



Fiat 500 1.2 8V Lounge

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(51 kW / 69 PS)

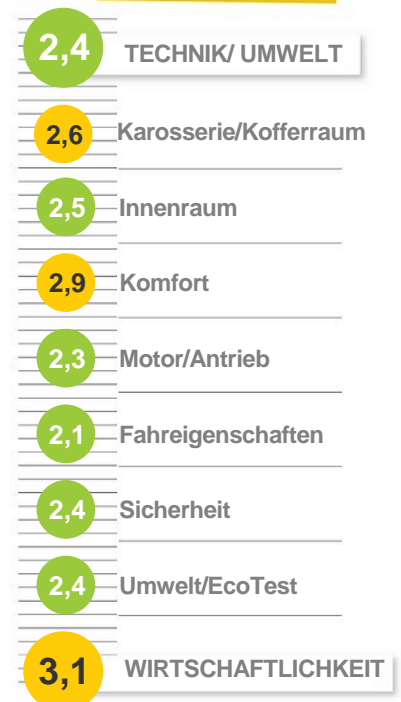
Ein beehrter Fiat ist nach wie vor der 500. Die sympathische "Knutschkugel" gefällt mit ihren Retro-Ansätzen an der Karosserie wie im Innenraum und kann ebenso mit den inneren Werten überzeugen. Neben einem ordentlichen Platzangebot vorne bietet der kleine Italiener eine einfache Bedienung und eine umfangreiche Serienausstattung u.a. mit Klimaanlage, Alufelgen und Glasdach in der Lounge-Variante. Gegen Aufpreis gibt's so manches Luxus-Extra, das man sonst nur in höheren Klassen findet - als Beispiel sei hier Bi-Xenonlicht angeführt. Erwähnt seien hier auch die unzähligen Individualisierungsmöglichkeiten. Mit dem 500 ist Fiat ein richtig guter Kleinwagen gelungen, der nicht nur gut aussieht, sondern vor allem bei der Sicherheit überzeugen kann. Aber Achtung: unbedingt ESP mitbestellen! Das sollte eigentlich Serie sein bei einem Basispreis von 13.000 Euro. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u.a. Ford Ka, Nissan Pixo, Opel Agila, Suzuki Alto, VW Fox

+ einfache Bedienung, gutes Platzangebot vorn, ideal positionierte Schaltung, gute Bremse, sicheres Fahrverhalten mit ESP, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- teuer in der Anschaffung, ESP gegen Aufpreis



ADAC-URTEIL



2,6

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 Insassen und das Gepäck dürfen maximal 300 kg wiegen.

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, der sich auch bei genauer Betrachtung fortsetzt; die Spaltmaße und das Lackfinish sind gleichmäßig, die Türen fallen mit sattem Klang ins Schloss, selbst bei offenem Fenster klappert nichts. Die optionalen Parksensoren sind unauffällig in den hinteren Stoßfänger integriert. Auch das Interieur kann überzeugen, die nostalgische Optik wirkt frisch und zum Gesamteindruck des Autos passend; vor allem an der Verarbeitung ist wenig auszusetzen, denn trotz teilweise ruppigen Fahrwerks entfleucht der Innenausstattung bei schlechten Straßen kein Geräusch, alles wirkt soweit solide.

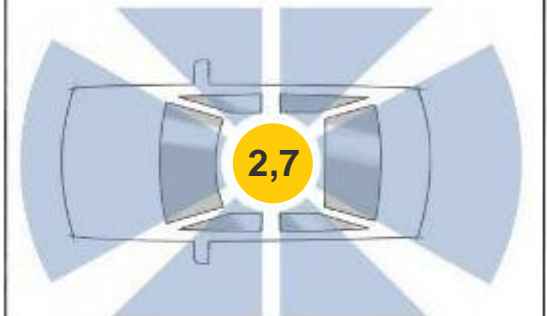
⊖ Seitenschutzleisten, die kleine Dellen durch unachtsam geöffnete fremde Autotüren verhindern würden, gibt es nur als Original-Zubehör. Auch die Stoßfänger sind komplett lackiert, mit Chromeinlagen versehen und damit bei kleinen Remplern ungeschützt. Die Türausschnitte sind kratzemfindlich und nach 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.

2,5

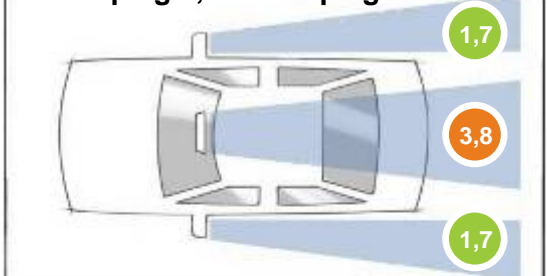
Sicht

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.

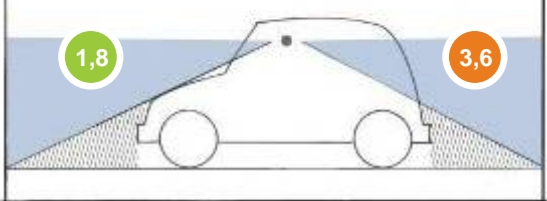
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



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

⊕ 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 - die könnten aber etwas lauter und energischer piepen.

⊖ 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, mp3-Player ähnlichen Fernbedienung steuern, die Tasten sind aber schlecht zu unterscheiden.

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

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.

2,6

Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 70 cm ist die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über die 18 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.

2,9 KOMFORT

3,0 Federung

Fiat stimmt das Fahrwerk bei den schwächeren Motoren deutlich weicher ab als bei der 100-PS-Variante. Folglich werden Bodenunebenheiten nicht so direkt an die Insassen weitergegeben. Auch Stuckern tritt nicht mehr so deutlich auf. Bei langen Bodenwellen schwingt der kleine Italiener etwas mehr nach. Die Seitenneigung ist nun deutlich ausgeprägter. Insgesamt bietet der 500er in der getesteten Variante annehmbaren Komfort im Rahmen seiner Möglichkeiten. Auf schlechten Straßen verhält er sich etwas schaukelig, so dass es in Kurven den Kleinen schon mal merklich versetzt.

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.

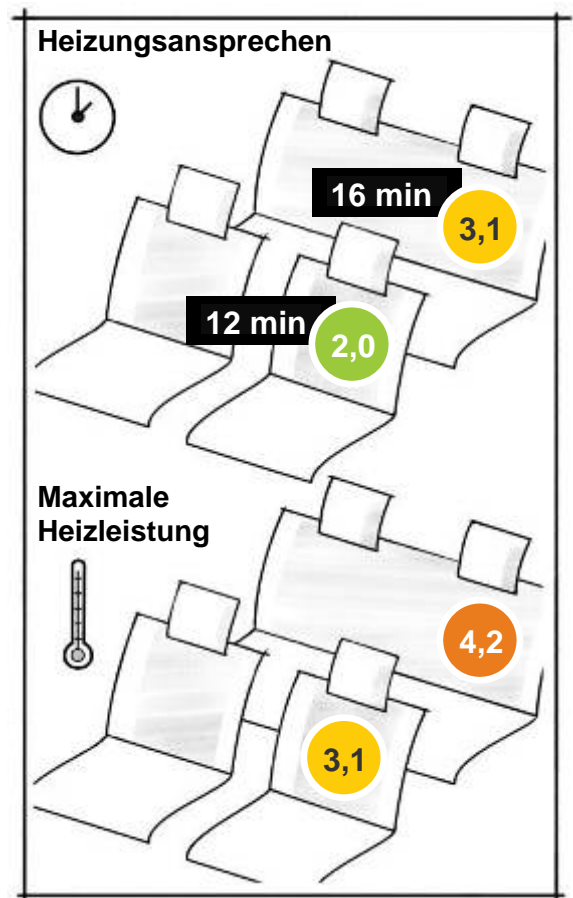
3,2 Innengeräusch

Ein Leisetreter ist der 500er nicht, der gemessene Geräuschpegel ist eher hoch. Der Motor wird erst beim Ausdrehen vernehmlich, aber kaum dröhnig. Die Fahrgeräusche halten sich im Rahmen, ebenso die Windgeräusche - mit dem kleinen Motor kann man keine allzu hohen Geschwindigkeitsbereiche erreichen, in denen Luftwirbel hörbar laut würden.

2,4 Klimatisierung

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

- + 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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,3

MOTOR/ANTRIEB

2,7

Fahrleistungen*

Der kleine 1,2-l-Vierzylinder mobilisiert überschaubare 69 PS - die kommen mit dem Gewicht von rund einer Tonne recht ordentlich zurecht. Wenn man die Gänge ausdreht, sind bis zum dritten Gang gute Fahrleistungen realisierbar. Mit der Elastizität sieht es nicht so gut aus, wer den kleinen Italiener schaltfaul bewegen will, ist nur gemütlich unterwegs.

2,0

Laufkultur

+ In praktisch jedem Drehzahlbereich läuft der Motor weitgehend vibrationsarm und recht kultiviert. Das Dröhnen hält sich in Grenzen und beschränkt sich in eher dezenter Ausprägung auf den schmalen Drehzahlbereich oberhalb von 5.000 U/min.

2,4

Schaltung

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

- Bei schnellem und unpräzisem Schalten kann sich der Ganghebel verhaken.

1,6

Getriebeabstufung

+ Die fünf Übersetzungstufen sind stimmig, die Ganganschlüsse passen. Insgesamt hat Fiat eine längere Abstimmung gewählt, so dass der Motor bei Autobahntempo nicht zu hoch drehen muss. So kann bei mittleren Geschwindigkeiten mit niedrigen Drehzahlen und damit verbrauchsgünstig gefahren werden. Ein sechster Gang würde wenig Sinn machen, weil der Motor nicht kräftig genug ist, mit einer noch längeren Übersetzung auszukommen.

- Allerdings hat der eher durchzugsschwache Motor mit der Abstimmung bisweilen seine liebe Not und nötigt damit den Fahrer, zum zügigen Beschleunigen öfter mal zurückzuschalten.

2,1

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.

2,3

Lenkung*

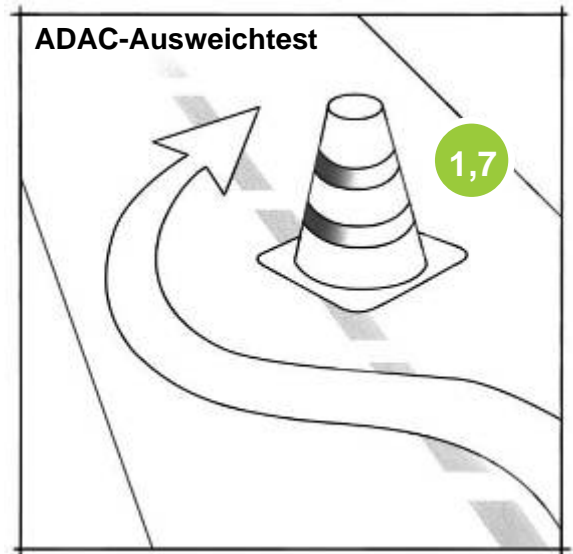
⊕ Die Lenkung zeigt sich präzise und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Sie reagiert gut auf Lenkbefehle. Insgesamt ist sie direkt ausgelegt und unterstützt so die Handlichkeit des kleinen Fiat. Der Kraftaufwand am Lenkrad ist beim Rangieren sehr gering (City-Modus für Servolenkung). Der Wendekreis von 10,0 m geht in Ordnung, könnte in dieser Klasse aber kleiner sein.

2,3

Bremse

⊕ Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Fiat 500 37,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 185/55 R15). Dabei zeigt die Bremsanlage eine ordentliche Standfestigkeit. Die Bremse spicht fein an und ist gut dosierbar. Der Bremsassistent hilft auch dem weniger geübten Fahrer, das volle Potential der Bremsanlage zu mobilisieren.

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.

2,4

SICHERHEIT

3,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Fiat 500 verfügt serienmäßig über ABS und einen Bremsassistenten. Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP kostet leider Aufpreis - dieses ist ein enormer Sicherheitsgewinn und sollte unbedingt mitbestellt werden. Bei starken Bremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage zu und macht so den rückwärtigen Verkehr auf die Notsituation aufmerksam. Im ESP enthalten ist eine Berganfahrhilfe, die beim Anfahren ein Zurückrollen am Hang für einen Augenblick unterbindet.

1,6

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 auch großen Personen mit 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.

2,2

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 Gurtanlenkungen 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.

2,4

UMWELT/ECOTEST

3,6

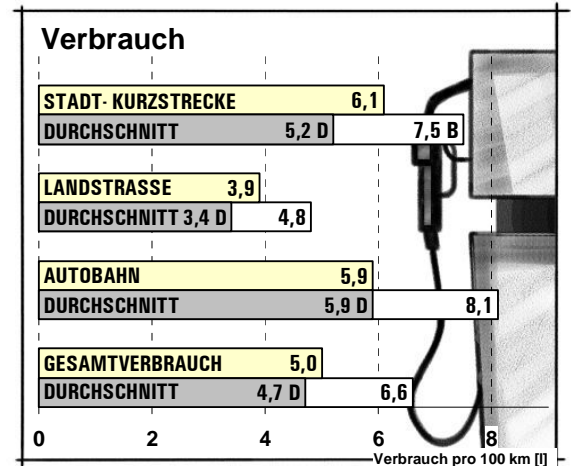
Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Fiat 500 mit dem 1,2-l-Benziner beträgt 5,0 l Super alle 100 km. Der CO₂-Ausstoß liegt bei 121 g pro Kilometer. Damit kann der kleine Italiener 24 EcoTest-Punkte in der Kleinstwagenklasse erreichen. Innerorts konsumiert er 6,1 l, außerorts 3,9 l und auf der Autobahn 5,9 l pro 100 km.

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

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr niedrig. Keine Schadstoffgruppe zeigt sich auffällig. Entsprechend verdient sind die 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe des EcoTest. Zusammen mit den CO₂-Punkten kann der 500 damit 72 Punkte und vier Sterne im ADAC EcoTest erreichen.



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

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb setzen sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff zusammen. Da der Verbrauch an teurem Super im Mittelfeld liegt, kann der Fiat 500 hier nur ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen.

4,4 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.

2,9 Wertstabilität*

Es wird dem kleinen Italiener ein zufriedenstellender Restwertverlauf prognostiziert. Positiv wirkt sich das Kult-Image aus, an dem aber auch etwas das weniger glückliche Fiat-Image nagt. Zu stark schwankte bisher die Qualität von Autos in Kundenhand. Bisher war der 500er aber von Negativ-Schlagzeilen verschont. Im Bereich Motor fehlen noch echte Spritspar-Innovationen, hier gibt's noch Potenzial.

3,7

Kosten für Anschaffung*

Den 500 lässt sich Fiat verhältnismäßig üppig bezahlen und hält sich auch bei den Rabatten zurück. Die anhaltend gute Beliebtheit macht es möglich. 13.000 Euro Grundpreis für das getestete Modell sind für einen Kleinwagen nicht gerade günstig. Seit Markteinführung hat sich damit der Preis übrigens schon um saftige 500 Euro erhöht. Die Komfortausstattung ist mit Radio, Zentralverriegelung und Klimaanlage zwar ohne nennenswerte Lücken, im Sicherheitsbereich sollte ESP (350 Euro extra) aber unbedingt ohne Aufpreis dazugehören, damit keiner der sieben serienmäßigen Airbags zum Einsatz kommen muss.

1,6

Fixkosten*

⊕ Ausgesprochen günstig fällt die Einstufung in der Vollkasko aus. Auch die jährlich Steuer ist kaum der Rede wert - 26 Euro. Hier profitiert der 500 mit dem 1,2-l-Motor ganz klar von der neuen Regelung mit CO₂-Komponente.

⊖ Ein teurer Spass dagegen ist die Absicherung mit Haftpflicht und Teilkasko, die Einstufungen fallen verhältnismäßig hoch aus.

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

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

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 8V	1.4 16V	Abarth	Abarth	1.3 JTD Multijet 16V
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	4/1368	4/1368	4/1368	4/1248
Leistung [kW(PS)]	51(69)	73(100)	99(135)	117(160)	55(75)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	102/3000	131/4250	206/3000	230/3000	145/1500
0-100 km/h[s]	12,9	10,5	7,9	7,4	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	182	205	211	165
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	5,0 S	6,8 S	k.A. S	k.A. S	5,0 D
CO ₂ [g/km]	119	140	155	155	110
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/17	16/15/17	17/20/22	17/20/22	15/14/17
Steuer pro Jahr [Euro]	26	68	68	68	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	338	408	k.A.	k.A.	363
Preis [Euro]	11.000	13.000	18.100	20.600	13.000

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1242 ccm
Leistung	51 kW (69 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	102 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/55R15T
Reifengröße (Testwagen)	185/55R15H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10/9,8 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2.Gang)	9,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,1/ 3,9/ 5,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km/ 121g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3546/1627/1488 mm
Leergewicht/Zuladung	1005 kg/300 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185 l/465 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400 kg/800 kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	700 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	8 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	54 Euro
Monatlicher Wertverlust	162 Euro
Monatliche Gesamtkosten	365 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/12/17
Grundpreis	13.000 Euro

NOTENSKALA

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

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

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



Fiat 500 1.2 8V Lounge

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Automatikgetriebe	900 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	350 Euro ^o
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regensensor	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	700 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (CD mit MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	100 Euro ^o
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	300 Euro ^o
Knieairbag	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	400 Euro
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	500 Euro
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest