliche Vibrationen im Innenraum spürbar, diese sind aber lange nicht mehr so ausgeprägt wie noch beim Vorgänger. Beim Verbrauch kann der Fiat im EcoTest allerdings nicht überzeugen - dieser liegt bei 5,5 Litern Super auf 100 Kilometer, was im Klassenvergleich nicht rühmend ist. In Verbindung mit dem straff abgestimmten Fahrwerk und der spontan ansprechenden, wenn auch etwas gefühllosen Lenkung, kann der 500 durchaus als spaßiger Kleinwagen bezeichnet werden. Zu haben ist der kleine Fiat ab 16.650 Euro. Das ist zwar ein stolzer Preis, dafür zeigt sich der 500 auch umfangreich ausgestattet. Unverständlich ist jedoch, dass ein City-Notbremssystem, das es sogar für den Panda gibt, für den Stadtflyer nicht erhältlich ist. **Karosserievarianten:** Cabrio. **Konkurrenten:** u. a.: Opel ADAM, Renault Twingo, smart forfour.

- +** gute Stadtauglichkeit, gut abschätzbare Karosserieproportionen, kräftiger Motor
- geringe Zuladung, lauter Innenraum, hinten kaum Platz, hoher Kraftstoffverbrauch, mäßige Laufkultur



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,3 Familie

1,7 Stadtverkehr

2,7 Senioren

3,0 Langstrecke

4,0 Transport

1,8 Fahrspaß

3,0 Preis/Leistung

Stand: April 2016
Text: Martin Brand

Der kleine 500 zeigt sich insgesamt zufriedenstellend verarbeitet - das Finish macht einen guten Eindruck, bei genauem Hinsehen sind jedoch noch Schwächen erkennbar. Fehlender Klarlack an Heckklappe und Motorhaube sowie scharfe Karosseriekanten im Motorraum, z.B. im Bereich des Haltestabes mindern den Gesamteindruck ebenso wie nur teilweise versiegelte Schweißverbindungen. Die Anbauteile zeigen sich ordentlich eingepasst und die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig. Sowohl der Kofferraum als auch partiell die Heckklappe sind mit robustem Stoff verkleidet. Die Kofferraumbodenmatte dürfte aber stabiler befestigt sein. Das Interieur zeigt sich gut verarbeitet, wenn auch die Kunststoffkanten zum Teil etwas akkurater entgratet sein dürften. In Wagenfarbe lackierte und gleichzeitig hell gehaltene Armaturen sorgen für ein peppiges Ambiente und zeigen sich optisch ansprechend. Der Motorraum ist vollständig von unten verkleidet und auch vor der Hinterachse finden sich aerodynamische Optimierungen.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deswegen schnell. Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen, fehlen zudem. Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel geöffnet werden. Eine Sperrklappe, die ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht. Die Stoßfänger besitzen keine Stoßleisten, die den Lack bei kleinen Remplern schützen würden. Der Rückfahrscheinwerfer und die Nebelschlussleuchte sind bruchgefährdet positioniert. An den Türen findet man zwar dünne Seitenleisten (optional), doch auch diese haben kaum eine Schutzwirkung. Die Motorhaube wird nur mittels eines Haltestabes offen gehalten. Gasdruckfedern wären die bessere Alternative.

Die Alltagstauglichkeit des Fiat 500 ist noch zufriedenstellend. Der dreitürige Kleinwagen besitzt vier vollwertige Sitzplätze. Neben den nur mäßigen Transporteigenschaften verhindert auch der kleine Kraftstofftank (35 l) eine bessere Benotung. Mit einer Tankfüllung sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs nur Reichweiten von 635 Kilometern möglich. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg zulässig. Die erlaubte Stützlast beträgt lediglich 60 kg, somit kann dies für zwei schwere E-Bikes zu wenig sein.

⊕ Dank der kompakten Abmessungen eignet sich der Fiat 500 sehr gut für den Stadtverkehr. Ein großer Vorteil ist vor allem die geringe Fahrzeugbreite von lediglich 1,88 m (inkl. Außenspiegel).

⊖ Die zulässige Zuladung fällt mit 325 kg selbst für einen Viersitzer gering aus. Gebremste Anhänger dürfen nur bis zu einer Gesamtmasse von 800 kg und ungebremste bis 400 kg gezogen werden. Für den Fall einer Reifenpanne gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich unter Umständen schnell als unbrauchbar erweisen kann. Wagenheber und Radmutternschlüssel fehlen, wodurch ein Radwechsel nicht ohne Weiteres möglich ist.

