



Fiat 500 1.0 Hybrid GSE Launch Edition

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (51 kW / 70 PS)

Nach 13 Jahren Bauzeit geht nun die Ära des 2007er Fiat 500 zu Ende, der stilistisch sehr ähnliche Nachfolger ist schon erhältlich - ist aber immer rein elektrisch angetrieben. Wer einen 500er mit Tankstutzen will, sollte sich also beeilen: Es gibt noch den 69 PS starken Saugbenziner und die wilden Turbomodelle von Abarth. Zusätzlich brachte Fiat aber auch noch einen neuen, elektrifizierten Benziner auf den Markt, quasi als Bindeglied zwischen altem und neuem Cinquecento. Der Motor firmiert als 1.0 Hybrid und bringt technologisch gesehen weniger Neuigkeiten als es Fiat laut Pressemeldung gern hätte: Ein Riemenstartergenerator hängt an der Kurbelwelle des Dreizylinder-Saugers und rekuperiert beim Verzögern beziehungsweise unterstützt den Benziner beim Beschleunigen. Die Energie wird in einer Lithium-Ionen-Batterie unter dem Fahrersitz gespeichert. Da der Riemenstartergenerator nicht viel Leistung liefert und zudem die Zusatzbatterie nur mit 12 Volt arbeitet, bleibt der Effizienzgewinn im Rahmen: 5,3 Liter auf 100 Kilometer braucht der Wagen im Ecotest. Das ist nicht sehr viel, ein immerhin nur knapp eine Tonne schwerer Kleinwagen mit nicht sonderlich sportlichen 70 PS hat aber andere Erwartungen geschürt. Ansonsten bietet der 500 Hybrid die gleichen Vor- und Nachteile wie bisher: Zu einem gefälligen Design gesellen sich keinerlei Assistenzsysteme und ein agiles Handling. Der 500 ist merklich nicht mehr auf der Höhe der Zeit, was Fiat aber nicht davon abhält, für den Hybrid in der Launch Edition mit immerhin relativ guter Ausstattung 17.900 Euro zu verlangen. Selbstbewusst eingepreist war der 500 schon immer - dennoch wurden noch 2018 so viele 500 verkauft wie noch nie. Auch da schon entschieden sich die Käufer für ein veraltetes Auto, das aber einfach so viel Stil versprüht wie kaum ein Konkurrent. **Konkurrenten:** u.a. Kia Picanto, Renault Twingo, VW up!

- +** agiles und sicheres Fahrverhalten, kompaktes Format
- keinerlei Assistenzsysteme verfügbar, teigiges Lenkgefühl, mäßige Crashesicherheit, keine Sitzheizung erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,2**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	4,3
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,9
	Transport	4,2
	Fahrspaß	3,9
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Der kleine Fiat ist einfach, aber recht solide gefertigt. Sparta-nisch geht es weniger bei der Verarbeitung als bei der Material-auswahl zu. Geschäumte Kunststoffe sind im Innenraum nicht vorhanden, der filzartige Teppich im Fahrzeug ist sehr dünn - aber zumindest ist der Kofferraum auch seitlich damit verklei-det. Auch an anderen Details merkt man, dass es sich beim

3,6 Alltagstauglichkeit

Ein Wagen dieser Größe bietet im Alltag Vor- und Nachteile. Für Pannen ist jedenfalls serienmäßig mit einem Reifenpan-nenset vorgesorgt - bessere Hilfe ermöglicht das optionale Notrad. Dann muss man aber auf das beats-Soundsystem ver-zichten, da sich bei diesem der Subwoofer in der Reserverad-mulde breitmacht. Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch von 5,3 l/100 km kommt man mit einer Füllung des 35-Liter-Tanks rund 660 Kilometer weit.

⊕ Der 500 ist im Stadtverkehr in seinem Element. Nur knapp über dreieinhalb Metern lang, selbst mit Außenspiegeln deutlich unter zwei Metern breit - damit werden die Parkplatzsuche und das Rangieren zum Kinderspiel. Dem steht der Wendekreis mit knapp über zehn Metern auch nicht im Weg.

