



Fiat 500 0.9 8V TwinAir Turbo Start&Stopp S

Dreitürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(77 kW / 105 PS)

Seit 2007 ist der Fiat 500 auf dem Markt. Zur Einordnung: Im gleichen Jahr wurde von Apple das erste iPhone verkauft - beide Produkte sind seitdem für ihre Hersteller Erfolgsgeschichten. Fiat hat den 500 erst 2015 einem zarten Facelift unterzogen. Grundsätzlich hat sich am Fahrzeug in den fast elf Jahren Bauzeit wenig geändert. Das hat natürlich zur Folge, dass die verfügbare Sicherheitsausstattung nach heutigen Maßstäben unzureichend ist. Auch in dieser Fahrzeugklasse gibt es mittlerweile Notbrems- und Spurhalteassistenten. Die Konnektivität wurde aber modernisiert, Smartphones lassen sich koppeln und laden. Außerdem gibt es mittlerweile auch einen jahrelang vermissten Regen- und Lichtsensor. Die grundsätzlichen Vorzüge des Kleinwagens sind aber natürlich auch noch aktuell: Wendigkeit und kompakten Abmessungen machen die Parkplatzsuche einfach. Auch auf Überlandfahrten gefällt das agile Fahrverhalten, das aber eher vom geringen Fahrzeuggewicht als von der gefühlsarmen Lenkung kommt. Im Falle des Testwagens werden auch die Geraden zwischen den Kurven nicht langweilig, da die 105 PS des hemdsärmeligen Zweizylinders den Fiat ordentlich nach vorn treiben.

Der Durchschnittsverbrauch pendelt sich im EcoTest bei happigen 6,3 Litern auf 100 Kilometer ein, die Schadstoffe sind bis auf den auf der Autobahn erhöhten CO-Ausstoß im grünen Bereich.

In der getesteten Topausstattung S kostet der 105 PS starke Fronttriebler mindestens 17.830 Euro und landet damit preislich schon in der nächsthöheren Fahrzeugklasse. Insgesamt beweist der nicht gerade günstige Fiat 500, der seit Jahren stets unter den Top 3 der Kleinwagenzulassungen ist, dass manchmal anderes mehr zählt als die allerneueste Technik: pfiffiges Marketing und gelungenes Retro-Design. **Konkurrenten:** u.a. Opel Adam, Renault Twingo, VW up.

- + flotte Fahrleistungen, agiles und sicheres Fahrverhalten, kompaktes Format
- keinerlei Assistenzsysteme verfügbar, teigiges Lenkgefühl, mäßige Crashsicherheit, keine Sitzheizung erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,4**

AUTOKOSTEN **1,2**

Zielgruppencheck

	Familie	4,3
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,9
	Transport	4,2
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest ★★★★☆

3,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7 Verarbeitung

Der kleine Fiat ist einfach, aber recht solide gefertigt. Spartanisch geht es weniger bei der Verarbeitung als bei der Materialauswahl zu. Geschäumte Kunststoffe sind im Innenraum nicht vorhanden, der filzartige Teppich im Fahrzeug ist sehr dünn - aber zumindest ist der Kofferraum

auch seitlich damit verkleidet. Auch an anderen Details merkt man, dass es sich beim Kleinwagensegment um einen kostensensitiven Bereich handelt: So gibt es einen Schminkspiegel nur für den Beifahrer, dem zudem Verschlussklappe und Beleuchtung fehlen.

3,5 Alltagstauglichkeit

Ein Wagen dieser Größe bietet im Alltag Vor- und Nachteile. Für Pannen ist jedenfalls serienmäßig mit einem Reifenpannenset vorgesorgt - bessere Hilfe ermöglicht das optionale Notrad. Dann muss man aber auf das beats-Soundsystem verzichten, da sich bei diesem der Subwoofer in der Reserveradmulde breitmacht.

⊕ 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

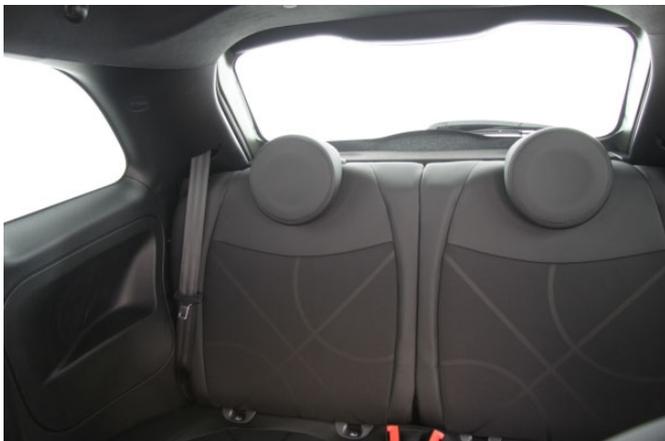
325 kg Zuladung bietet der Testwagen, das ist auch für einen Viersitzer recht wenig. Immerhin bietet der Italiener 60 kg erlaubte Stützlast, die aber meist wohl eher für Fahrradträger oder Ähnliches herhalten müssen, denn gezogene Anhänger dürfen gebremst höchstens 800 kg wiegen, ungebremst die Hälfte. Auf dem Dach dürfen bis zu 50 kg verstaut werden.

Die Tankklappe kann nicht verriegelt werden, der dahinter versteckte Tankverschluss muss umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel aufgeschlossen werden. Dies muss man relativ oft erledigen: Basierend auf dem EcoTest-Verbrauch kommt man mit einer Füllung des 35-Liter-Tanks rund 550 Kilometer weit.

2,9 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 500S die Nebelscheinwerfer serienmäßig.

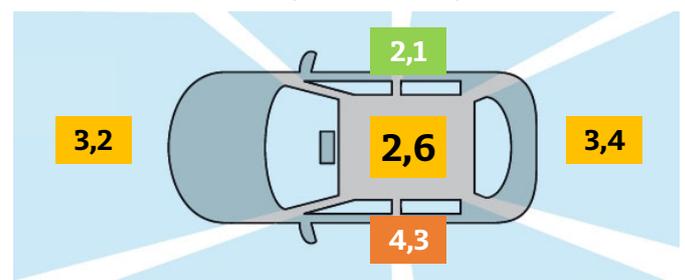
Bi-Xenon-Scheinwerfer gibt es optional.



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

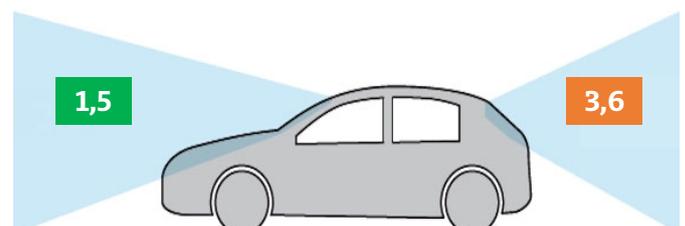
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



⊕ 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.

2,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn steigt man in den 500 trotz des kleinen Fahrzeugformats kommod ein und aus. 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 besitzt die mechanische Einstieghilfe 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 Getränkeboxen 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 68 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.

3,2 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Die etwas hoch montierten Sitze und das nur in der Höhe verstellbare Lenkrad erschweren es gerade für größeren 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 der Mittelkonsole, 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 gegen Aufpreis wie beim Testwagen als Bildschirm ausgeführt, der im Sportmodus eine Ladedruckanzeige des Turboladers und allgemein ein Rennflaggen-Design darstellt. Deaktiviert man den Sportmodus per Knopfdruck und fährt im Eco-Modus, hat man eine "Eco Index"-Anzeige im Blick, die bewertet, wie zurückhaltend man gerade mit dem Gasfuß umgeht. 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.

2,6 Multimedia/Konnektivität

Radio, 3,5 mm-Klinkenstecker und USB-Anschluss bietet jeder 500. Der 500S als Topmodell hat darüber hinaus einen sieben Zoll großen Touchscreen, Bluetooth-Audio und -Telefonie an Bord. Darüber hinaus sind die uconnect live-Dienste verfügbar. Diese Smartphone-basierte Konnektivitätslösung von Fiat beinhaltet 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 fährt.

2,6 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 Metern nach hinten schieben - dann hat der Fahrer noch ordentlich Platz über dem Kopf. Die Innenraumbreite ist der Klasse entsprechend nicht sehr üppig

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

Gegen Aufpreis gibt es ein Navigationssystem von TOMTOM samt Echtzeit-Verkehrsdaten oder auch ein Soundsystem von beats Audio, dessen Subwoofer aber die Reserveradmulde blockiert.

⊕ Apple CarPlay und Android Auto sind serienmäßig an Bord.

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

bemessen. Das Raumgefühl geht dennoch in Ordnung, da die Fensterflächen verhältnismäßig groß sind.

4,8 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 1,70 m genügend Bein- und Kopffreiheit. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, obwohl sich nur maximal zwei Personen die Rückbank teilen müssen.

4,5 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.

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 Fahrbahnunebenheiten rollt der Fiat aber spröde ab. In der Stadt poltert die Vorderachse über Kanaldeckel und andere



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,70 m Platz.

Unbilden des Straßenbaus, die Hinterachse federt hölzern hinterher. Bei höherer Geschwindigkeit bessert sich der Komfort zwar, richtig geschmeidig wird der Kleinstwagen aber nie.

3,9 Sitze

Die im 500S serienmäßigen Sportsitze 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.

4,4 Innengeräusch

⊖ Der 500S mit dem Zweizylinder-Motor ist laut. Windgeräusche sind gut wahrnehmbar, auch den Motor hört man stets - nicht zuletzt, weil man mit recht hohen

Drehzahlen fährt. Die Quittung kommt bei der Messung des Innengeräuschpegels: 73,1 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 hat der 500S stets, 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.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Die 105 PS und 145 Nm des Zweizylinders sorgen für ordentliche Fahrleistungen. In glatt 10 Sekunden spurtet der 500S auf 100 km/h, erst bei 188 km/h endet der Vortrieb - soweit die Herstellerangaben. Aber auch die ADAC Messungen bestätigen die mehr als ausreichenden Fahrleistungen. Gerade im Kleinwagensegment braucht sich der

Fiat nicht zu verstecken. Im dritten Gang geht es in 6,8 Sekunden von 60 auf 100 km/h, auch im vierten braucht er weniger als zehn Sekunden. In Verbindung mit dem getesteten Motor trägt der sportliche Look des 500S nicht zu dick auf, das Auto bietet eine Menge Fahrspaß.

3,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Ein Zweizylinder ist in Sachen freie Massenkräfte der schlechteste aller gängigen Verbrennungsmotoren - ihm muss mit einer Ausgleichswelle etwas Laufruhe beigebracht werden. Dennoch sind die Vibrationen deutlich zu spüren, auch macht sich motorbedingt ein deutliches Brummen im Innenraum breit, gerade bei hoher Last und

niedrigen Drehzahlen. Das nutzbare Drehzahlband ist ziemlich schmal, schon bei etwa 5.500 Umdrehungen riegelt der Motor ab. Am anderen Ende der Skala braucht der Parallel-Twin schon mindestens 1.500 Umdrehungen, um zumindest gefühlt ordentlich rund zu laufen.

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 zum schmalen Drehzahlband gewählt, insgesamt ist die Übersetzung aber

sehr kurz. Dies kommt dem Sprintvermögen entgegen, gerade zu Beginn landet man aber manchmal im Drehzahlbegrenzer. Bei 130 km/h im höchsten Gang dreht die Kurbelwelle mit bereits 3.900 Umdrehungen pro Minute.

⊖ 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 wird die Antriebschlupfregelung mitunter beansprucht, die die Traktion meist zügig wieder herstellt.

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, das der kleine Fiat zum Beispiel auf Bodenwellen in Kurven recht empfindlich reagiert. So muss man oft die Linie korrigieren.

3,3 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.

2,9 Bremse

36 Meter Bremsweg aus 100 km/h sind ordentlich, es gibt aber noch Luft nach oben. Die Dosierbarkeit der Bremsanlage ist gut.

4,0 SICHERHEIT

4,2 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 500S serienmäßig.

Bei einer Gefahrenbremsung wird die Warnblinkanlage aktiviert und somit der herannahende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht.

3,3 Passive Sicherheit - Insassen

Im März 2017 wurde der Fiat 500 einer neuen Bewertung im ADAC Crashtest 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.

4,6 Kindersicherheit

⊖ Bei der Kindersicherheit versagt der 500. Einerseits lassen sich Sitze sehr schwierig auf die Isofix-bewehrte Rückbank fädeln, andererseits spricht der ADAC Crashtest eine deutliche Sprache: Nur 49 Prozent der Punkte erreicht der kleinste Fiat im Kapitel Kindersicherheit.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremsssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbrems-system	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungs-assistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsssystem	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
	Warnlinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

4,8 Fußgängerschutz

⊖ Der Fußgängerschutz ist mit nur 53 Prozent bewertet, die Haube ist nicht besonders nachgiebig.

3,4 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

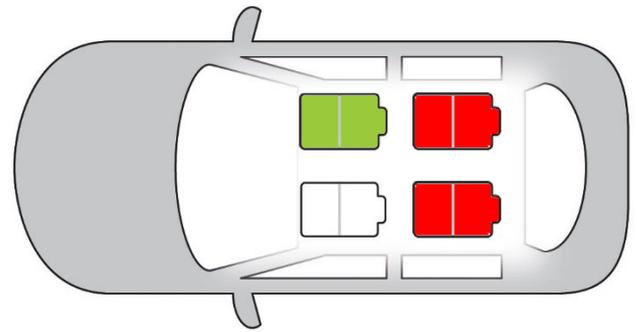
Der 500S mit dem 105 PS starken TwinAir Turbo erhält mit einer CO₂-Bilanz von 168 g/km 27 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC EcoTest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km. Innerorts verbraucht der Fiat 5,9 Liter, außerorts 5,5 Liter und auf der Autobahn 7,7 Liter pro 100 Kilometer.

3,5 Schadstoffe

Der hohe CO-Ausstoß im Autobahnzyklus mit längeren Volllastanteilen verhindert eine bessere Bewertung des Italieners im Schadstoff-Kapitel. So bleiben ihm hier nur 25 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt reichen die erzielten 52 Punkte für drei Sterne im ADAC EcoTest.

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

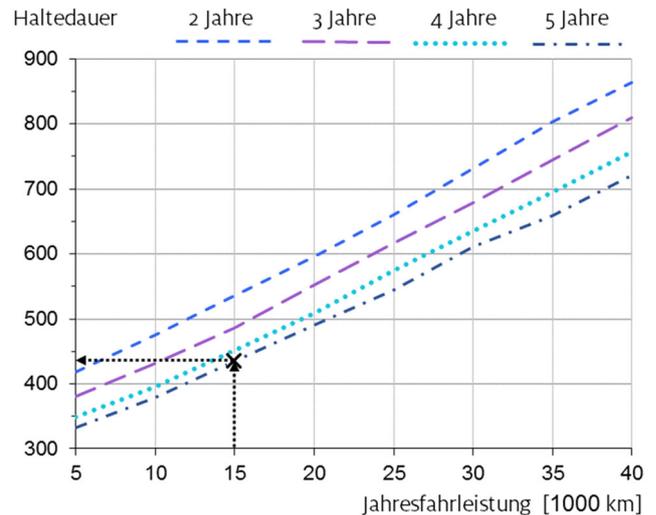
1,2 AUTOKOSTEN

1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 12.590 Euro kostet der Einstieg in die Welt des Fiat 500. Dann gibt es das 69 PS starke Basismodell. Der Testwagen mit dem stärksten Benziner diesseits der Abarth-Modelle und in der Topausstattung S kostet mindestens 17.830 Euro. Empfehlenswertes Extra sind dann die Bi-Xenon-Scheinwerfer, zusätzlich kann noch einiges Geld in schicke Farben und Dekors investiert werden. Das auspreispflichtige Navigationssystem ist im 500S eigentlich nicht unbedingt notwendig, da Apple Carplay und Android Auto an Bord sind. Da das Navi beim 500 S aber mit dem digitalen Radioempfang DAB+ kommt, lohnt sich die Investition der 400 Euro dennoch. Alle 15.000 Kilometer oder jährlich muss der 500 zur Durchsicht, nach 24.000 Kilometern oder alle zwei Jahre ist eine Wartung fällig. Die niedrige Steuer von lediglich 26 Euro im Jahr schont den Geldbeutel.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 434 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 8V Pop Dualogic	0.9 8V TwinAir Start&Stopp	0.9 8V TwinAir Turbo Start&Stopp	1.3 16V Multijet Start&Stopp
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1242	2/875	2/875	4/1248
Leistung [kW (PS)]	51 (69)	63 (86)	77 (105)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	102/3000	145/1900	145/2000	200/1500
0-100 km/h [s]	12,9	11,0	10,0	10,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	173	188	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	3,8 S	4,2 S	3,4 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	111	90	99	89
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/14/16	14/14/16	13/14/16	14/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	58	18	26	123
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	404	404	431	444
Preis [Euro]	13.740	16.630	17.330	18.730

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

2-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	875 ccm
Leistung	77 kW/105 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	145 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km	4,2 l
CO ₂ -Ausstoß	99 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b./0,32
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/45 R16
Länge/Breite/Höhe	3.571/1.627/1.488 mm
Leergewicht/Zuladung	1.015/365 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185/610 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	400/800 kg
Stützlast/Dachlast	60/50 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/8 Jahre
Produktion	Polen, Tychy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang)	6,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	9,5/12,7/15,8 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,0 m
Reifengröße Testwagen	195/45 R16 84V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip
Wendekreis links/rechts	10,1/9,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,9/5,5/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	141 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	555 km
Innengeräusch 130 km/h	73,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.875 mm
Leergewicht/Zuladung	1.055/325 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	185/465/705 l

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

Betriebskosten	95 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	72 Euro	Wertverlust	211 Euro
Monatliche Gesamtkosten	434 Euro		
Steuer pro Jahr	26 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/14/16		
Basispreis 500 0.9 8V TwinAir Turbo Start&Stopp S	17.830 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.05.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.730 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.654 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	900 Euro/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor (nur gemeinsam im Paket)	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/400 Euro°(Paket)
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem (inkl. DAB+)	400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/350 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	150 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	140 Euro° (Paket)/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar, im Zubehör, ohne Kabelsatz)	375 Euro
Metalliclackierung	ab 490 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach (nur in 500 Lounge)	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

1,2

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

Stand: Februar 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.