In der ADAC Rundumsichtmessung erreicht der Fiat 500 ein ordentliches Resultat. Die vorderen Dachsäulen stören nicht übermäßig, der Blick schräg nach hinten wird durch die massiven C-Säulen jedoch stark eingeschränkt. Die hinteren Kopfstützen sind versenkbar und beeinträchtigen die Sicht nach hinten nicht zusätzlich.



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

Die Sicht im Innenspiegel fällt akzeptabel aus. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich zufriedenstellend wahrnehmen. Der Fahrer sitzt in durchschnittlicher Höhe und kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Während beheizbare Außenspiegel in den zwei niedrigeren Ausstattungsvarianten Aufpreis kosten, findet man dieses wichtige Ausstattungsmerkmal beim Lounge serienmäßig an Bord. Der Wischbereich fällt akzeptabel aus - sowohl oben rechts als auch an der linken A-Säule bleibt ein größerer Bereich ungewischt. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Bessere Xenon-Scheinwerfer sind gegen Aufpreis erhältlich (nicht im Testwagen).

+ Dank der kompakten Außenmaße erweist sich die Karosserie als sehr übersichtlich. Dank der kurzen und flach verlaufenden Frontpartie werden niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug gut wahrgenommen. Parksensoren am Heck und einen automatisch abblendenden Innenspiegel gibt es gegen Aufpreis (im Testwagen). Die Außenspiegel liefern ein großes Sichtfeld nach hinten. Leider fehlen ihnen aber zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern.

2,9

Ein-/Ausstieg

Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten aufgrund des beengten Einstiegsbereichs nicht so leicht. Immerhin besitzt die mechanische Einstiegshilfe eine Memoryfunktion.

+ Vorn steigt man deutlich komfortabler ein und aus. Der Schweller liegt angenehm niedrig, wodurch die Beine nur wenig angehoben werden müssen. Auch der sehr geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz erleichtert das Einsteigen. Der Abstand zwischen Sitzfläche und dem Dach geht in Ordnung. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer praktischen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden. Die Seitenscheiben lassen sich damit nicht öffnen. Dank Follow-me-Home-Funktion wird der Weg vor dem Fahrzeug nach dem Abschließen für eine gewisse Zeit beleuchtet.

- Die Türrastungen besitzen nur zwei Haltepositionen, in der ersten Rastung ist der Öffnungswinkel sehr groß. Wird die Tür nicht soweit geöffnet, z.B. in engen Parklücken, fallen die Türen auch in der Ebene wieder zu - das ist störend. Einen Haltegriff am Dachhimmel, der beim Ein-/Aussteigen helfen kann, gibt es nur über der Beifahrertür.

2,9

Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt selbst im Klassenvergleich nur durchschnittlich aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen lediglich 185 Liter in das Ladeabteil. Baut man die Abdeckung aus und belädt den Kofferraum bis unters Dach, finden nur zehn Liter mehr oder drei Getränkekisten Platz. Nach dem Umklappen der Rücksitzlehne stehen gemessen bis zur Fensterkante 465 Liter zur Verfügung. Bis unters Dach beladen fasst der Kofferraum dann 705 Liter.

2,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich mittels elektrischem Taster leicht öffnen und schwingt, nach dem sie etwa 1/3 des Weges aufgezogen wurde, von allein auf. Die Heckklappe schwingt weit auf, Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m können aufrecht darunter stehen. Die Kofferraumöffnung besitzt eine ordentliche Höhe, die Breite ist allerdings knapp bemessen. Der Kofferraum selbst ist recht schmal und niedrig. Die Kofferraumabdeckung muss man händisch auf- und zurückklappen, sie ist nicht an der Heckklappe befestigt.

⊕ Dank der geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne befindliche Gegenstände sehr gut erreichen. Das Ladegut muss zum Einladen nicht weit angehoben werden, da die Ladekante knapp 68 Zentimeter über der Fahrbahn liegt.

⊖ Beim Ausladen stört eine Stufe von 20 Zentimetern. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe, die das Verschieben von Ladegut behindert. Große Personen sollten darauf achten, den Kopf nicht an dem abstehenden Schloss zu stoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe trotz des kleinen Formats schwach beleuchtet, da diese ungünstig hinter der Verkleidung verbaut ist. Zum Schließen der Heckklappe gibt es nur ein kurzes Stoffband, das schlecht gegriffen werden kann. Zudem ist ein erhöhter Kraftaufwand notwendig.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich bei allen Ausstattungsvarianten mittig geteilt umklappen. Der Klappmechanismus ist insgesamt nicht besonders gut erreichbar, da er hinter den Gurten versteckt ist. Auch das Zurückklappen der Lehnen gestaltet sich umständlich, da die Lehnen aufgrund der fehlenden Fondtüren nicht gut zugänglich sind.

⊖ Zum Verstauen von kleinen Utensilien fehlen Befestigungs- und Ablagemöglichkeiten. Es gibt nicht mal Zurrösen zur Ladungssicherung. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Lehne können die Sicherheitsgurte eingeklemmt und beschädigt werden.

3,2 INNENRAUM

3,2 Bedienung

Der überarbeitete Fiat 500 lässt sich ohne großen Gewöhnungsaufwand bedienen, die meisten Schalter liegen gut zur Hand. Manche Bedienelemente sind allerdings etwas unkonventionell positioniert. So sind die Taster für die Fahrzeugeinstellungen am Kombiinstrument nur durchschnittlich erreichbar und auch die Fensterheberschalter sind in der Mittelkonsole, und nicht wie üblich in der Türverkleidung angeordnet. Immerhin besitzt der fahrerseitige eine Ab- und Aufwärtsautomatik. Rechts gibt es nur eine Abwärtsautomatik. Die Pedale sind zufriedenstellend angeordnet. Der Ganghebel liegt gut zur Hand. Das Licht wird am Blinkerhebel aktiviert. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und ist klar im Kontrast. Geschwindigkeit, Tankinhalt und Kühlflüssigkeitstemperatur werden aber digital und damit nicht so genau wie bei analogen Anzeigen dargestellt. Betätigt man die Sport-Taste, ändert sich das Layout des Kombiinstrumentes und es wird beispielsweise die Geschwindigkeitsanzeige kursiv angezeigt. Mit dem serienmäßigen Bordcomputer kann man u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch anzeigen lassen. Der Touchscreen des optionalen Audio-/Navigationssystems ist weit oben aber auch recht weit vorn positioniert. Die Menüführung ist nachvollziehbar aufgebaut. Das Radio kann auch mittels Lenkradtasten bedient werden. Das Bedienteil der optionalen Klimaautomatik ist in guter Höhe positioniert, wird teilweise aber vom Schalthebel verdeckt. Die großen Tasten erleichtern die Bedienung. Die Heckscheibenheizung wird nach kurzer Zeit automatisch deaktiviert, um keinen Kraftstoff zu verschwenden. Die Außenspiegel kann man mit einem praktischen Schalter elektrisch einstellen.



Der Innenraum überzeugt durch viel Liebe zum Detail. Die Bedienbarkeit bietet dagegen durchaus Raum für Verbesserungen, so sind einige Bedienelemente schlecht erreichbar oder wahllos im Fahrerbereich verstreut.

⊖ Das Lenkrad kann zwar in der Höhe angepasst werden, der Einstellbereich fällt aber sehr gering aus. Das Zündschloss ist ungünstig im Lenkstock untergebracht. Die Armaturentafel steht im Weg, wodurch sich der Schlüssel nur umständlich einstecken lässt. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion, die Antippfunktion reagiert aber erst sehr spät. Dadurch blinkt man oft doch nur einmal, weil man den Hebel nicht weit genug betätigt hat. Die Nebellampenschalter sind nicht beim Lichtschalter, sondern weit davon entfernt in der Mittelkonsole verbaut. Ablagen gibt es vorn wie hinten kaum. Das unbeleuchtete Handschuhfach besitzt immerhin eine zufriedenstellende Größe. Für die Innenraumbeleuchtung sorgt ausschließlich eine vorn am Himmel verbaute Lampe. Zum Schließen der Türen muss man sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind.

2,3

Raumangebot vorne*

+ Vorn ist das Platzangebot ordentlich bemessen. Personen bis zu einer Körpergröße von rund 1,95 m finden genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die Innenbreite fällt selbst im Klassenvergleich nur durchschnittlich aus. Das Raumgefühl ist in Anbetracht der kleinen Karosserie gut, auch wenn man sich seitlich mehr Ellbogenfreiheit wünscht.

5,0

Raumangebot hinten*

⊖ Hinten ist das Raumangebot dagegen knapp bemessen. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond nur Passagiere bis zu einer Körpergröße von rund 1,70 m genügend Bein- und Kopffreiheit. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, selbst wenn sich nur zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

4,0

Innenraum-Variabilität

Da für den Fiat 500 keine Sitzvarianten angeboten werden, fällt das Resultat in diesem Kapitel nur ausreichend aus. Immerhin lässt sich die Rückbank in allen Ausstattungsvarianten mittig geteilt umklappen.