⊖ Auf langer Reise oder bei größeren Transportaufgaben kommt der Kleinwagen an seine Grenzen. Lediglich 340 kg Zuladung bietet der Testwagen, das ist auch für einen Viersitzer recht wenig. Dach- und Stützlasten sind für den 500 Hybrid nicht vorgesehen. Die Tankklappe kann nicht verriegelt werden und der dahinter versteckte Tankverschluss muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel aufgeschlossen werden.

3,0 Licht und Sicht

Die Halogenscheinwerfer leuchten die Fahrbahn homogen, aber nicht sehr lichtstark aus. Zudem ist - typisch Halogentechnik - die gelbliche Lichtfarbe dem Tageslicht nicht besonders ähnlich. Besonderheiten wie Kurven- oder Abbiegelicht gibt es nicht. Zumindest sind beim 500 Hybrid die Nebelscheinwerfer serienmäßig. Bi-Xenon-Scheinwerfer gibt es optional.

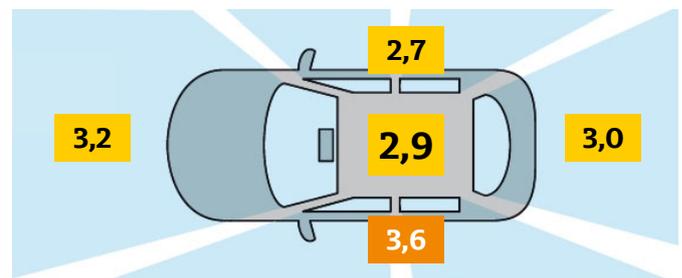
⊕ Der kurze Fiat ist gut zu überblicken, auch das Rundumsichtergebnis fällt recht gut aus. Niedrige Hindernisse vor dem Auto sind dank der niedrigen Haube tadellos zu erkennen, hinten fällt das schon schwieriger.

⊖ Zum Glück ist der Wagen so übersichtlich, denn an Parkassistenten gibt es nur hintere Parksensoren, die gegen Aufpreis erhältlich sind. Sensoren vorn vermisst man nicht wirklich, wünschenswert wäre angesichts des nicht besonders niedrigen Heckabschlusses aber noch eine Rückfahrkamera.

Kleinwagensegment um einen kostensensitiven Bereich handelt: So gibt es einen Schminkspiegel nur für den Beifahrer, dem zudem Verschlussklappe und Beleuchtung fehlen. Auch wird die Motorhaube nur von einem Haltestab und nicht von einer Gasdruckfeder offengehalten.

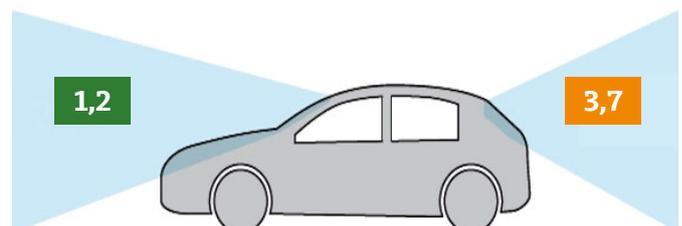
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

2,6 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn steigt man in den 500 trotz des kleinen Fahrzeugformats kommod ein und aus, auch dank der sich in der niedrigsten Stellung angenehme 49 Zentimeter über der Straße befindlichen Sitze.. Der Schweller ist niedrig und schmal, der Türausschnitt nicht zu klein.

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

4,2 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration äußerst bescheidene 185 Liter - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen nur zehn Liter mehr zur Verfügung. Alternativ kann man drei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich immerhin bis zu 465 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind 705 Liter Volumen verfügbar.



Lediglich 185 l Gepäck fasst der Kofferraum des Fiat 500.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumöffnung hat ein praxistaugliches Format, und die Heckklappe schwingt recht weit auf - Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Metern können aufrecht darunter stehen. Das Ladeabteil selbst ist nicht sehr breit und hoch, vor allem aber nur etwas über einen halben Meter tief. Während die Ladekante mit rund 69 Zentimetern nicht zu hoch über der Straße liegt, stört beim Ausladen eine rund 20 Zentimeter hohe Stufe.

⊖ 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 kleine Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet, da diese ungünstig hinter der Verkleidung verbaut ist.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die mittig geteilt umklappbare Rückbank lässt sich dank des kurzen Kofferraums auch von dort aus bedienen - was sogar leichter ist, als sich durch die Vordertüren nach hinten zu strecken. Die Gurte werden während des Umklappens durch einen Hebel geführt - belässt man sie aber nicht dort, können sie

beim Wiederaufrichten in die Fangschlösser geklemmt und beschädigt werden.

⊖ Für Ablagen, Fächer, Taschen oder Haken ist im Kofferraum nicht gesorgt, Kleinkram kann also nicht sicher verstaut werden.

3,3 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Die etwas hoch montierten Sitze und das nur in der Höhe verstellbare Lenkrad erschweren es gerade für größere Personen, eine passende Sitzposition zu finden. Hat man sich aber arrangiert, fällt die grundlegende Bedienung des 500 nicht schwer. Die Klimaanlage ist zwar etwas weit unten in die Mittelkonsole integriert, gefällt aber mit großen und klar beschrifteten Tasten. Das Infotainment-Menü verzichtet zwar leider auf "richtige" Tasten und will per Touchscreen bedient werden, immerhin aber findet man sich auf Anhieb zurecht. Was auch gefällt: Zusätzlich gibt es Drehregler für Lautstärke und für die Navigation durch die Menüstruktur. Das Kombiinstrument ist bei der Launch Edition serienmäßig als Bildschirm ausgeführt. Allgemein tummeln sich recht viele Anzeigen auf dem ziemlich kleinen Kombiinstrument, man muss sich zunächst zurecht finden. Die Tachodarstellung ist stets numerisch, die Drehzahl wird durch einen Zeiger dargestellt.

⊕ Der Warnblinktaster des 500 ist vorbildlich: Zentral und hoch am Armaturenbrett, dazu groß und rot. So findet man ihn auch im Stress einer Notsituation leicht.

⊖ Der unbeleuchtete Drehknopf am Blinkerhebel lässt nur zwei Optionen für die Scheinwerfer: Abblendlicht an oder Automodus über den Lichtsensor an der Frontscheibe. Man

2,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 500 Hybrid Launch Edition kommt serienmäßig mit einem sieben Zoll großen Touchscreen, Bluetooth-Audio und -Telefonie. Darüber hinaus sind die uconnect live-Dienste verfügbar. Diese Smartphone-basierte Konnektivitätslösung von Fiat beinhaltet gegen Aufpreis neben Online-Radiodiensten auch die Fernüberwachung und teilweise Steuerung des Autos. So lässt sich überprüfen, ob die Türen verriegelt sind oder auch wie schnell der eigene Wagen gerade

3,0 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 Metern nach hinten schieben - über dem Scheitel wird es dann aber eng. Die Innenraumbreite ist der Klasse entsprechend nicht sehr üppig bemessen. Das Raumgefühl geht

kann also das Licht nicht ganz aus machen oder nur das Standlicht aktivieren. Der Blinker verfügt zwar über eine Antippfunktion für den Spurwechsel, aber es ist sehr schwierig, den Hebel mit der richtigen Kraft zu bedienen: Oft blinkt man entweder gar nicht oder aktiviert den Blinker dauerhaft. Die gesamte Innenraumbelichtung besteht aus einer zentralen Deckenleuchte vorn, hinten bleibt es duster.



Der Innenraum gefällt durch viel Liebe zum Detail, nicht jedoch durch eine angenehme Materialauswahl. Die Bedienbarkeit bietet durchaus Raum für Verbesserungen, so sind einige Bedienelemente schlecht erreichbar oder wahllos im Fahrerbereich verstreut.

fährt. Apple Carplay, Android Auto und digitaler Radioempfang sind Standardausrüstung. Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem von TOMTOM samt Echtzeit-Verkehrsdaten oder auch ein Soundsystem von beats Audio, dessen Subwoofer aber die Reserveradmulde blockiert.

⊖ Einen CD-Player gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis.

dennoch in Ordnung, da die Fensterflächen verhältnismäßig groß sind. Auch das optionale, große Glasschiebedach des Testwagens sorgt dafür, dass der Innenraum nicht einengend wirkt.

5,1 Raumangebot hinten

⊖ Hinten ist das Raumangebot sehr knapp. Sind die Vordersitze auf 1,85 Meter große Personen eingestellt, finden im Fond nur Insassen bis zu einer Körpergröße von rund 1,65 m genügend Bein- und Kopffreiheit. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, obwohl sich nur maximal zwei Personen die Rückbank teilen dürfen.

4,1 Innenraum-Variabilität

⊖ Der 500 ist schon von der Größe her kein Lademeister, ein paar pfiffige Gedanken in Sachen Ablagen hätte man sich in Italien aber dennoch machen können. So geizt der kleine Fiat mit Stauraum für Kleinkram. Zumindest bekommt man vorn und hinten Becher oder Flaschen unter - wenn sie nicht zu groß sind.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,65 m Platz.

3,8 KOMFORT

3,5 Federung

Der 500 hat einfache Fahrwerkstechnik, die straff abgestimmt ist. Zwar erhält man dadurch das angenehm flinke Fahrverhalten, auf Bodenwellen und anderen Fahrbahnebenenheiten rollt der Fiat aber spröde ab. In der Stadt poltert die Vorderachse

über Kanaldeckel und andere Unbilden des Straßenbaus, die Hinterachse federt hölzern hinterher. Bei höherer Geschwindigkeit bessert sich der Komfort zwar, richtig geschmeidig wird der Kleinwagen aber nie.

3,9 Sitze

Die Sitze sind angenehm geformt, aber in allen Dimensionen recht klein. Ab einer gewissen Größe passen sie nicht mehr richtig.

⊖ Die aufpreispflichtige Höhenverstellung für den Fahrersitz ist ihren Namen nicht wert. Über den Hebel am Sitz verstellt man nur den hinteren Teil der Sitzfläche über einen kleinen

Bereich in der Höhe - und damit also eher die Sitzflächenneigung. Für den Beifahrersitz ist nicht einmal diese Verstellung möglich, über einstellbare Lordosenstützen, Seitenwangen oder andere Annehmlichkeiten schweigt sich die Aufpreisliste ebenfalls aus. Die Kopfstützen sind hart und unbequem geformt.

4,0 Innengeräusch

Der Dreizylinder hält sich akustisch meist zurück, man muss ihn schon unter hoher Last ausdrehen, damit er lauter wird. Ein unangenehmes Dröhnen verkneift er sich aber auch dann.

⊖ Der 500 Hybrid ist trotz des nicht über die maßen aufdringlichen Motors laut. Windgeräusche und allgemeine Umgebungs- und Abrollgeräusche summieren sich. Die Quittung kommt bei der Messung des Innengeräuschpegels: 72,2 dB(A) bei 130 km/h sind ein beachtlich hoher Wert.

3,8 Klimatisierung

Eine manuelle Klimaanlage mit Pollenfilter ist serienmäßig, gegen Aufpreis verbaut Fiat eine Klimaautomatik. Getönte Scheiben hinten gibt es gegen Aufpreis, im Sommer können diese die Intensität der Sonneneinstrahlung merklich senken.

⊖ Dem sympathischen Italo-Zwerg sehen Fans vieles nach, aber die fehlende Sitzheizung ist ein echtes Ärgernis.

3,4 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen

⊖ 70 PS aus einem 999 Kubikzentimeter großen Dreizylinder-Saugbenziner klingen nicht nach Sportlichkeit - und die bis zu 4,9 PS, die der Riemenstartergenerator noch beisteuern kann, machen da auch keinen Unterschied. 13,8 Sekunden braucht der 500 Hybrid laut Fiat aus dem Stand auf Tempo 100, bei 167 km/h soll Schluss sein. Auch die Fahrleistungsmessungen im ADAC Autotest zeugen von einem eher betulichen Antrieb. von 60 auf 100 km/h schafft es der

kleine Fiat bestenfalls in 10,5 Sekunden, gefahren im dritten Gang. Die Elastizitätsmessungen im gleichen Geschwindigkeitsbereich, durchgeführt in den Gängen vier bis sechs, ziehen sich dann ganz schön in die Länge: Im sechsten Gang braucht der 500 Hybrid dafür über eine halbe Minute. Fleißiges Schalten ist also angesagt, wenn man im Verkehr mitschwimmen will.

3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Fiat hat dem Dreizylinder seine kernigen Vibrationen ziemlich erfolgreich abtrainiert beziehungsweise hält sie gut vom Innenraum fern. Natürlich besteht nie Zweifel über die Antriebstechnik, störend ist der Motorlauf aber nicht. Den Extraschubs durch den E-Motor spürt man, der Fiat kommt zunächst spontan aus den Puschen. Ist aber die kleine Batterie leer, fehlt es

deutlicher am Durchzug. Zudem ackert sich der Benziner dann auch nicht komplett homogen durchs Drehzahlband, sondern gönnt sich mitunter eine kleine Verschnaufpause auf dem Weg Richtung Drehzahlbegrenzer. Insgesamt passt der Antriebskomfort aber noch.

2,9 Schaltung/Getriebe

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 beim schnellen Schalten Probleme, die Gasse zu finden. Der Rückwärtsgang ist unüblich hinten rechts angeordnet, aber gegen versehentliches Einlegen gesichert. Die Abstufung der sechs Gänge ist passend, insgesamt ist die Übersetzung aber sehr kurz. Dies kommt dem Sprintvermögen des schwachen Motors entgegen. Bei 130 km/h im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle aber bereits mit 3.800 Umdrehungen pro Minute. Der Hybrid bietet eine Sonderfunktion: Er kann bis 30 km/h

"segeln", also den Motor im Leerlauf komplett abstellen. Eine Anzeige im Cockpit informiert darüber, dass man jetzt den Gang herausnehmen und ins Segeln übergehen kann. Ist der Motor dann aus, zeigt der Fiat abhängig von der Geschwindigkeit an, welchen Gang man jetzt einlegen sollte, um möglichst geschmeidig wieder einzukuppeln und den Motor zu starten.

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

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Der Fiat 500 brilliert beim ADAC Ausweichtest und stellt sein fahrdynamisches Können zur Schau. Problemlos folgt der Testwagen der eingeschlagenen Linie, das leicht nach außen drängende Heck stellt dabei keine Gefahr dar. Unter sportlichen Gesichtspunkten gefällt das Verhalten ebenfalls, Kurvenfahrten stellen ein besonderes Vergnügen dar. Beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren und auf rutschigem Geläuf wird die Antriebsschlupfregelung mitunter beansprucht, die die

Traktion meist zügig wiederherstellt. Spurrinnen beeinflussen die Spurstabilität merklich, aber nicht über Gebühr.

⊖ Bei höherem Tempo auf der Autobahn merkt man den negativen Einfluss des kurzen Radstandes am deutlichsten: Entspanntes Fahren ist kaum möglich, der kleine Fiat reagiert zum Beispiel auf Bodenwellen in Kurven recht empfindlich. So muss man oft die Linie korrigieren.

3,0 Lenkung

Der 500 reagiert zackig auf Lenkbefehle und lässt sich präzise durch Kurven steuern - wenn man sich an die Lenkung gewöhnt hat. Diese ist um die Mittelstellung äußerst teigig,

vermittelt sehr wenig Fahrbahnkontakt und schränkt deshalb den Fahrspaß ein.

3,1 Bremse

36,8 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind im Kleinwagenvergleich ordentlich, es gibt aber noch Luft nach oben. Die Dosierbarkeit der Bremsanlage ist trotz der teilweisen Rekuperation über das Bremspedal gut.

4,1 SICHERHEIT

4,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Durchforstet man die Preisliste nach aktiven Sicherheitssystemen, findet man keinerlei der Assistenten, die heutzutage auch im Kleinwagensegment angeboten werden. Einen Abstandregeltempomaten erwartet man zwar auch nicht, aber zumindest einen Notbremsassistenten oder einen Totwinkel-Warner möchte man dann auch in einem meist in der Stadt eingesetzten Wagen haben. Lediglich Geschwindigkeitsbegrenzer und Tempomat sind erhältlich, im 500 Hybrid Launch Edition serienmäßig. Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und somit der umgebende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht.

3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Im März 2017 wurde der Fiat 500 einer neuen Bewertung im Crashtest nach Euro NCAP unterzogen, da die letzte Bewertung des schon lange auf dem Markt befindlichen Fahrzeugs nicht mehr den heutigen Maßstäben entsprach. Im Bereich des Insassenschutzes erreichte er bescheidene 66 Prozent der Punkte, trotz der recht umfangreichen Ausstattung an Airbags - sogar ein Knieairbag für den Fahrer ist vorhanden.

⊕ Die Verstellung der Kopfstützen ist sehr gut: Vorn lassen sie sich für Personen bis 1,95 Meter verstellen - hinten reichen sie für alle aus, die auch in das kleine Auto passen.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen festen Platz und sind deshalb im Notfall unter Umständen schlecht zu finden. Im Kofferraum sind keine Zurrösen vorhanden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

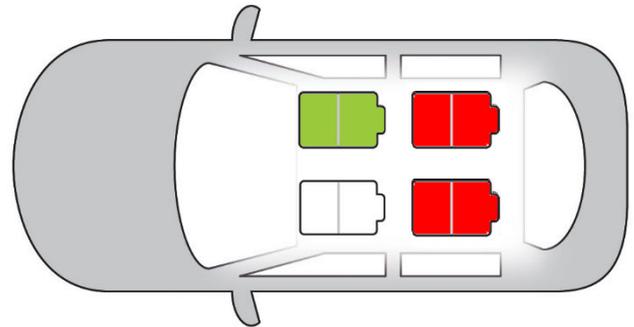
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

4,6 Kindersicherheit

⊖ Bei der Kindersicherheit versagt der 500. Einerseits lassen sich Sitze sehr schwierig auf die Isofix-bewehrte Rückbank fädeln, andererseits spricht der Crashtest eine deutliche Sprache: Nur 49 Prozent der Punkte erreicht der kleinste Fiat im Kapitel Kindersicherheit. Allen raumgreifenden Kindersitzen werden im 500 auf dem Rücksitz durch die Karosserie enge Grenzen gesetzt. Man sollte also auf jeden Fall eine Probemontage durchführen, bevor man einen Kindersitz kauft. Isofix-Sitze sind laut Anleitung nur mit deutlichen Einschränkungen (nur in Fahrtrichtung) erlaubt, eine i-Size-Freigabe hat der hintere rechte Sitz, wenn man den Beifahrersitz ganz nach vorn schiebt. Um ein genaues Studium der Bedienungsanleitung kommt man nicht herum, wenn man im 500 Kinder transportieren möchte. Zumindest vorn rechts klappt das Anschnallen eines Kindersitzes (Isofix fehlt hier) problemlos, der Beifahrerairbag ist im Bordmenü deaktivierbar. Den elektrischen Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5)
 ■ gut (1,6–2,5)
 ■ befriedigend (2,6–3,5)
 ■ ausreichend (3,6–4,5)
 ■ mangelhaft (4,6–5,5)

4,8 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz ist mit nur 53 Prozent bewertet, die Haube ist nicht besonders nachgiebig und sehr kurz, sodass erwachsene Personen bei einem Unfall mit hoher

Wahrscheinlichkeit auf dem unnachgiebigen Scheibenrahmen aufschlagen.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,6 Verbrauch/CO₂

Der 500 Hybrid erhält mit einer CO₂-Bilanz von 168 g/km 34 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC Ecotest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,3 l/100 km und ist damit gerade angesichts der schmalen verfügbaren Leistung und des Hybridsystems im Vergleich mit der Kleinwagenkonkurrenz nicht entscheidend niedriger. Ein VW up! GTI mit 115 PS verbraucht im Ecotest nur 0,3 Liter mehr auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Fiat 5,2 Liter, außerorts 4,8 Liter und auf der Autobahn 6,1 Liter pro 100 Kilometer.

1,4 Schadstoffe

Nur vier der maximal erreichbaren 50 Punkte verliert der 500 Hybrid in der Schadstoffbewertung. Insgesamt reichen die erzielten 80 Punkte so für vier Sterne im ADAC EcoTest - damit ist der elektrifizierte Fiat unter Ecotest-Gesichtspunkten empfehlenswert. Auf einer Runde im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät bestätigte der 500 den niedrigen Schadstoffausstoß.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 17.990 Euro kostet der Einstieg in den Fiat 500 Hybrid. Eigentlich das einzige empfehlenswertes Extra sind dann die Bi-Xenon-Scheinwerfer, zusätzlich kann natürlich noch einiges Geld in schicke Farben gesteckt werden. Das aufpreispflichtige Navigationssystem ist eigentlich nicht

unbedingt notwendig, da Apple Carplay und Android Auto an Bord sind. Die Steuer von lediglich 70 Euro im Jahr belastet den Geldbeutel nicht übermäßig. Genauso wie die Versicherungseinstufungen, die schon rekordverdächtig niedrig sind.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	500 1.0 Hybrid GSE	500 1.2 8V Start&Stopp Dualogic	500 1.2 8V LPG
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1242	4/1242
Leistung [kW (PS)]	51 (70)	51 (69)	51 (69)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	92/3500	102/3000	102/3000
0-100 km/h [s]	13,8	12,9	13,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	160	160
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,3 S	n.b. S	n.b. FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	120	129	142
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/16	14/13/16	14/13/16
Steuer pro Jahr [Euro]	70	94	120
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	411	455	434
Preis [Euro]	13.637	16.074	16.659

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
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
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Mild-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR	
Hubraum	999 ccm
Leistung	51 kW/70 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	92 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,1/5,3 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	93/120 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/45 R16
Länge/Breite/Höhe	3.571/1.627/1.488 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/305 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185/550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/50 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre /8 Jahre
Produktion	Polen, Tychy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	10,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	13,9/19,7/31,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R16 84H
Reifenmarke Testwagen	Continental EcoContact 6
Wendekreis links/rechts	10,1/9,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/4,8/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	126 g/km (WTW* 148 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	72,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	1020/340 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	185/465/705 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	108 Euro	Werkstattkosten	57 Euro
Fixkosten	77 Euro	Wertverlust	222 Euro
Monatliche Gesamtkosten	464 Euro		
Steuer pro Jahr	70 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/13/16		
Basispreis 500 1.0 Hybrid GSE Launch Edition	17.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.01.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.030 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.740 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	990 Euro°/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/-
Regen-/Lichtsensoren	200 Euro°/200 Euro°
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/350 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/190 Euro° (Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	190 Euro° (Paket)
Navigationssystem	400 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/390 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	-/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	500 Euro/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,2

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,3	Motor/Antrieb	3,4
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	4,0
Alltagstauglichkeit	3,6	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,3
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,9
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	4,2	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,4	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	3,1
Innenraum	3,3	Sicherheit	4,1
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,3
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	4,6
Raumangebot hinten	5,1	Fußgängerschutz	4,8
Innenraum-Variabilität	4,1	Umwelt/EcoTest	2,0
Komfort	3,8	Verbrauch/CO ₂	2,6
Federung	3,5	Schadstoffe	1,4
Sitze	3,9		
Innengeräusch	4,0		
Klimatisierung	3,8		

Stand: Juni 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.