3,3

KOMFORT

3,0

Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung des Fiat 500 ist tendenziell straff, gewährleistet aber dennoch einen zufriedenstellenden Restkomfort. Lange Bodenwellen schluckt der Kleinwagen souverän und liegt dabei ruhig auf der Straße. Kurze Wellen dringen hingegen recht deutlich zu den Insassen durch. Auf ungleichmäßig welliger Fahrbahn stuckert der Fiat ausgeprägt und zeigt sich auch aufgrund des kurzen Radstandes recht unruhig. Bei Einzelhindernissen und Quertufen spricht die Federung hölzern an und reicht diese nur wenig gedämpft in den Innenraum weiter, grobe Schlägen besonders deutlich durch. Voll beladen spricht die Federung etwas feiner aber dennoch straff an. Kopfsteinpflaster dringt nicht unangenehm bis zu den Insassen durch, ist aber deutlich am Lenkrad spürbar. Karosseriebewegungen beim Beschleunigen und Bremsen treten kaum auf. Bei dynamischen Lenkbewegungen neigt sich die Karosserie für die straffe Abstimmung jedoch recht deutlich. Bei niedrigen Geschwindigkeiten bietet der Fiat einen durchschnittlichen Fahrkomfort und ist auch dann auf feinen Unebenheiten etwas unruhig.

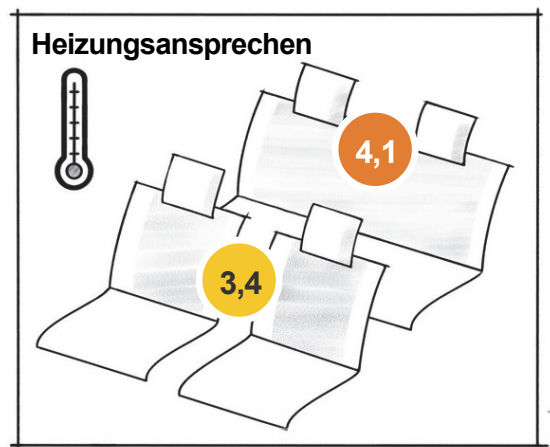
In der Ausstattungsvariante Lounge lässt sich die Sitzfläche in der Höhe einstellen. Da das vordere Ende der Sitzfläche nahezu in gleicher Position bleibt und man nur das hintere Ende in der Höhe verändern kann, entspricht dies eher einer Neigungseinstellung - der restliche Sitz bleibt dabei in der ursprünglichen Position. Die Vordersitzlehnen sind akzeptabel konturiert und die Wangen der kurzen Sitzflächen könnten stärker ausgeprägt sein. Die Höhe der Lehnen geht in Ordnung, diese verjüngen sich aber im oberen Bereich. Insgesamt bieten die weich gepolsterten Vordersitze nur wenig Seitenhalt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht und die Motorhaubenentriegelung beeinträchtigt den Platzbedarf. Die Sitzposition des Fahrers ist zufriedenstellend.

⊖ Der Beifahrersitz ist selbst in der Top-Ausstattung nicht höheeneinstellbar, wodurch man sehr hoch sitzt. Große Personen stoßen schnell mit dem Kopf an. Einstellbare Lordosenstützen für die Vordersitze sucht man vergebens. Im Fond besitzen weder die Lehnen noch die Flächen eine gute Konturierung und bieten dadurch kaum Seitenhalt. Zudem fallen die Lehnen nicht besonders hoch aus. Die Sitzposition ist hinten nicht sonderlich bequem, die Oberschenkel liegen kaum auf und man muss die Beine recht stark anwinkeln. Die weiche Polsterung geht in Ordnung.

Das Innenraumgeräusch fällt nicht besonders niedrig aus. Bei Tempo 130 wurde ein Pegel von 71,9 dB(A) gemessen. Doch auch subjektiv wird das Geräuschniveau im Innenraum als laut empfunden. Der kleine Zweizylinder-Benzinmotor besitzt einen rauen Motorklang und ist stets im Innenraum präsent. Vor allem unter Last brummt der Motor lautstark. Auf schlechten Fahrbahnuntergründen gesellen sich zudem Fahrwerksgeräusche hinzu, die insgesamt aber nicht als zu störend wahrgenommen werden. Anders verhält es sich wiederum bei Windgeräuschen, die bei höheren Geschwindigkeiten maßgeblich im Innenraum präsent sind.

Der Fiat 500 ist in der getesteten Ausstattung serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Optional ist in Verbindung mit dem City Paket die im Testwagen verbaute Klimaautomatik erhältlich. Dann lässt sich die Wunschtemperatur für Fahrer und Beifahrer zusammen exakt einstellen. Die Luftmengenverteilung für oben, Mitte, unten ist separat anwählbar. Im ADAC Heizungstest wird der vordere Bereich der Fahrgastzelle in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt.

⊖ Im Fond dauert es dagegen zu lange, bis der Innenraum auf angenehme Temperaturen erwärmt wird. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zulasten der Durchlüftung nicht öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

⊕ Die Fahrleistungen des Zweizylinder-Turbobenziners überzeugen für einen Kleinstwagen auf ganzer Linie. Der Fiat 500 zeigt sich mit dem 0,9-l-TwinAir dank der kurzen Getriebeübersetzung und des geringen Fahrzeuggewichts von nur rund einer Tonne sehr agil. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h ist bereits nach 6,8 Sekunden abgeschlossen (gemessen im 3. Gang). Auch die Elastizität des Motors überzeugt. Im vierten Gang beschleunigt der 500 in 9,5 Sekunden, im fünften in 12,3 Sekunden und selbst im sechsten Gang in 15,6 Sekunden von 60 auf Tempo 100. Im Normalmodus ist die Motorleistung auf 72 kW (98 PS) gedrosselt, das maximale Drehmoment liegt bei 120 Nm. Betätigt man die Sport-Taste, steigt die Leistung auf den homologierten Wert von 77 kW (105 PS) und das maximale Drehmoment liegt bei 145 Nm.

Die Laufkultur des kleinen Zweizylinder-Benziner ist insgesamt zufriedenstellend, er läuft deutlich angenehmer als man es von der ersten Generation der Zweizylindermotoren kennt. Optimiert wurde nicht nur das Multiairsystem (variable Ventilsteuerung), es kommt nun auch ein Zweimassenschwungrad zum Einsatz. Letztere Maßnahme reduziert vorrangig die Motorvibrationen. Diese sind zwar bauartbedingt nach wie vor recht deutlich im Innenraum spürbar, belasten die Insassen aber nicht mehr übermäßig. Der raue Motorlauf ist allerdings deutlich im Innenraum zu vernehmen. Besonders unter Last neigt der Motor zum Dröhnen, was als unangenehm empfunden wird.

Die sechs Vorwärtsgänge lassen sich ordentlich einlegen und die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Da der Schalthebel jedoch nicht sehr präzise geführt ist, hat man speziell bei schnellem Schalten Probleme die Gasse zu finden - dann haken die Gänge auch leicht. Der Rückwärtsgang ist unüblich hinten rechts angeordnet, aber gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Schaltempfehlung hilft dem Fahrer, entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich zufriedenstellend dosieren, bei unsanftem Kuppeln ruckt das Fahrzeug aber schon deutlich. Die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert für eine gewisse Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs beim Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert zuverlässig.

⊖ Der Rückwärtsgang ist unsynchronisiert. Wird er eingelegt, solange das Fahrzeug noch nach vorn rollt, kracht es im Getriebe.

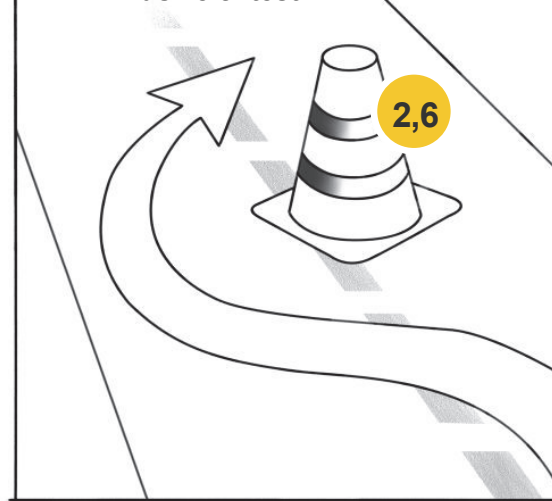
Die Abstufungen des Sechsganggetriebes gehen insgesamt in Ordnung. Speziell in den unteren Gängen läuft der Motor aber beim Beschleunigen aufgrund der kurzen Übersetzung oft in den Begrenzer hinein. Das ist bei rund 5.500 1/min der Fall, dann sinkt das Drehmoment deutlich ab, und das obwohl der rote Drehzahlbereich erst bei 6.000 1/min beginnt. Trotz der sechs Gänge dreht der Motor bei Tempo 130 bereits mit rund 3.900 1/min.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Fiat liegt auf ordentlichem Niveau. Der 500 reagiert spontan auf einen Lenkimpuls und pendelt kaum nach. Allerdings findet der Fiat danach nicht die ursprüngliche Spur wieder, sondern läuft zur Seite weg. Darüber hinaus zeigt sich der Fiat etwas empfindlich bei Fahrbahnverwerfungen, wodurch öfter Lenkkorrekturen vorgenommen werden müssen. Im ADAC Ausweichtest verlangt der 500 dem Fahrer etwas Können ab, auch weil hohe Durchfahrgeschwindigkeiten möglich sind. Das Fahrzeug lenkt spontan an und begibt sich mit einem leicht drängenden Heck auf Ausweichkurs. Beim Gegenlenken neigt das Fahrzeug zum Übersteuern und auch das Heck wird dabei leicht versetzt, wodurch der Fahrer korrigierend eingreifen muss. Das elektronische Stabilitätsprogramm (ESC) regelt zudem zuverlässig, weshalb weder Schleuder- noch Kippgefahr besteht. Es wird aber wenig Geschwindigkeit abgebaut, sodass in der Ausfahrgasse zudem noch ein kleiner Gegenpendler entsteht. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der 500 zum Untersteuern, der Grenzbereich kündigt sich dabei rechtzeitig an. Hebt man abrupt das Gaspedal in einer schnell durchfahrenen Kurve, kommt es zu leichten Lastwechselreaktionen, das ESC unterstützt den Fahrer jedoch im Bedarfsfall zuverlässig. Beim Beschleunigen auf rutschigem Untergrund hindert die Antischlupfregelung die Räder am Durchdrehen.

ADAC-Ausweichtest



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.

2,9 Lenkung*

Die Lenkung spricht spontan auf Lenkbefehle an und die Hinterachse baut nach kurzer Verzögerung kräftig Seitenführungskräfte auf. Das Lenkgefühl ist insgesamt aber nur akzeptabel. Die Lenkung vermittelt dem Fahrer bei niedrigen Geschwindigkeiten wenig Fahrbahnkontakt. Bei höheren Geschwindigkeiten wird die Lenkkraftunterstützung deutlich reduziert, was die Rückmeldung in der Mittelstellung verbessert. Auf kurvigen Straßen geht die Lenkpräzision in Ordnung, bei langgezogenen Kurven muss aufgrund des spontanen Ansprechens und des durchschnittlichen Lenkgefühls öfter korrigiert werden. Beim Rangieren ist weder ein hoher Kraft- noch Kurbelaufwand notwendig. Von Anschlag bis Anschlag sind es drei Lenkradumdrehungen.

⊖ Der Wendekreis fällt zwar absolut gesehen mit 10,3 m klein aus, im Klassenvergleich betrachtet ist es aber kein besonders geringer Wert. Bei starkem Beschleunigen stellt die Lenkung nicht mehr zurück.

2,2 Bremse

⊕ Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt nicht zu lang aus. Der Fiat 500 steht nach 36,6 Metern (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Goodyear Efficient Grip; Größe: 195/45R16 84V). Die Bremse spricht gut an, lässt sich einwandfrei dosieren und lässt auch bei starker Beanspruchung nicht in ihrer Wirkung nach. Bei einer Vollbremsung in Kurven schiebt der 500 über die Vorderachse. Bei einem kurzen Lenkimpuls in Kurven drängt das Heck allerdings recht kräftig, wodurch der Fiat die Fahrtrichtung deutlich ändert.

2,6 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Fiat 500 ist nur mit den nötigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Es gibt serienmäßig das elektronische Stabilitätsprogramm und einen Bremsassistenten. Letzterer hilft dem Fahrer, in Gefahrensituationen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und somit der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht. Serienmäßig ist der Fiat mit einem indirekt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das über einen Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust erkennt. Mit dem optionalen Navigationssystem wird die zulässige Höchstgeschwindigkeit im Hauptdisplay (Kartendarstellung) angezeigt. Das funktioniert aber nur auf Hauptverkehrswegen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da die Kupplung zum Motorstart betätigt werden muss.

➖ Der Blinker funktioniert nicht bei aktivierter Warnblinkanlage, dadurch kann eine Richtungsänderung beim Abschleppen nicht angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen. Assistenzsysteme wie z.B. ein City-Notbremssystem oder eine Kollisionswarnung sind nicht erhältlich.

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

➕ Im Jahre 2007 wurde ein ADAC Crashtest durchgeführt, da der Kriterienkatalog sich seither deutlich verändert hat, sind die Ergebnisse nicht mehr mit heutigen Resultaten vergleichbar. Der Fiat ist serienmäßig mit Front-, Seiten-, Kopf- sowie einem Knieairbag für den Fahrer ausgestattet. Die Gurte vorn haben Gurtstraffer und Kraftbegrenzer. Vorn reichen die Kopfstützen in der Höhe für Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m. Der Abstand zum Kopf dürfte allerdings deutlich geringer ausfallen, damit die Stützen bei einem Heckaufprall optimal wirken können. Gurtwarner gibt es nur für die vorn Sitzenden. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

➖ Im Fond bieten die Stützen nur Passagieren bis zu einer Größe von etwa 1,65 m guten Schutz - viel größere Passagiere haben im Fond aber ohnehin kaum Platz. Der Abstand zum Kopf fällt allerdings deutlich zu groß aus. Sowohl der Verbandkasten als auch das Warndreieck haben keinen eigenen Halter, was dazu führen kann, dass sie im Notfall schlecht auffindbar oder unzugänglich sind.

2,1 Kindersicherheit

➕ Auf den beiden Sitzen im Fond können Kindersitze dank Isofix- Halterungen mit Ankerhaken lagestabil montiert werden. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Das Angurten von Kindersitzen ist auch gut möglich, da die Gurte lang, die Gurtschlösser kurz genug und der Abstand zwischen den Gurtanlenkpunkten weit ist. Auf dem Beifahrersitz sind auch rückwärtsgerichtete Kindersitze erlaubt, weil sich der Beifahrerairbag über den Bordcomputer deaktivieren lässt. Sowohl der Beifahrerplatz als auch die Fondplätze sind zur Montage von universellen Kindersitzen aller Altersgruppen geeignet.

➖ Im Fond ist das Polster weich, wodurch sich Kindersitze nur beschwerlich mit den Gurten lagestabil befestigen lassen. Hohe Kindersitze lassen sich im Fond nur bedingt montieren, da sie an den C-Säulen anstoßen. Aufgrund der fehlenden Fondtüren lassen sich Kindersitze hinten nur mühevoll montieren.

3,5 Fußgängerschutz

Das Verletzungsrisiko für Fußgänger ist aufgrund der zu aggressiv gestalteten Vorderkante und Motorhaube erhöht. Nur der Stoßfänger und einzelne Bereiche der Motorhaube sind entschärft.

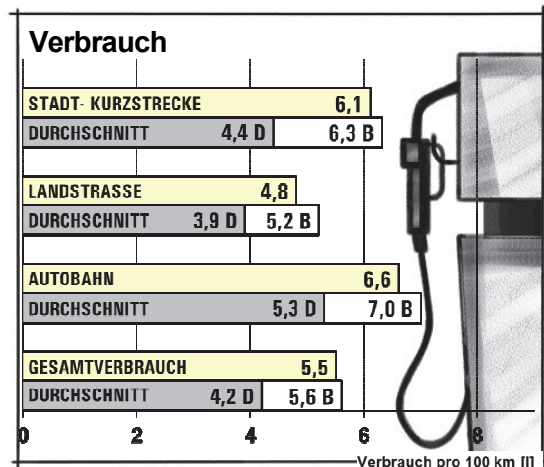
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂*

Der Fiat 500 0.9 TwinAir Turbo Start&Stopp schneidet mit einer CO₂-Bilanz von 152 g/km im Klassenvergleich nur ausreichend ab - dafür gibt es lediglich 21 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,5 Litern Super auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch trotz Start- Stopp-System bei hohen 6,1 l/100 km. Außerorts verbraucht der Fiat 4,8 l/100 km und auf der Autobahn genehmigt er sich 6,6 l/100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, weshalb der 500 in diesem Kapitel 46 von 50 Punkten erhält. Addiert man die CO₂-Punkte zu den Punkten aus diesem Kapitel, kommt der 500 im ADAC EcoTest auf insgesamt 67 Punkte, was drei von fünf Sternen entspricht.



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

3,2 AUTOKOSTEN

3,9 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Fiat einen recht hohen Kraftstoffkonsum besitzt, fallen auch die Spritkosten erhöht aus.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Fiat muss erstmalig nach 15.000 km oder 12 Monaten zur Inspektion (ohne Ölwechsel) in die Werkstatt. Anschließend steht im Wechsel alle 30.000 km oder 24 Monate eine Inspektion mit Ölwechsel an. Der 0,9 l-Turbomotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

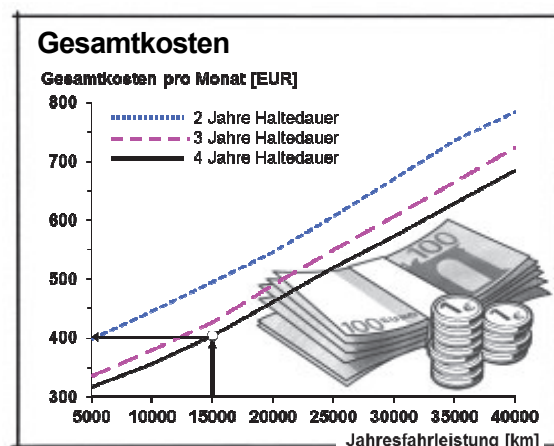
- ⊕ Fiat gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Mit 15.000 km oder alle 12 Monate sind die Abstände zwischen den einzelnen Inspektionen nicht mehr zeitgemäß und bedeuten somit mehr Werkstattaufenthalte. Die Kosten für den Reifenersatz sind bei Verwendung der Seriengrößen relativ hoch.

3,1 Wertstabilität*

Dem überarbeiteten Fiat 500 wird in Verbindung mit der getesteten Motorisierung für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

5,1 Kosten für Anschaffung*

– Der Grundpreis des Fiat 500 0.9 TwinAir Start&Stopp Lounge beträgt mindestens 16.650 Euro, was für einen Wagen dieser Klasse sehr viel Geld ist. Immerhin zeigt sich der Fiat in der getesteten Variante im Klassenvergleich sehr gut ausgestattet. Beheizbare Außenspiegel, eine Klimaanlage und das Uconnect Radio gibt es serienmäßig. Ein automatisch abblendender Innenspiegel und eine Klimaautomatik ist ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie ein Navigationssystem. Ein Notbremssystem für die Stadt ist hingegen nicht erhältlich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 404 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

1,7 Fixkosten*

– Die Fixkosten liegen insgesamt auf niedrigem Niveau. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt nur 26 Euro. Die Einstufung der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung ist durchschnittlich (KH: 13; VK: 13). Die Einstufung der Teilkaskoversicherung ist hingegen für einen Kleinstwagen sehr ungünstig (VK: 17).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der Fiat 500 im guten durchschnittlichen Bereich. Vor allem die geringen Fixkosten, die den hohen Anschaffungspreis teilweise kompensieren, sorgen für das zufriedenstellende Abschneiden.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V Start&Sto pp	0.9 8V TwinAir Start&Sto pp	0.9 8V TwinAir Turbo Start&Sto pp	1.3 16V Multijet Start&Sto pp	Abarth Custom	Abarth Custom MTA	595 Abarth Turismo	695 Abarth Biposto
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	2/875	4/1248	4/1368	4/1368	4/1368	4/1368
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	63 (86)	77 (105)	70 (95)	99 (135)	103 (140)	118 (160)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	102/3000	145/1900	145/2000	200/1500	206/3000	206/2000	230/3000	250/3000
0-100 km/h[s]	12,9	11,0	10,0	10,7	7,9	8,1	7,4	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	173	188	180	205	205	210	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,3 l S	3,8 l S	4,2 l S	3,4 l D	6,5 l S	6,5 l S	6,5 l S	6,5 l S
CO2 [g/km]	99	90	99	89	155	151	155	155
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/17	14/15/17	13/13/17	15/17/17	12/17/22	12/17/22	12/17/22	16/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	34	18	26	123	148	140	148	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	400	396	404	446	521	537	571	856
Preis [Euro]	12.740	16.090	16.790	18.190	18.190	19.490	21.850	39.900

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

2-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	875 ccm
Leistung	77 kW (105 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15
Reifengröße (Testwagen)	195/45R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,25 m
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/4,8/6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	152 g/km
Innengeräusch 130 km/h	71,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3571/1627/1488 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1875 mm
Leergewicht/Zuladung	1055 kg/325 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185 l/465 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	635 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	91 Euro
Monatliche Werkstattkosten	46 Euro
Monatliche Fixkosten	68 Euro
Monatlicher Wertverlust	199 Euro
Monatliche Gesamtkosten	404 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/13/17
Grundpreis	16.790 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2016 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	800 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	120 Euro°
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro°
Navigationssystem	ab 550°
Rücksitzlehne, umklappbar (50:50)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	300 Euro°
Lackierung Metallic	450 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen