

Fiat 500

500: Das Manifest des „neuen Fiat“

Das Modell im Überblick

Das Ergebnis eines „gemeinschaftlichen Approaches“

Motoren im Zeichen der Umweltverträglichkeit

Mit der Sicherheit eines Klassenbesten

500.000 Arten „Fiat 500 zu sein“

Exklusive Ausstattungen für einen hohen Komfort

Serien- und Sonderausstattungen (Absatzmarkt Italien)

Karosserie- und Polsterstofffarben

Technische Daten

500: Das Manifest des „neuen Fiat“

Der Fiat 500 ist da. Und damit entsteht das Manifest des „neuen Fiat“, eines Modells, das durch und durch die Verwirklichung eines neuen Approaches, einer neuen Markenstrategie, einer neuen Automobilansicht verkörpert. Genau 50 Jahre nach der Einführung der ersten Ausgabe des Modells, das zu einem Kultobjekt der italienischen Massenmotorisierung und eines ganzen historischen Zeitabschnitts geworden ist, gibt Fiat Gas in Richtung Zukunft.

Ein jeder wäre in der Lage, den 500 neu aufzulegen, denn seine Form ist Teil unserer aller Erinnerung geworden. Einige der Objekte, die die italienische Industrie der Nachkriegszeit hervorgebracht hat, wie den 500 oder die Vespa, kann man nicht einfach ihrem Aussehen nach beurteilen. Auch stellen sie keine bloße technische Übung dar, bei denen die Form der Funktion dient. Vielmehr sind sie mächtige Alchimien, revolutionär vom Design und vom Konzept her, die die gemeinsamen Anhalts- und Vergleichspunkte neu definieren. Wenn dies der Fall ist, kommt es zur Entstehung von Meisterwerken, die die Industriegeschichte nachhaltig beeinflussen werden. Ein solches Meisterwerk ist der Fiat 500.

Dies ist eine zweimal erlebte Geschichte. Die erste ist die Geschichte einer sehr großen Zahl von Besitzern, von Automobilliebhabern, von begeisterten Fans, die nicht nur das Image des 500 als gutes, zuverlässiges und wirtschaftliches Auto gefördert haben, sondern ihn zum festen, wenn nicht gar besten, Teil ihres Lebens erklärt haben, der einem Fröhlichkeit und Unbeschwertheit ins Gedächtnis ruft. Der 500 erinnert an große Freundschaften, an die erste Liebe, an eine schöne Zeit, die viele von uns wieder entdecken möchten.

Mit der Einführung des von Dante Giacosa entworfenen 500, am 4. Juli 1957, schloss sich der Kreis des Wiederaufbaus nach den Verwüstungen des Krieges und ging ein Zeitabschnitt der tief greifenden Erneuerung der Produktpalette des Herstellers zu Ende, um im darauffolgenden Jahrzehnt einer neuen Reihe von Erfolgen den Weg zu ebnet – eine Zeit, die man als eine der brilliantesten in der einhundertjährigen Geschichte der italienischen Automobilmarke bezeichnen darf. Die Parallele zum neuen 500, der den außergewöhnlichen Zyklus der Wiederbelebung der letzten Jahre schließt, ist mehr als offensichtlich. Aufgrund seiner stilistischen und technologischen Wertigkeiten hat der neue 500 aber auch der Zündfunke für einen dauerhaften Expansionsprozess zu sein. Und hier beginnt die Historie von Neuem.

Es wäre abwertend, das Phänomen des neuen 500 in die Schranken einer simplen, nostalgischen Neuinterpretationsübung zu weisen. Die von Fiat bei der Entwicklung verfolgte Zielstellung lautete dabei nicht, ein Automobil zu entwerfen, das wie ein 500 „erscheinen“ sollte, sondern eines, das wieder der 500 zu „sein“ vermochte. Der neue 500 gibt das Startsignal zu einem Innovationsprozess in einigen Bereichen, die für die Kunden von heute sehr wichtig sind. Auch gibt das neue Fahrzeug die Ambitionen der Marke Fiat mit Blick auf die künftige Positionierung am Markt unzweideutig zu erkennen. Der Fiat 500 wahrt das ursprüngliche Konzept in Bezug auf die Form und die Funktion, um, wie es sich in solchen Fällen geziemt, all die

Emotionen, Erinnerungen und Werte wachzurufen, die alle „Kultobjekte“ unsterblich machen und sie weit über die begrenzenden Dimensionen der Kategorie hinweg erheben.

Die Betonung muss dabei aber vor allem auf den Innovationen liegen, die das neue Modell erstmalig auf dieses Produktniveau einzuführen vermag.

Insbesondere der gemeinschaftliche Approach an die Entwicklung des Modells und das Marketing unter Einbeziehung von mehr als 3.000.000 Fans, die im Rahmen der Internet-Plattform www.500wantsyou.com mit ihren Ideen zur Entstehung des neuen 500 beigetragen haben, ist dabei zu betonen. Diese Initiative stellt eine starke kulturelle Diskontinuität in der Beziehung zwischen Automobilbauer und Kunden dar, und macht Fiat zu einer der aufgeschlossensten und den gesellschaftlichen Erwartungen gegenüber empfänglichsten Organisationen. „500 – das Automobil für die Menschen von den Menschen“, mit diesem Slogan könnte man die Entwicklungsphilosophie dieses Projektes zusammenfassen, das es in bester Fiat Tradition ermöglicht, den Zugang zu Inhalten und Technologien zu „demokratisieren“, die in diesem Segment nie zuvor offeriert worden sind.

Es ist das erste Mal, dass ein Automobil mit einem Motorenangebot (1.2 69 PS, 1.3 Multijet 75 PS mit DPF und 1.4 16v 100 PS) aufwartet, das sich anschickt, die durch die künftige Abgasnorm Euro 5 festgelegten Grenzwerte einzuhalten, lange bevor diese tatsächlich in Kraft tritt (voraussichtlich im Jahr 2009). Damit gibt Fiat unmissverständlich zu verstehen, dass es seine führende Position im Bereich des Umweltschutzes weiter auszubauen gedenkt.

Es ist das erste Mal, dass die Konstruktion eines Kompaktwagens (3,55 m) zum Ziel hatte, fünf Sterne in den EuroNCAP-Crashtests zu erringen. Und nicht nur das. Das neue Fahrzeug ist sogar für die Herausforderung der sechs Sterne gerüstet, sollte dieses neue Rating Gültigkeit erlangen.

Sicherheit um jeden Preis, ohne dass diese sich auf den Preis niederschlägt, zeugt von dem Willen des italienischen Automobilherstellers, auch in diesem fundamentalen Bereich eine führende Rolle zu übernehmen. Diese Strategie deckt sich übrigens hundertprozentig mit den Entscheidungen, die in den letzten Jahren bereits für den Panda und den Croma über den Grande Punto bis hin zum Bravo getroffen wurden.

Ein sicheres Produkt, nicht nur im Hinblick auf seine strukturelle Robustheit, sondern auch bezogen auf die Beschaffenheit der Ausstattungs- und Serviceinhalte: sieben serienmäßige Airbags (einschließlich Knieairbag, die der Fiat 500 als einziger unter den Kompaktwagen bereithält) sowie die Verfügbarkeit des hochmodernen ESP-Systems für alle Motorversionen (in Verbindung mit dem 100 PS starken 1.4 16v 100 PS im serienmäßigen Lieferumfang enthalten) sind eine absolute Novität in diesem Segment.

Es ist das erste Mal, dass ein „Kleinwagen“ so umfangreich dotiert ist: vier Ausstattungsvarianten, drei verfügbare Motorausstattungen bei der Markteinführung, zwölf Farben, davon sechs Vintage-Töne, die die fünfziger und sechziger Jahre wieder aufleben lassen, und das dreilagige Weiß als Ergebnis eines Lackierprozesses, der für gewöhnlich nur für die Supercars aufgewendet wird, 15 Innenausstattungen einschließlich der edlen Polsterbezüge aus Cordura

(einer DuPont-Faser) und Leder der Marke Frau, neun Felgenausführungen, sowie 19 verschiedene Sticker, woraus sich mehr als 500.000 Varianten ergeben – 549.936 um genau zu sein. Nicht zu reden von den 100 Original-Zubehörteilen, die eigens für den Fiat 500 entworfen wurden: zu den kuriosesten zählt dabei sicherlich der elektrische „Duftverteiler“, für den drei verschiedene Duftstoffe bereitgehalten werden; aber auch die farbigen Cover für die Schlüssel, die, wie es bei den Mobiltelefonen bereits der Fall ist, es gestatten, die Farbe des Schlüssels der Außenfarbe des Autos anzupassen oder aber einfach die eigene Lieblingsfarbe auszuwählen. Eine Angebotsvielfalt, wie sie für ein derart erschwingliches Fahrzeug noch nie da gewesen ist.

500 ist ein inklusives Konzept, kein exklusives. Fiat hat auf diese Weise den Präferenzen aller potenziellen Käufer entgegenkommen wollen, und zwar unterschiedslos, vom minimalistischsten bis zum exzentrischsten Kunden. Die Idee, ein Produkt zu schaffen, das sich den Anforderungen des Einzelnen anzupassen vermag, zeigt sich auch in der Entscheidung, beim Integrationsprozess der elektronischen Technologien in den Innenraum eines Autos (Plug-In) alle Konkurrenten abzuschütteln. So ist beispielsweise das Blue&Me-System der zweiten Generation verfügbar, oder aber ist es möglich, den iPod dank Steckerstift und Halterung für das Batterieladegerät mühelos und bequem zu integrieren. Für den Fiat 500 ist in Zusammenarbeit mit Magneti Marelli ein neues portables Navigationsgerät entwickelt worden, das sich direkt mit dem Instrumententräger und den anderen Fahrzeugfunktionen verbinden lässt.

Das Konzept der Personalisierung bleibt allerdings nicht auf das Produkt an sich beschränkt, sondern greift auch auf die Serviceleistungen und die Zahlungsformen über. Mit den Angeboten „500 Cents“ und „50to500“ der Fiat Group Automobiles Financial Services zum Beispiel kann der Kunde eine beliebige Version des Fiat 500 einschließlich Personalisierungen entweder zu einem Preis von 5 € am Tag ohne Anzahlung erwerben, oder durch Zahlung von 50 Prozent des Kaufpreises bei der Übernahme des Autos und Begleichung der restlichen 50 Prozent nach zwei Jahren.

Jedes Mal, wenn ein Kunde eines der vorgenannten Finanzierungsangebote in Anspruch nimmt, kann er von einer Herstellergarantie mit einer Laufzeit von 5 Jahren/500.000 km Gebrauch machen, wie auch von einigen Serviceleistungen, die, und das ist ebenfalls das erste Mal bei Fiat der Fall, unter anderem einen rund um die Uhr im Einsatz befindlichen kompletten Pannendienst umfassen. Steht dagegen ein Wartungstermin an, wird das Auto zu Hause beim Kunden abgeholt. Dem Kunden selbst wird die Mobilität garantiert, indem ihm die Auslagen fürs Taxi zurückerstattet werden.

Viele Vergünstigungen und Möglichkeiten also, denn der Fiat 500 ist für alle da. Der 500 steht für „nuova Fiat“ und „nuova Fiat“ gehört allen.

Für das Unternehmen verkörpert die Entstehung des Fiat 500 einen Neuaufbruch, die Erklärung einer neuen Vision von der Rolle, die Fiat in Zukunft auf dem Markt und in der Gesellschaft zu übernehmen gedenkt. Der Anreiz zu einem neuen bewussten Verbrauchsmodell. Ein Modell, das sich die Erfahrungen im Automobilbereich zunutze macht, das auf Qualität und Gefühl zugleich setzt, das der Einzigartigkeit den Vorzug gibt vor der Vermassung. Ein Modell, bei

dem das Konzept der Vereinfachung nicht gleichbedeutend ist mit Verzicht. Der Fiat 500 ist die Materialisation dieses Bestrebens.

Mit dem 500 blickt Fiat gelassen und voller Zuversicht in die Zukunft.

Das Modell im Überblick

Am 4. Juli 2007, auf den Tag genau 50 Jahre nach der Einführung des Vorläufers, wird in Turin der Fiat 500 vorgestellt werden, der sofort im Anschluss daran im Handel erscheint.

Der Fiat 500 entsteht auf der Basis des Konzeptautos „3+1“, das auf der Automobilausstellung von Genf 2004 große Begeisterung ausgelöst hat, und ist die denkbar modernste Antwort auf die Bedürfnisse derjenigen, die das Automobil ungezwungen und in völliger Freiheit „erleben“ möchten, die an einem Fahrzeug seine Alltagstauglichkeit schätzen und zugleich ein Auto möchten, das Spaß am Fahren verheißt, das praktisch ist, schonend mit Natur und Umwelt umgeht, das erschwinglich ist, aber auch sympathisch und reizvoll. Ein Auto von großer Ausdruckskraft, das sich zum einen an den Tendenzen und Strömungen des Marktes orientiert, zum anderen aber auch der Geschichte und der Unternehmensmission von Fiat treu bleibt, die da lautet, Autos zu bauen, die durch ein originelles Design, hochmoderne und allen verfügbar gemachte Technologien wie auch durch intelligente Lösungen auffallen, die das Leben vereinfachen und die Lebensqualität an Bord verbessern. Der Fiat 500 macht da ganz sicher keine Ausnahme, sondern setzt im Gegenteil sogar darauf, dem Segment in den Bereichen Komfort und Sicherheit, Technik und Ausstattung zu einem wahren Qualitätssprung zu verhelfen, wie die vielen Neuheiten beweisen, die er als Erster in diese Fahrzeugkategorie einführt.

Ein hochgestecktes Ziel, für das Fiat Automobiles seine besten Ressourcen und die modernsten Methoden aufgewendet hat, um ein „robustes“ Projekt zum Leben zu erwecken. Darüber hinaus hat Fiat für das „Projekt 500“ beschlossen, einen ganz neuen Weg zu gehen, indem es das Konzept der „Partizipation“ in den Mittelpunkt des Entwicklungsprozesses gestellt hat. Es ist das erste Mal in der internationalen Automobilgeschichte, dass ein Hersteller die Automobilfans in aller Welt involviert hat, die über die Internet-Plattform „500 wants you“ ihre Wünsche für das künftige Fahrzeug äußern konnten. Anschließend sind diese Anregungen und Wünsche von den Stylisten und den Ingenieuren von Fiat Automobiles aufgegriffen und in konkrete Zielstellungen umgewandelt worden, die es durch Aufbietung von stilistischen Lösungen und Ausstattungen zu erreichen galt, um den tatsächlichen Erwartungen der potenziellen Käufer so nahe wie möglich zu kommen.

Der Fiat 500 ist wirklich „ein für den Menschen von den Menschen geschaffenes Auto“.

Damit unterstreicht Fiat Automobiles einmal mehr seine führende Rolle in dieser Fahrzeugkategorie. Dafür bedient es sich eines großen „Savoir faire“, das weit in die Geschichte zurückreicht und den Wandlungen Rechnung trägt, die der Kundenkreis dieses Marksegmentes im Laufe der Zeit erfahren hat. Die Entwicklung des Fiat 500 basiert auf eben diesem großen technischen und planerischen Know-how und Fachwissen, die nur derjenige besitzen kann, der seit jeher kontinentaler Marktführer in diesem Segment ist. Ein dauerhafter Erfolg, der beweist, dass es Fiat im Laufe der Jahre gelungen ist, das Segment der Kompaktfahrzeuge nicht nur

zahlenmäßig zu erobern, sondern auch und vor allem, das Vertrauen seiner Kunden zu gewinnen: Vertrauen in die Automobilmарke und Vertrauen in die Erfahrung seiner Entwicklungsingenieure.

Verführerisch schöne Linie und avantgardistisches Design

Der vom Centro Stile Fiat entworfene und im polnischen Werk Tichy produzierte neue 500 ist ein Dreitürer mit Sinn fürs Maß: er ist 3,55 m lang, 1,63 m breit, 1,49 m hoch und hat einen Radstand von 2,30 m. Ein kompaktes Auto also, dessen weiche, runde Linie auf Antrieb Sympathie erweckt. Und gerade dieses spitzbübische, kecke Aussehen ist es, das ein Lächeln auf die Lippen derjenigen zaubern wird, die Tag für Tag mit dichtem Stadtverkehr, wenig Parkraum und frenetischen Lebensrhythmen zu kämpfen haben.

Das Fahrzeug, das durch seine gefällige Formgebung besticht, beweist in der Seitenansicht ausgeprägte Helligkeit, auf ein Minimum beschränkte Radüberhänge und eine sehr kurze Motorhaube. Bei der Frontpartie verbindet sich das aktuelle Family Feeling der jüngsten Fiat Modelle mit den charakteristischen Elementen des ersten Fiat 500. Den offensichtlichsten Hinweis auf das historische Fahrzeug liefert die Verbindung der oberen Rundscheinwerfer mit den unteren Fernlichtscheinwerfern sowie der Komplex „Zierleisten an den Lufteinlässen und Logo“.

Während die leicht nach vorn geneigte Gürtellinie das robuste Aussehen unterstreicht, ist der Heckbereich durch einen großen fassonierten Chromgriff geprägt, der das Thema der „sattelförmigen“ Halterung für die Nummernschildbeleuchtung des ersten Fiat 500 aufgreift. Abgerundet wird das Außendesign des neuen Fahrzeugs durch die zwölf Karosseriefarben (Pastell, Metallic und ein Pearl-Farbtön), die durchweg passend auf die große Auswahl an Textil- und Lederbezügen für die Polsterstoffe abgestimmt sind.

Der Fiat 500 ist übrigens das erste Fahrzeug der Marke, dessen Name als Logo auf den Radkappen bzw. Radfelgen erscheint.

Die faszinierende und originelle Außenlinie verbindet sich beim neuen Fahrzeug mit einer Innenausstattung, die dem auf Antrieb erweckten Eindruck von großer Qualität auch auf dem zweiten Blick standhält. Dank des großen Ringes, der den gesamten Innenraum abgrenzt, ist der Fahrgastraum als behagliche, schützende Hülle geformt. Er ist bis ins Detail mit großer Sorgfalt verarbeitet und eingerichtet und liefert eine Vielzahl von Hinweisen auf Ausstattungsdetails aus vergangenen Zeiten, die allerdings auf moderne Weise interpretiert und mit exklusiven Materialien veredelt worden sind. Beweis dafür ist zum Beispiel die raffinierte Lederpolsterung der Marke Frau, die zum ersten Mal in diesem Marktsegment angeboten wird. Verchromte Elemente, zweifarbige Sitze, stets auf die Karosseriefarbe abgestimmter Instrumententräger und zahlreiche Ablagefächer runden den eleganten und funktionellen Innenraum ab, in dem vier Personen bequem Platz finden.

Umweltschonende Motoren

Für die Baureihe des Fiat 500 werden drei Motorausstattungen bereitgehalten, die durch Leistungsfähigkeit, Sparsamkeit im Verbrauch und Umweltverträglichkeit überzeugen. Sie werden in Verbindung mit mechanischen Schaltgetrieben mit fünf bzw. sechs Gängen offeriert (im Anschluss wird für die Benzinmotoren ein sequenzielles Fünfgang-Halbautomatikgetriebe namens Dualogic erhältlich sein).

Zwei dieser Triebwerke sind Benziner, der 1.2 mit 69 PS und der 1.4 mit 100 PS Leistung, die der Baureihe der Fire-Motoren angehören, von denen bis heute über zehn Millionen Exemplare gefertigt worden sind. Der Dritte im Bunde ist der 1.3 16v Multijet mit 75 PS und DPF, ein Meisterwerk des Motorenbaus im Bereich der kleinen Turbodiesel-Aggregate, von dem bereits mehr als zwei Millionen Einheiten produziert worden sind.

Ein umfassendes Angebot also, das den unterschiedlichen Verbrauchererwartungen im Hinblick auf den Gebrauchszweck und die Kilometerleistung gerecht zu werden vermag. Darüber hinaus werden die Erwartungen auch derjenigen nicht enttäuscht, die dem Schutz von Natur und Umwelt großen Wert beimessen. Alle Antriebsaggregate des Fiat 500 erfüllen die Abgasnorm Euro 4 und sind bereits auf den (vermutlich 2009 in Kraft tretenden) künftigen europäischen Standard Euro 5 vorbereitet, dessen Grenzwerte sie schon jetzt einhalten. Der 1.3 Multijet ist serienmäßig mit DPF-Partikelfilter ausgestattet.

Sicherheit auf höchster Ebene

Der Fiat 500, dessen Entwicklung auf die Erfüllung der strengsten Sicherheitsvorschriften ausgerichtet war, ist eines der sichersten Fahrzeuge des gesamten Segments. Das ermüdungsfreie und effiziente Bremsverhalten, das gute Beschleunigungsvermögen der Antriebsaggregate und ein vorhersehbares Straßenverhalten (Handling) ermöglichen es dem neuen Fahrzeug, kritische Situationen mühelos zu meistern.

Darüber hinaus ist der Fiat 500 serienmäßig mit bis zu sieben Airbags ausgestattet (zwei Frontairbags, zwei Windowbags, zwei Seitenairbags und ein Knieairbag): eine Rekordleistung in dieser Fahrzeugkategorie. Das neue Modell ist außerdem mit einer fortschrittlichen technischen Ausrüstung dotiert, die dem Fahrer die perfekte Kontrolle über das Fahrzeug garantiert (aktive Sicherheit): vom ABS komplett mit EBD-System (Electronic Brake Distribution) bis zum hochmodernen ESP (Electronic Stability Program), vom ASR (Anti Slip Regulation) bis zu Vorrichtungen wie dem Hill Holder, der dem Fahrer das Anfahren an Steigungen erleichtert, und dem Bremsassistenten HBA (Hydraulic Brake Assistance), der bei Notbremsungen eingreift.

Außerdem verfügt der Fiat 500 über all jene Fahr- und Komforteigenschaften, die es seinen Insassen erlauben, jede Art von Fahrstrecke bequem und sicher zu bewältigen. Zu diesem Resultat trägt nicht zuletzt das Aufhängungsschema bei: an der Vorderachse arbeitet eine Einzelradaufhängung nach dem McPherson-Prinzip, an der Hinterachse eine Verbundfederung mit Drehachse. Die nach einem Projekt von Magneti Marelli entstandenen beiden Vorlagen haben sich

bereits an anderen Fiat Modellen bewährt und sind passend auf das neue Fahrzeug abgestimmt überarbeitet und weiterentwickelt worden, woraus das hervorragende Handling und der exzellente Fahrkomfort hervorgehen.

500.000 Arten, „Fiat 500 zu sein“

Auf dem Großteil der europäischen Absatzmärkte setzt sich die Angebotsreihe aus vier Ausstattungslinien (Naked, Pop, Sport und Lounge), drei Motorvarianten (1.2 mit 69 PS, 1.4 mit 100 PS und 1.3 Multijet mit 75 PS und DPF), zwölf Karosseriefarben sowie neun Felgentypen, sieben davon aus Leichtmetall in den Größen 15 und 16 Zoll, zusammen. Fügt man dieser Auswahl noch die vielen anderen lieferbaren Zubehörteile hinzu, erreicht der Fiat 500 ein Personalisierungsniveau, das im gesamten Automobilpanorama einzigartig ist: 500.000 Kombinationsmöglichkeiten stehen zur Wahl. So hat der Kunde zum Beispiel die Möglichkeit, das Dach, die Seiten und die Motorhaube des Fahrzeugs mit einigen originellen Stickern mit verschiedenen Grafiken zu versehen: von der Fahne mit dem Schachbrettmuster bis hin zur Italien-Flagge, vom „Barcode“ bis hin zum Sportstreifen. Außerdem sind einige Chromzierteile lieferbar, wie die Kappen der Außenspiegel, die Zierleisten auf der Motorhaube oder der A-bar am Frontstoßfänger.

Eleganz, Innovation und Funktionalität finden im Innenraum die idealen Bedingungen, um miteinander zu verschmelzen. Beweis dafür ist zum Beispiel der originelle „Duftverteiler“, für den drei verschiedene Duftstoffe bereitgehalten werden, aber auch der spezielle Kleiderhaken an der Kopfstütze, die Halterung fürs Mobiltelefon oder den iPod, die USB- und 12-Volt-Steckerbuchsen, die Alupedale, das Schild mit dem Logo 500 auf der Türeinstiegsleiste, sowie die drei verschiedenen Lederbezüge für die Knäufe des Schalthebels, passend abgestimmt auf das Lenkrad. Fehlen durften dabei nicht das Freizeitzubehör, wie der originelle Gepäckträger zur Befestigung über der Heckscheibe oder aber der „Organizer“, mit dessen Hilfe Gegenstände verschiedener Größe auf der Ladefläche untergebracht werden können.

Vervollständigt wird die lange Zubehörliste durch die faltbaren Garagen mit der Abbildung des Fiat 500 aus den sechziger Jahren: eine originelle und sympathische Art, um an den Vorläufer des neuen Fahrzeugs zu erinnern. Mit dem ihm eigenen Personalisierungsprogramm bestätigt das umfassend ausgestattete und durch einen hohen Gegenwert überzeugende neue Modell, dass es zum italienischen Rasseauto berufen ist. Zusammen mit dem neuen Fahrzeug debütiert übrigens ein ganz neuer Zündschlüssel, dessen Cover beliebig ausgetauscht werden kann: es stehen insgesamt neun verschiedene Schutzhüllen zur Auswahl, die jeweils passend auf die Karosseriefarben oder die Sticker abgestimmt sind.

Im Einklang mit den vielfältigen Individualisierungsmöglichkeiten des neuen Modells hat die Finanztochtergesellschaft Fiat Group Automobiles Financial Services zwei innovative Zahlungsformeln ausgearbeitet: „500 Cents“, die ideale Lösung für Käufer, die von einem Finanzierungsangebot Gebrauch machen wollen, mit der das gewünschte Fahrzeug, ganz gleich in

welcher Variante oder mit welcher Motorausstattung, für fünf Euro am Tag zu haben ist. Für diejenigen, die für gewöhnlich in bar zahlen, könnte dagegen die neue Finanzierungsformel „50to500“ interessant sein, bei der die Zahlung auf zwei Raten verteilt ist: 50 Prozent sofort und 50 Prozent nach zwei Jahren.

Beide Finanzprodukte beinhalten eine Garantie mit einer Laufzeit von 5 Jahren/500.000 km und das Paket „500 Free“ zum herabgesetzten Preis. So braucht sich der Kunde um nichts mehr zu sorgen: ihm steht rund um die Uhr ein Pannenhilfsdienst zur Verfügung, der auch bei leerem Kraftstofftank oder falscher Befüllung, bei einer Reifenpanne oder entladener Batterie eingreift. Steht ein Wartungstermin auf dem Programm, wird das Fahrzeug durch den Car-Collection-Service zu Haus beim Kunden abgeholt und wird dessen Mobilität durch einen Taxi-Service (Bonus bis zu 50 €) garantiert. Die beiden Angebote werden für alle europäischen Absatzmärkte bereitgehalten, wobei Italien mit Sava und Frankreich mit Fiat Crédit den Anfang machen, d.h. die ersten beiden Märkte, auf denen der Verkauf des Fiat 500 gestartet wird.

Exklusive Ausstattungen für einen hohen Komfort

Der Fiat 500 führt eine Vielzahl von Neuheiten in das Segment ein, mit dem präzisen Zweck, all jene exklusiven Ausstattungsdetails, die bisher den Käufern von Fahrzeugen der höheren Klasse vorbehalten waren, jedermann zugänglich zu machen. Zunächst einmal hat der Kunde die Wahl zwischen der ersten Ausstattungsstufe von Blue&Me™ (dieses System umfasst eine Freisprecheinrichtung mit Bluetooth®-Interface und Spracherkennung, USB-Port, MP3-Leser und SMS-Interpreter) als auch der jüngsten Weiterentwicklung Blue&Me™ Nav (im Anschluss an die Fahrzeugeinführung lieferbar), die den vorgenannten Funktionen die Navigationseinrichtung zu einem äußerst wettbewerbsfähigen Preis hinzufügt. Darüber hinaus ist Blue&Me™ Nav bereits für die Befähigung einer Reihe von telematischen Serviceleistungen wie SOS Emergency, Info Service und Versicherungsdienste vorbereitet.

Stets im Zeichen der denkbar modernsten Technologie, die für jedermann erschwinglich sein soll, debütiert an Bord des jüngsten Modells aus dem Hause Fiat das Blue&Me™ MAP 500, ein von Magneti Marelli entwickelter tragbarer multifunktionseller Navigator, der dem Markt der portablen Navigationssysteme ganz neue Möglichkeiten erschließen wird (die Einführung dieses Systems folgt der Fahrzeugeinführung nach).

Weiterhin lanciert der Fiat 500 zum ersten Mal in diesem Segment ein fortschrittliches HiFi-System namens „Interscope Sound System“. Das auf Anfrage lieferbare System ist eigens für und auf den Fiat 500 abgestimmt entwickelt worden und ist mit einem Radio mit CD- und MP3-Lesegerät gekoppelt. Die Besonderheit des Interscope Sound Systems besteht in der gleichzeitigen Verwendung von drei verschiedenen Methoden zur Signalverarbeitung, die einzigartige Klangverhältnisse an Bord des Fahrzeugs zu garantieren vermögen.

Schließlich ist für den Fiat 500 neben der herkömmlichen Heizungs-/Belüftungsanlage und der manuell betätigten Klimaanlage zudem eine moderne Vorrichtung gewählt worden, die

automatisch über ein elektronisches Steuergerät die Temperatur, die Luftleistung, die Luftverteilung, die Zuschaltung des Kompressors und die Umluft regelt. Komplettiert wird die umfangreiche Ausstattung des neuen Fahrzeugs durch die Frontscheinwerfer mit DRL-Funktion (Day Running Light/TagFahrlicht); das großflächige Glasdach (sowohl in fest eingebauter Ausführung verfügbar als auch als elektrisch betätigtes Schiebedach), das die Helligkeit des Innenraums steigert und eine Hommage an das berühmte Verdeck des 500 aus den sechziger Jahren ist; sowie den automatisch abblendenden elektrochromen Rückspiegel, der dafür sorgt, dass der Autofahrer durch die Scheinwerfer nachfolgender Fahrzeuge nicht geblendet wird.

Das Ergebnis eines „gemeinschaftlichen Approaches“

Seit der Präsentation auf der Automobilausstellung von Genf 2004 des Concept Cars „3+1“, auf dessen Basis der neue Fiat 500 entstanden ist, haben die Gunst und das Interesse von Seiten der Öffentlichkeit gezeigt, dass die Mitte der fünfziger Jahre von Konstruktionsingenieur Dante Giacosa geschaffenen Formen im Laufe der Zeit nichts an ihrer außerordentlichen Attraktivität eingebüßt haben. Und auch heute noch ist der sympathische, vertrauliche Eindruck, den der alte 500 erweckt, unverändert erhalten geblieben. Ebenso ungewöhnlich war die Fähigkeit des Centro Stile Fiat, die gleichen Formen zu „liften“ und zu modernisieren, ohne den originellen Gehalt in irgendeiner Weise zu berühren.

Um ein derart besonderes Fahrzeug zu realisieren, hat Fiat beschlossen, von einem zukunftsweisenden Verfahren Gebrauch zu machen, bei dem das Konzept der „Partizipation“ im Mittelpunkt des Entwicklungsprozesses gestellt wurde. Es ist das erste Mal in der internationalen Automobilgeschichte, dass ein Hersteller die in aller Welt verteilten vielen Autofans in direkter Weise involviert hat, indem er ihnen über eine Internet-Plattform („500 wants you“) Gelegenheit gab, ihre Wünsche für das künftige Fahrzeug zu äußern. Anschließend sind diese Anregungen und Wünsche von den Stylisten und den Ingenieuren von Fiat Automobiles aufgegriffen und in konkrete Zielstellungen umgewandelt worden, die es durch Aufbietung von stilistischen Lösungen und Ausstattungen zu erreichen galt, um den tatsächlichen Erwartungen der potenziellen Käufer so nahe wie möglich kommen. Damit ist der Fiat 500 wirklich „ein für die Menschen geschaffenes Auto, das aus den Ideen der Menschen hervorgegangen ist“.

Ein Auto für die Menschen, das aus den Ideen der Menschen hervorgegangen ist

Mit dem Ziel vor Augen, die Öffentlichkeit an der Planung des neuen 500 mitwirken zu lassen, hat Fiat Automobiles ein Kommunikationsprojekt namens „500 wants you“ ausgearbeitet, eine interaktive multimediale Plattform, die lange vor der eigentlichen offiziellen Einführung sämtliche Kommunikationssektoren berührt hat: vom Advertising bis zum Viral Marketing, von der Mode bis zur Fotografie. Wo das Projekt „500 wants you“ allerdings wirklich Früchte getragen hat, war auf der Website www.fiat500.com. Die Daten bestätigen diesen rundum verblüffenden Erfolg: online, seit dem 3. Mai 2006 bis heute, ist die Website von über 3.700.000 Benutzern besucht worden, sind mehr als 51.700.000 Seiten angesehen worden und zählt die Community 76.000 begeisterte Fans.

„500 wants you“ war damit ein großes Online-Labor, wo die Benutzer das Designkonzept des neuen Fahrzeugs kennenlernen, ihre eigenen Wünsche äußern und ihre Ideen vorbringen konnten, um, und das ist das erste Mal in der Geschichte eines Automobils, einstimmig und aktiv zu seiner Entstehung beizutragen. Auf der Website www.fiat500.com wurden die Anregungen und Erwartungen der Personen zusammengetragen, die unmittelbar in die Entwicklung des Produktes

eingeflossen sind. Insbesondere durch das Concept Lab, einen virtuellen Ort, wo man das Fiat Concept Car modellieren konnte, sind über 275.000 Konfigurationen, Anregungen für Zubehörteile sowie Personalisierungen des neuen Modells angesammelt worden.

Wie es so oft im Internet der Fall ist, hat sich die Website „www.fiat500.com“ als ein in kontinuierlicher Entwicklung befindliches Projekt erwiesen, das sich nach und nach durch neue Inhalte, Aktivitäten und Initiativen bereichert hat. In diesem Zusammenhang sei an den in die Kategorien „accessories“, „everywhere“ und „lifestyle“ gegliederten internationalen Wettbewerb DesignBoom erinnert, an dem über 5.400 Personen teilgenommen haben und in dessen Rahmen 1.060 Projekte eingegangen sind. Darüber hinaus sind 38 Videoclips im Rahmen des „500 ciak you“ eingegangen, 1.263 Vorschläge für den Wettbewerb „500 wants a mascotte“ und rund 600 „500 Gesichter“, ein Spiel, bei dem die Personen aufgefordert waren, durch einen Gesichtsausdruck ein beliebiges Detail des 500 zu interpretieren. Mit der gleichen Begeisterung und Anteilnahme haben die Benutzer der Website an der „500logia“ mitgewirkt (der größten Online-Enzyklopädie für dem 500 gewidmete Erzählungen und Bilder), an „Speak 500“ (ein Multimedia-Archiv mit über 50 Audiodateien mit der Aussprache des Wortes „500“ in ebenso vielen Sprachen der Welt und Gebietsdialekten) und auch an „Jingle Box“ (ein Musikplayer, der fast 8.600 Kompositionen der Benutzer akkumuliert hat, die als MP3-Datei gespeichert werden konnten, um anschließend auf dem eigenen Handy oder MP3-Lesegerät benutzt werden zu können).

Um das erste Lebensjahr von „500 wants you“ zu feiern, ist am 8. Mai dieses Jahres auf der Website die Aktion „500x500 online booking“ gestartet worden. Die originelle Initiative gab Gelegenheit dazu, eines der 500 Exemplare der Ausgabe „500 wants you edition“ vorzubestellen, die exklusive Version des Fiat 500, die der Community der Website gewidmet ist: denn sie ist es, die an der Entstehung des ersten „Autos, das von den Menschen für die Menschen geschaffen worden ist“, mitgewirkt und mitgedacht hat. Obwohl weder der Preis noch irgendwelche sonstigen Fahrzeugdetails mitgeteilt wurden, ging im 40-Sekunden-Takt eine Bestellung nach der anderen ein, sodass die Höchstquote innerhalb kürzester Zeit erreicht war: ein Beweis für das Vertrauen der in die Website eingetragenen Benutzer in die Fähigkeit von Fiat, ihre Anregungen in die Realität umzusetzen.

„Sympathische“ und traditionsbewusste Linie

Der Fiat 500 vermittelt auf Anhieb den Eindruck von Kompaktheit, wozu das Seitenprofil mit den sich überlagernden Volumen maßgeblich beiträgt, aber auch das „schalenartige“ Wagendach, dessen Größe in der Draufsicht deutlich unter den Maßen des Seitenaufbaus liegt. Die besonderen Proportionen sowie einige stilistische Merkmale verleihen dem neuen Fahrzeug ein ausgesprochen „sympathisches“ Aussehen, gleichzeitig aber auch eine betont solide und robuste Optik.

Auf einer Gesamtlänge von nur 3,5 Metern haben die Stylisten den Fahrgastraum verlängert und dabei eine sehr ansprechende Form geschaffen, die durch die ausgeprägte

Helligkeit in der Seitenansicht, eine sehr kurze Motorhaube und durch die auf ein Mindestmaß beschränkten Radüberhänge gekennzeichnet ist. Die Motorhaube ist weit umgreifend modelliert und über die Seiten gebogen, wohingegen es der Frontpartie mit großer stilistischer Ausgewogenheit gelungen ist, das aktuelle Family Feeling der jüngsten Fiat Modelle mit den charakteristischen Elementen des ersten Fiat 500 in Einklang zu bringen. Den offensichtlichsten Hinweis auf das historische Fahrzeug liefert die Verbindung der oberen runden Scheinwerfer mit den „Fernlichtscheinwerfern“ sowie der Komplex „Zierleisten an den Lufteinlässen und Logo“.

In der Seitenansicht gibt das Fahrzeug eine leicht nach vorn geneigte Gürtellinie zu erkennen, die das robuste und dynamische Aussehen unterstreicht. Aber im Detail. Das Profil des Seitenaufbaus erinnert an den historischen Fiat 500, allerdings ist es aktualisiert und mit strafferen und moderneren Oberflächen versehen worden und wird durch die großzügigen Formen der Radkästen unterbrochen. Außerdem lassen sich die vorderen und hinteren Leuchtengruppen erblicken, was durch den stark abgerundeten Übergang des Seitenaufbaus in die Front- und die Heckpartie möglich gemacht wird. Der bogenförmige Verlauf der Dachsäule optimiert auch die Formgebung der Verglasung, die wie „aus einem Stück gemacht“ zu sein scheint, zumal der obere Schnitt der Tür durch schwarze Profile verborgen wird.

Das Heck des Fiat 500 ist durch den großen fassonierten Chromgriff charakterisiert, der das Thema des „sattelförmigen“ Halters für die Nummernschildbeleuchtung seines Vorgängers aufgreift. Die Rückleuchten sind sauber in die Schnitte der Heckklappe eingefasst, und ihre Farbgebung ist so gewählt, dass sie den Eindruck machen, als wären sie „vertikaler“ ausgebildet und weiter voneinander entfernt. Weiterhin zieht sich das Profil mit den sich überlagernden Volumen des Seitenaufbaus bis zur Heckklappe, wodurch ein weit umgreifendes und sehr ausdrucksvolles Volumen entsteht. Die Heckscheibe „schneidet“ die Heckklappe an den Seiten ein, wodurch eine vereinfachte und moderne Grafik der Verglasung entsteht. Ein kleiner Heckklappenspoiler unterstreicht die Aktualität des Aussehens und garantiert eine ausgezeichnete Aerodynamik.

Obgleich bei dem neuen Fiat 500 eine Vielzahl von Hinweisen auf die Vergangenheit vorhanden ist, sind alle für das neue Fahrzeug in Erwägung gezogenen Elemente erst dann übernommen worden, nachdem eingehende Überlegungen zu ihrer tatsächlichen Notwendigkeit an Bord eines modernen Autos angestellt worden waren. Funktionen und Materialien sind in diesem Rahmen nicht nur überarbeitet worden, sondern zuweilen sind sogar neue Gebrauchszwecke gefunden worden. Zum Beispiel wird das berühmte klassische Verdeck heute durch das Glasdach Sky Dome interpretiert. Das an die Windschutzscheibe anschließende großflächige Glasdach des Fiat 500 verleiht dem Wagenaufbau ein helles, lineares Aussehen und akzentuiert die beiden Säulenbogen (es ist sowohl in fest eingebauter Variante erhältlich als auch als elektrisch betätigtes Schiebedach).

Ein weiteres Beispiel für eine stilistische Neuinterpretation sind die vorderen und hinteren Leuchtengruppen, deren Design ein Revival feiert, aber nicht bevor es sich die fortschrittlichste Technologie im Bereich der Außenbeleuchtung zunutze gemacht hat. Die von Magneti Marelli

Automotive Lighting entworfenen Leuchteneinheiten sind edle Designerobjekte, insbesondere die Frontscheinwerfer, die serienmäßig mit DRL (Day Running Light) ausgestattet sind: diese Funktion, die sich selbsttätig einschaltet, sobald der Motor gestartet wird, arbeitet mit einer Lichtstärke, die über derjenigen des Standlichtes, aber unterhalb derjenigen des Abblendlichtes liegt. Darüber hinaus erfüllt die DRL-Funktion die aktuell gültige Vorschrift, nach der man mit eingeschaltetem Abblendlicht zu fahren hat, bietet aber zudem den Vorteil, dass die hinteren Standlichter nicht aktiviert werden, woraus eine dementsprechende Verbrauchersparung des Fahrzeugs resultiert. Das DRL ist ein weiteres innovatives Ausstattungsdetail, das der Fiat 500 als erstes Automobil in sein Segment einführt.

Komplettiert wird das Außendesign des neuen Fahrzeugs durch die umfassende Auswahl an Pastell- und Metallic-Farben, aus der sich eine große Zahl von Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung ergibt: das eine Mal sind sie am „Vintage“-Look der Originalfarben des Vorläufers inspiriert, das andere Mal dagegen an einer hochaktuellen, neuzeitlichen Optik. Die Karosseriefarben sind dabei nicht nur stets auf die Textil- oder Lederbezüge der Polsterungen abgestimmt, sondern können auch auf einen Armaturenräger zählen, der immer in der gleichen Farbe wie die Karosserie gehalten ist.

Der Fiat 500 ist übrigens das erste Fahrzeug der Marke, dessen Name als Logo die Radkappen bzw. Radfelgen ziert.

Eleganz und Innovation für ein zeitloses Interieur

Die Stylisten haben den Details und deren Verarbeitung die allergrößte Aufmerksamkeit geschenkt, ohne dabei jedoch die Einfachheit aus den Augen zu verlieren, die das Hauptthema des neuen Fahrzeugs ist. Einfach bedeutet nicht „schmucklos“, sondern ist ein Begriff, in dem ein auf die „vereinfachte Nutzung“ ausgerichtetes besonderes Design- und Konstruktionslayout eingeschlossen ist. Daher also das helle, luftige und geräumige Ambiente, das den Aufenthalt an Bord des Fahrzeugs ausgesprochen angenehm und lebenswert macht und dank des Ringes, der den gesamten Innenraum abgrenzt, viel Behaglichkeit und Schutz bietet.

Aber im Detail. Die Gestaltung des Innenraums des Fiat 500 gibt die Vollständigkeit einer modernen und ergonomischen Ausstattung zu erkennen und ist durch ein Design geprägt, das sich an den Schlüsselementen des alten Fiat 500 inspiriert. Angefangen beim Cockpit mit dem Instrument mit Einzelzifferblatt, in dem der Tachometer, der Drehzahlmesser und der Trip Computer zusammengefasst sind, die konzentrisch angeordnet und alle auf einen Blick ablesbar sind. Diese Elemente können, zusammen mit der Mittelkonsole und dem Radio-Luftdüsen-Komplex, in den Farben Elfenbein oder Schwarz geordnet werden, wodurch entweder der „Vintage“-Charakter oder aber das sportliche Wesen des Fahrzeugs betont werden. Das von Magneti Marelli entwickelte Instrument des Fiat 500 bietet eine angenehme Mischung aus Retro-Optik und technologischer Aktualität, die sich mit dem Fahrgastraum gut verträgt. Es wird in zwei

Versionen bereitgehalten: „Comfort“ und „Matrix“, wobei letztere Version gegenüber der erstgenannten in der Mitte des Instrumentes ein Display mit Punktmatrix hinzufügt, das die Piktogramme für die Satelliten-Navigation durch das Blue&Me™ Nav bereitstellt.

Wird an den oberen Aufbau des Armaturenrägers der Anspruch gestellt, Raffinesse und Eleganz zum Ausdruck zu bringen, tritt im unteren Bereich der funktionelle Aspekt des Trägers zutage: große Ablageflächen wechseln sich ab mit kleinen und mittelgroßen Fächern zur Aufbewahrung von wertvolleren Gegenständen, die vor unbefugten Blicken geschützt werden sollen. Der am Armaturenräger angeordnete Schalthebel bewahrt sich das raffinierte Aussehen einer typisch technischen Komponente. Er ist durch Chromteile verziert und besitzt einen einfachen und praktischen Knauf, der je nach gewählter Version entweder in glänzend schwarzer oder verchromter Ausführung erhältlich ist. Das Set der am häufigsten benutzten Bedientaste ist an den Hebeln des alten 500 inspiriert und überzeugt durch große Bedienerfreundlichkeit.

Besondere Erwähnung verdienen die Sitze, die in den verschiedenen Versionen insofern diejenigen des Typs F des Fiat 500 der sechziger Jahre nachahmen, als sie die gleiche „Zergliederung“ der Materialien aufweisen: einfarbiges Gewebe für den unteren Abschnitt, obere Lünette und Kopfstütze passend abgestimmt auf die für das Lenkrad gewählte Farbe. Die obere Ausstattungsvariante des Fiat 500 verfügt über Polsterstoffe aus edlem Cordura, die durch einen schlauchförmigen Besatz zur Verkleidung der Steppnähte verziert sind. Die Ausstattungsversion Sport setzt dagegen auf Sitze und Armaturenräger, die an der Welt des Motorsports inspiriert sind, mit lederfarbenen oder schwarzen Elementen, verchromtem Schalthebelknauf und stärker konturierten Vordersitzen. Das Angebotsprogramm des Fiat 500 umfasst weiterhin eine erlesene Lederpolsterung der Marke Frau, die entweder in klassischem Schwarz, in einem Naturlederfarbton in bester Fiat 500 Tradition oder aber in sportlich aggressivem Rot zu haben ist.

Die Türpaneele, in denen ein großes Ablagefach und die Lautsprecher untergebracht sind, verdeutlichen den Kontrast zwischen den auf die Sitze abgestimmten verkleideten Bereichen und der Kunststoffstruktur. Der „hakenförmige“ verchromte Türöffner knüpft an das erinnerungsträchtigste Element der Tür des historischen 500 an.

Anders als man es von der kompakten Größe erwarten würde, hält das neue Modell viel Platz bereit, wozu die akkuraten Untersuchungen bezüglich der Verteilung der Ablagefächer maßgeblich beigetragen haben: zwei Ablagen für Fahrer und Beifahrer am Armaturenräger, ein Handschuhfach auf der Beifahrerseite, die Türfächer, eine weitere Ablage am Träger des Schalthebels und eine letzte unter dem rechten Sitz. Durch Geräumigkeit überzeugt auch das Kofferabteil (185 Liter, die durch Beladung bis zum Dach auf maximal 550 Liter erweitert werden können), das außerdem eine niedrige Ladekante aufweist, um das Einladen von Gegenständen zu vereinfachen, und mit der Möglichkeit, die Kapazität durch Abklappen der Rückenlehne des Rücksitzes weiter zu erhöhen.

Die Rücksitzbank bietet zwei Personen ein ausgezeichnetes Platzangebot und weist in allen Versionen das gleiche außerordentlich gepflegte Aussehen wie die Vordersitze auf. Um das tatsächliche Raumangebot auch optisch zu unterstreichen, tritt die obere Fassung der

Rückenlehnen aus der Oberkante heraus, wodurch den Insassen im Rückenbereich ein besserer Halt geboten wird. Die Tunnelkonsole zwischen den Sitzen fungiert als echte „Andockstation“, nicht nur wegen der Unterbringungsmöglichkeit für die üblichen kleinen Gegenstände (Becher und Dosen), sondern auch und vor allem wegen der durch die 12-Volt-Steckerbuchse und den USB-Port gebotenen Anschlussmöglichkeiten für sämtliches Funktionszubehör, wie z.B. für Telematik-Vorrichtungen wie iPod oder Palm-Top, oder sogar für einen Duftverteiler, mit dem der Kunde den Innenraum in dem von ihm bevorzugten Duft hüllen kann.

Technik und Design vereint für eine rekordverdächtige Entwicklungsarbeit

Den Erben eines echten Kultobjektes unserer Zeit zu realisieren, das war die Herausforderung, der sich die mit der Entwicklung des neuen 500 betrauten Ingenieure und Stylisten gestellt haben. Um dieses Ziel zu erreichen, haben das Centro Stile Fiat und die Sparte Engineering & Design eng zusammengearbeitet und sich dabei der modernsten Methoden bedient, zugleich haben sie aber auch all die Passion an den Tag gelegt, die bei einem derartigen Projekt unabkömmlich ist.

So wie es bei dem neuen Fiat Bravo der Fall war, hat Fiat Automobiles auch für den neuen 500 von der Integration der Entwurfs-, Entwicklungs- und virtuellen Prüfmethode Gebrauch gemacht und dabei Standards aufgestellt, die in der Automobilindustrie den höchsten aktuellen Stand darstellen und nur vergleichbar sind mit den im Luftfahrtsektor herrschenden Maßstäben.

Durch die intensive Inanspruchnahme der virtuellen Prüfmöglichkeiten war es möglich, innerhalb kürzester Zeit und mit einem großen Vorsprung eine große Zahl von Projektlösungen zu prüfen und auf diese Weise ein optimales Trade-off der Performances und die Stärkung des gesamten Projektes auf allerhöchstem Niveau zu gewährleisten. So wie es beim Fiat Bravo der Fall war, sind auch beim neuen 500 von der „Einfrierung“ der Produktspezifikationen bis zur Markteinführung lediglich 18 Monate vergangen. Eine Rekordleistung, die sich perfekt mit den von Fiat Automobiles bereits erzielten Ergebnissen deckt, wie das Beispiel des Fiat Panda zeigt, der dank der Robustheit des Projektes und des Prozesses für die europäischen Kunden der Beste in Sachen Qualität und Zuverlässigkeit ist. Und bei dem neuen Fiat 500 werden sowohl die Zuverlässigkeit als auch die wahrgenommene Qualität durch die große Sorgfalt bei der Wahl der Materialien und der Planungslösungen noch weiter verbessert.

Gestärkt durch die Erfahrungen mit dem Projekt des Fiat Bravo hat sich der Fiat Konzern mit einem Plan zur Implementierung neuer Methoden ausgestattet, der synergetisch alle Automotive-Sektoren umgreift und stark auf die Weiterentwicklung der Virtual Analysis Methoden ausgerichtet ist; parallel dazu ist die Verwendung von Standardkomponenten erhöht und sind neue Projektrichtlinien für die Kostenoptimierung und die Gewichtsreduzierung eingeführt worden.

Eine der ersten wichtigen Phasen in einem Entwicklungsprozess, in der das Entwicklungsteam und die für das Engineering & Design verantwortlichen Zentren zusammenarbeiten, ist diejenige der „Machbarkeit“, in deren Verlauf die stilistische Vorarbeit der

technischen Prüfung unterzogen wird, um festzustellen, welche technischen Probleme durch das Aufsetzen des „Gewandes“ auf das zum Teil bereits vorhandene Fahrgestell aufgeworfen werden und welche leistungsbezogenen Aspekte durch die ästhetischen Formen beeinflusst werden. In der Praxis heißt das, dass die ersten CAS-Mathematiken (Computer Aided Styling), die noch über keinerlei Details wie Schnitte beweglicher Teile, Dichtungen usw. verfügen, auf die bereits festgelegten Mathematiken der Plattform montiert werden und die für Entwurf und Layout zuständigen Spezialisten damit fortfahren, diese mit spezifischen Schnitten, Stück für Stück in „Scheiben zu schneiden“, um die entscheidenden Größenparameter herauszuarbeiten, die für die Anordnung der Komponenten erforderlichen Anpassungen der Formen vorzunehmen und den für eine korrekte Funktion notwendigen Raumbedarf festzulegen.

In der Zwischenzeit befassen sich die Leute von der Aerodynamik mit der Auswertung der ersten Luftwiderstandsbeiwerte und der Luftströme für die Kühlung des Motors, die die strömungsdynamischen Berechnungen hervorgebracht haben, und simuliert das Manufacturing-Team das Formpressen der Stahlblechteile, in dessen Verlauf etwaige Probleme in Verbindung mit der Formgebung zutage gefördert werden. Alle aus diesen Berechnungen hervorgehenden Daten werden vom „Performances Engineering Team“ gefiltert, das wiederum die zur Einhaltung sämtlicher zuvor festgelegter Zielstellungen erforderlichen Trade-Offs definiert.

Einer der kritischsten Bereiche des Fiat 500 Projektes, der ein erhebliches Aufgebot an Kreativität und geduldiger Feinarbeit erforderte, betraf die Frontpartie des Fahrzeugs, die nicht nur die Fahrwerkaggregate und das Triebwerk aufnehmen musste, sondern auch den Crashtests im Bereich des Fußgängerschutzes zu genügen hatte (eine Problematik, die sich beim Fiat 500 aus dem Jahr 1957 aufgrund der Anordnung des Antriebsaggregates im Heck gar nicht erst stellte). Mit Hilfe der Virtuellen Realität haben die Spezialisten zahlreiche Kombinationen der verschiedenen Bauteile der Frontpartie getestet, bis endlich ein Layout vorlag, das mit einem geringeren Überhang kompatibel war, allerdings erst, nachdem der Kühler umgestaltet, der untere Lufteinlass verbreitert und die Anordnung der Nebelscheinwerfer neu festgelegt worden waren. Selbstverständlich ist das Ganze den Berechnungen zum Deformationsverhalten im Falle eines Crashes unterzogen worden, die die „Machbarkeit“ der kompakten Front (die derjenigen des alten 500 sehr ähnelt) bestätigt haben.

Ein weiteres stilistisches Detail des ersten Fiat 500, das der Ausführbarkeit des neuen Fahrzeugs Hindernisse in den Weg gelegt hat, war die charakteristische Wölbung des Wagendaches im hinteren Bereich. Der kurioseste Aspekt dabei ist, dass diese Form in den fünfziger Jahren absichtlich von den Technikern angestrebt worden war, um das Platzangebot im Fond zu verringern, damit das Fahrzeug seinem großen Bruder, dem teureren Fiat 600, keine Konkurrenz machen konnte. Das genaue Gegenteil war bei dem neuen Fiat 500 aus dem 21. Jahrhundert der Fall, dessen Projekt vorsah, dass vier Erwachsene bequem darin Platz finden sollten, ohne ihm seine berühmte Rundlichkeit zu nehmen. Und so haben sich die Ergonomen ans Werk gemacht und haben den H-Punkt – den Bezugspunkt für die Haltung des menschlichen Körpers in sitzender Position auf dem Rücksitz – mit Hilfe von Simulationen so weit abgesenkt,

dass eine größere Kopffreiheit entstanden ist. Das allein reichte aber nicht aus, und zudem bestand die Gefahr, die Sitzkissenausschäumung zu stark zu reduzieren, mit der Folge, dass der Fahrgast die Metallstruktur des Bodens insbesondere bei Auf- und Abwärtsbewegungen des Fahrzeugs als unangenehm empfinden könnte. Mit Hilfe zweier Berechnungsmethoden konnte dem Problem jedoch abgeholfen werden. Zum einen wurde die Ausschäumung des Sitzkissens auf ihre Fähigkeit hin überprüft, durch Erhöhung der „Tragfähigkeit“ besagte Senkrechtbewegungen auf geringerem Raum abfangen zu können; zum anderen hat die Berechnung der Strukturfestigkeit des Karosserieaufbaus eine mögliche Reduzierung des Raumbedarfs der hinteren Traverse erkennen lassen, die, zusammen mit einer „millimeterhaften Feinbearbeitung“ der Scharniere der Heckklappe und deren Rotationsräumen in der Öffnungsphase, zu einem angemessenen Platzangebot im Kopfbereich geführt hat.

Stets mit Bezug auf seine runde Form ist abschließend der ausgezeichnete C_w -Wert des Fiat 500 zu erwähnen, zumal dieser ohne Rückgriff auf Spoiler erzielt werden konnte, welcher der faszinierenden Linie des Fahrzeugs nur geschadet hätte: und so arbeitete man geduldig und ausdauernd, auch durch Bearbeitung der Formen der Heckklappe mit einzelnen Feilstrichen (denn in der Zwischenzeit fräste man bereits an dem ersten physischen Exemplar), bis es im Windkanal möglich war, von einem nur „klitzekleinen Luftwirbel“ begleitet, einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,325 zu verzeichnen, ein ausgezeichneter Wert für ein 3,5 m langes Fahrzeug mit betont runder Formgebung.

Motoren im Zeichen der Umweltverträglichkeit

Der Fiat 500 hält für seine Kunden eine gut strukturierte Auswahl an Triebwerken bereit, die durch fortschrittliche Technik und Leistungsfähigkeit auf sich aufmerksam machen. Es handelt sich um zwei Benzinmotoren (1.2 8v mit 69 PS und 1.4 16v mit 100 PS) und einen Multijet-Turbodiesel 1.3 16v mit 75 PS und DPF-Partikelfilter. Ein jedes Triebwerk weist unterschiedliche Qualitäten auf, die durch die Fünf- und Sechsgang-Schaltgetriebe (nachfolgend wird für die Benzinversionen auch ein sequenzielles Halbautomatikgetriebe mit fünf Gängen namens Dualogic verfügbar sein) jeweils voll zur Geltung gebracht werden: in dem einen Falle sind es die großzügige Leistungsabgabe oder das drehfreudige Temperament, in dem anderen sind es die hohen Fahrleistungen und die fortschrittliche Technologie. Was alle Motoren miteinander verbindet, sind die Umweltverträglichkeit und die große Zuverlässigkeit, wie die mehr als 1.600.000 km beweisen, die bisher von den Testfahrzeugen zurückgelegt worden sind, und die mit den jüngsten Testfahrten auf 2.350.000 Fahrkilometer ansteigen werden. Zu unterstreichen ist, dass die drei Antriebsaggregate die Abgasnorm Euro 4 erfüllen und bereits auf die Einhaltung der noch strengeren Auflagen der voraussichtlich 2009 in Kraft tretenden künftigen europäischen Norm Euro 5 vorbereitet sind, deren Emissionslimits sie schon jetzt einhalten. Der 1.3 Multijet hält serienmäßig den Partikelfilter DPF bereit.

Alle Antriebsaggregate des Fiat 500 werden von Fiat Powertrain Technologies, der neuen Sparte der Konzerngruppe, produziert. Bei FPT sind sämtliche Tätigkeitsbereiche vertreten: Innovation, Forschung, Entwicklung und Produktion von Motoren und Getriebearten für alle Anwendungsgebiete, vom Automobil bis zum Industriefahrzeug, vom Wasser- bis zum landwirtschaftlichen Fahrzeug. Mit rund 19.000 Angestellten, 17 Betriebsstätten und zehn Forschungszentren in acht verschiedenen Nationen ist dies eine der weltweit bedeutendsten Realitäten auf dem Sektor der Antriebsaggregate. Bei FPT arbeiten etwa 3.000 Spezialisten an der Entwicklung und dem Engineering von innovativen Technologien. Jährlich mehr als 40 Patentanmeldungen zeugen von der Qualität und Seriosität dieses Engagements und machen FPT zu einem durch technologische Exzellenz und kontinuierliche Innovation gekennzeichneten Industriepol.

Fire 1.2 8v mit 69 PS

Der bewährte und zuverlässige Fire Motor mit 1.242 cm³ Hubraum wurde für den Fiat 500 übernommen, nachdem er eine Reihe von Optimierungen erfahren hat, die auf einen wirtschaftlichen Verbrauch unter gleichzeitiger Beibehaltung vorbildlicher Leistungsmerkmale abzielten. Er entfaltet ein Leistungsmaximum von 51 kW (69 PS) bei 5.500 Touren, liefert ein Drehmoment von 102 Nm (10,4 kgm) bei 3.000 Touren und lässt das Auto eine Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h erreichen. Aber damit hat es noch nicht sein Bewenden. Der

Fiat 500 in der Version 1.2 8v hebt sich in seiner Fahrzeugklasse durch die niedrigen Verbrauchswerte ab, wie die 5,1 Liter auf einhundert Kilometer im kombinierten Zyklus beweisen, wie auch durch das CO₂-Emissionsniveau von nur 119 g/km. Zugleich ist die Beschleunigung mit 12,9 Sekunden auf einhundert Meter vorbildlich. Bemerkenswert wird diese Eigenschaft bei einem Auto, das zugleich ausgesprochen niedrige Verbrauchswerte gewährleistet. Der Grund dafür ist die Auslegung des Aggregates in Hinsicht auf ein hohes Drehmoment im unteren Drehzahlbereich (was unter anderem das Fahrvergnügen und die Elastizität begünstigt) wie auch die auf einen niedrigen Verbrauch orientierten Verhältnisse.

Ein ausgesprochen drehfreudiger und wirtschaftlicher Motor zugleich also. Diverse Optimierungsmaßnahmen haben zum Erreichen dieser Ergebnisse beigetragen:

1) der Einsatz einer elektronisch gesteuerten Drosselklappe namens „Drive by wire“ (ohne mechanische Verbindung zwischen dem Gaspedal und der Drosselklappe), die dem elektronischen Motormanagement die Aufgabe überträgt, das Drehmoment entsprechend der Leistungsanforderung durch den Fahrer zu regeln (torque based);

2) die Optimierung der Thermo-Fluidodynamik mittels Einsatz eines neuen Brennraumes, der eine ausgezeichnete Verwirbelung garantiert und mit einem vom Steuergerät kontrollierten „stufenlosen Phasenwandler“ (Continuos Variable Cam Phaser) gekoppelt ist; dieses innovative System ermöglicht es, einen signifikanten Abgasanteil (etwa 25 Prozent) „zurückströmen“ zu lassen und auf diese Weise den Kraftstoffverbrauch und die Abgasemissionen bei unterlastigen Fahrten merklich zu reduzieren;

3) die Verminderung von Reibungen mittels Gewichtsoptimierung der Komponenten der Steuerung und der daraus folgenden Verwendung von geringer belasteten Ventildfedern.

Weitere Besonderheiten dieses Triebwerks, die der Verbrauchssenkung zugute kommen, sind der aktive Klopfsensor, der die Zündzeitpunktverstellung unter allen Arbeitsbedingungen perfekt abstimmt, vor allem aber die sequenziell getaktete Multipoint-Einspritzung von Magneti Marelli.

Für einen höheren Innenraumkomfort sorgen die verbesserten Leistungsmerkmale des Ansaug- und Auspuffsystems, die Optimierung des Passungsspiels zwischen Kurbelwelle und Kurbelgehäuse, die computergesteuerte Auswahl der Hauptlager und die spezielle Einbaulage des Antriebsaggregates im Motorraum. Auf diese Weise dringen vom Motor ausgehende Vibrationen nur in minimalem Maße bis zur Karosserie vor. Insbesondere ist das auch ein Verdienst der barizentrischen Motorlagerung mit zwei Lagern und einem Reaktionspleuel, der als Zugstrebe dient. Hierbei sind die neuen Lagerungen auf der Schwerachse des Motors angeordnet, sodass Reaktionskräfte ohne Hebelwirkung erzielt werden.

Der 1.2 8v wartet in Sachen Umweltfreundlichkeit mit einem Katalysator auf, der sich im Motorraum befindet und am Flansch des Auspuffkrümmers angeschweißt ist. In dieser Einbauposition erweist sich die Einrichtung als sehr effizient und erreicht sie bereits in der Warmlaufphase des Motors hohe Temperaturen, sodass Emissionen zügig abgebaut werden.

Und schließlich überzeugt der Motor durch noch mehr Zuverlässigkeit. Zu diesem Zweck sind die Zündspulen sehr nahe beieinander in einem Block zusammengefasst worden. Diese neue Zündspulenart garantiert einen geringeren Verschleiß der Zündkerzen, eine höhere Energie für die Zündung der Einzelkerze, ein besseres Kaltstartverhalten durch die der Zündkerze zur Verfügung stehende höhere Energiemenge (eine höhere von der Spule gelieferte Energiemenge und keinerlei Übertragungsverluste der Hochspannung infolge der Verwendung von sehr kurzen Kabeln) und schließlich eine merkliche Reduzierung der durch die Starkstromkabel verursachten Störungen an den Bordgerätschaften.

1.3 Multijet 16v mit 75 PS

Im Motorenangebot des neuen Fiat 500 nicht fehlen durfte der 1.3 16v Multijet, der kleinste und modernste „Common Rail“-Dieselmotor der zweiten Generation mit Direkteinspritzung, von dem bis heute über zwei Millionen Exemplare gefertigt worden sind.

Das mit einem Turbolader von Borg-Warner mit fester Geometrie (Typ Waste-Gate) und Ladeluftkühler ausgerüstete Triebwerk liefert eine maximale Leistung von 75 PS (55 kW bei 4.000/min) und ein Drehmoment von 14,8 kgm (145 Nm bei 1.500/min). Damit sind dem neuen Fahrzeug mit dieser Motorausstattung ausgezeichnete Fahrleistungen gegönnt: die Höchstgeschwindigkeit wird bei 165 km/h erreicht und für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h benötigt es lediglich 12,5 Sekunden. Auch die Verbrauchswerte gehören zu den besten des Segments (5,3 l/100 km im innerstädtischen Zyklus, 3,6 l/100 km im außerstädtischen und 4,2 l/100 km im kombinierten Zyklus), genau wie der erfreulich niedrige CO₂-Emissionswert mit nur 111 g/km.

Aber im Detail. Bei diesem Triebwerk handelt es sich um einen Reihen-Vierzylinder mit einem Hubraum von 1.248 cm³, einer Bohrung von 69,6 mm und einem 82 mm „langen“ Hub. Die vier Ventile pro Zylinder werden direkt von zwei obenliegenden Nockenwellen mit hydraulischen Ventilstößeln (mit automatischem Spielausgleich und damit ohne Wartungsbedarf) gesteuert. Aber nicht nur das. Der 1.3 Multijet 16v ist ein echtes Meisterwerk der Technologie in Miniaturgröße, der samt Zubehör nur 130 kg auf die Waage bringt, kompakte Abmessungen hat, knapp 50 cm lang und 65 cm hoch ist, und dessen Komponentenordnung einem minimalen Platzbedarf gerecht wird. Das nach den Kriterien maximaler Rationalität, Effizienz und Zuverlässigkeit konzipierte Antriebsaggregat ist sehr leistungsfähig und langlebig, denn es ist für eine Lebensdauer von 250.000 km ausgelegt. Innerhalb dieses Zeitraums steht keinerlei Wartung der mechanischen Komponenten auf dem Programm.

Das kompakt beschaffene und technologisch hochmoderne Triebwerk überzeugt weiterhin durch seine Umweltverträglichkeit. Im Bereich der Emissionskontrolle kommen ein direkt vom Motorsteuergerät kontrolliertes elektrisch betätigtes EGR-Ventil zum Einsatz, ein System zur Kühlung der zurückströmenden Abgase und ein „Close-Coupled“-Katalysator. Zudem im

serienmäßigen Lieferumfang enthalten ist der Partikelfilter (DPF), der sich vollständig selbst regeneriert und reinigt und damit „for life“ ist.

Mit dem 75 PS starken 1.3 Multijet 16v vollzieht sich ein echter Technologiesprung, der sich für den Kunden in eine Senkung des Verbrauchs und der Abgasemissionen umsetzt. Dazu gehören noch einige weitere Qualitäten wie ein leiserer Betrieb (aufgrund der „mehrfachen Einspritzungen“), ein optimierter Komfort (weniger Wechselmassen sind gleichbedeutend mit weniger Schwingungen), eine höhere Laufkultur (aufgrund einer ausgezeichneten progressiven Drehmomentabgabe, die ihrerseits durch eine bessere Verbrennungskontrolle erreicht wird), Elastizität und Ansprechbereitschaft, die aufgrund des breiter nutzbaren Drehzahlbandes zunehmend denen von Benzinmotoren ähneln (z.B. ist der „Kraftstoff-Gap“ knapp über 4.000 Touren nicht mehr bemerkbar), sowie Verbesserung der Haupttugend des Dieselmotors in puncto Umweltverträglichkeit (d.h. Verbrauch) und Reduzierung des Hauptnachteils (Rußausstoß).

1.4 16v Fire mit 100 PS

Hundert Pferdestärken für ein solch kompaktes Modell lassen das brillante und temperamentvolle Wesen eines Fahrzeugs durchblicken, das sich wendig und flott seinen Weg durch den dichten Stadtverkehr zu bahnen weiß. Der Motor hat einen Hubraum von 1.368 cm³ und ist ein Reihen-Vierzylinder mit einer Bohrung von 72 mm und einem Hub von 84 mm. Er verfügt über vier Ventile pro Zylinder, die durch die obenliegende Nockenwelle direkt angetrieben werden. Seiner Entwicklung lag der Anspruch zu Grunde, gute Fahrleistungen und geringen Verbrauch auf einen gemeinsamen Nenner zu bringen – Bereiche, in denen der Fiat 500 zu den Klassenbesten gehört. Hierzu wurde der Füllungsgrad im gesamten Lastbereich optimiert, was durch eine akkurate strömungsdynamische Abstimmung des gesamten Saugsystems und der Steuerzeiten erfolgte.

Der 1.4 16v entwickelt eine maximale Leistung von 73,5 kW (100 PS) bei 6.000/min und ein maximales Drehmoment von 131 Nm (13,4 kgm) bei 4.250 min. Ausgezeichnet die Fahrleistungen: das neue Fahrzeug erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 182 km/h und beschleunigt in 10,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Ein drehfreudiger Motor also, zu dessen Leistungsfähigkeit eine elektronische Drosselklappensteuerung beiträgt, die mit „Drive by wire“ bezeichnet wird. Aber noch einige weitere Maßnahmen tragen zur Kraftstoffeinsparung bei. So sind zum Beispiel die Komponenten der Steuerung gewichtsoptimiert worden und sind die Federn der Ventile gering belastet, um Reibungen zu vermindern.

Weitere besondere Kennzeichen des neuen 1.4 16v Fire sind das höhere Verdichtungsverhältnis und die hohen Drehmomentwerte im unteren Tourenbereich, die sich in einem niedrigeren Verbrauch niederschlagen: so werden zum Beispiel im kombinierten Zyklus 6,3 l/100 km verzeichnet. Dieses Resultat wurde auch durch die Tarierung des Motormanagements der jüngsten Generation erreicht, die eine weitgehende Senkung des Verbrauchs in Vereinbarung mit den Anforderungen an die Laufkultur, Fahrleistungen und Emissionen zum Ziel hatte.

Zum Zwecke der Emissionsreduzierung sind spezifische Injektoren verwendet worden, die die Sprühphase optimieren und somit die Benzinmenge verringern, die während des Kaltstarts und in den Übergangszuständen (d.h. bei Betätigung des Gaspedals) an den Wänden des Einlasskanals haftet. Auf diese Weise wird der Ausstoß an Kohlenwasserstoff reduziert und damit ein schonender Umgang mit der Umwelt wie auch die Einhaltung der immer strikteren Vorschriften in Sachen Umweltschutz garantiert.

Fire 1.4 16v mit 100 PS

Fire 1.2 8v mit 69 PS

1.3 Multijet 16v mit 75 PS

Zuverlässige und robuste Getriebe

Passend auf das Motorenangebot abgestimmt wurde für den Fiat 500 eine Reihe von zuverlässigen, robusten und hochmodernen Getriebearten entwickelt: das eine ist ein mechanisches Schaltgetriebe (mit fünf Gängen für die Versionen 1.2 und 1.3, mit sechs Gängen für den 1.4), das andere ein sequenzielles Halbautomatikgetriebe (das im Anschluss an die Markteinführung den Benzinmotoren zur Verfügung stehen wird).

Zunächst einmal das mechanische Getriebe, das sich vor allem durch Kompaktheit und große Schaltgenauigkeit auszeichnet. Einen Beitrag hierzu leisten unter anderem die trägheitsverminderte Mitnehmerscheibe der Kupplung wie auch die neuen Dichtungen. Das Getriebe ist in Querbauweise mit zwei kaskadengeschalteten Wellen konzipiert, die Gangwahl erfolgt intern auf vier Schaltebenen.

Die externe Betätigung mit doppeltem Bowdenzug fängt die vom Motor kommenden Vibrationen ab und sorgt dafür, dass diese nicht zum Gangschalthebel durchdringen. Die Zahnflächen der Zahnräder haben einen hohen Überdeckungsgrad. Die Zahnradpaare des fünften Ganges und der Enduntersetzung werden nach der Härtung einem speziellen Finish unterzogen, das in einer höheren Laufruhe resultiert. Die schallschluckend gestalteten Getriebegehäuse in Leichtbauweise wurden nach der Finite-Element-Methode konstruiert.

Ein unbeabsichtigtes Einlegen des Rückwärtsganges ist bei dem Schaltgetriebe des Fiat 500 nicht möglich, da der Schalthebel hierfür vertikal ausgerückt werden muss.

Besondere Erwähnung gebührt dem Dualogic-Getriebe, ein wahres Schmuckstück der Technik. Die nach der Markteinführung erhältliche Vorrichtung ist mit dem mechanischen Getriebe der Versionen 1.2 8v und 1.4 16v gekoppelt und durch ein innovatives Übertragungssystem charakterisiert. Mittels einer elektrohydraulischen Unterstützung werden die Betätigungen der Kupplung und des Gangschalthebels automatisiert, wobei alle Vorteile der Trockenkupplung und des mechanischen Getriebes weiterhin aufrechterhalten werden (Gewicht, Robustheit, Zuverlässigkeit und niedriger Energieverbrauch).

Dieses ausgefeilte System verbessert zum einen die Performances der Komponenten des mechanischen manuellen Antriebs und erhöht zum anderen die Fahrsicherheit, da Fehlschaltungen verhindert werden.

Das Getriebe arbeitet in zwei verschiedenen Funktionsmodi: halbautomatisch und vollautomatisch.

In der halbautomatischen Funktionsweise arbeitet es nach einer ausgeklügelten Steuerlogik. Das Einlegen der Gänge erfolgt über einen Hebel am Armaturenräger. Da das Kupplungspedal entfällt, werden die Befehle lediglich durch Verstellen des Hebels erteilt: vorwärts um heraufzuschalten (in Richtung des Symbols „+“) und zurück um herunterzuschalten (in Richtung „-“). Es genügt daher ein einfacher Impuls, damit das Getriebe den Gangwechsel präzise und rasch ausführt.

Nun im Detail die halbautomatische Funktionsweise des Dualogic-Getriebes. Die elektrischen Signale gehen über das CAN (Controller Area Network) in das Steuergerät ein und können in zwei große Untergruppen aufgeteilt werden. Zum einen handelt es sich um die Signale aus dem Getriebebereich, die Angaben zur Position der Einrückvorrichtung, der Auswahl und der Kupplung, zum Betriebsdruck der Hydraulik sowie zur Drehzahl der Kupplung machen. Zum anderen sind es die vom Steuerhebel an der Tunnelkonsole oder von den Schaltwippen am Lenkrad (optional lieferbar) kommenden Signale, die dem Fahrer die Entscheidung des Gangwechsels überlassen, wie auch die von den anderen Systemen des Fiat 500 eingehenden Informationen (zum Beispiel Motor und Bremsanlage), die den Gangwechsel präzise und mit einer hohen Wiederholgenauigkeit festlegen lassen. Durch die Abstimmung mit dem Motormanagement ist es damit beispielsweise möglich, in die nächsthöhere Gangstufe überzugehen, ohne das Gaspedal loszulassen oder aber, die Motordrehzahl beim Doppelkuppeln (Zwischengas) automatisch zu erhöhen.

Ausgehend von diesen beiden Signalgruppen gestattet das Dualogic-System sowohl das manuelle als auch das automatische Management der verschiedenen Funktionsmodi für einen komfortbetonten oder sportlich orientierten Gangwechsel, indem die Anforderungen des Fahrers über die Kennfeldzuordnung der Pedalposition und den Drehzahlbereich des Motors interpretiert werden.

Nach dem Anlassen des Motors des Fiat 500 wird mit der Betätigung des Bremspedals dem System mitgeteilt, dass der Fahrer auf dem Fahrersitz Platz genommen hat. Daraufhin gestattet das System das Einlegen des ersten oder des Rückwärtsganges (auf rutschigem Fahrbahnbelag kann zum Anfahren der zweite Gang eingelegt werden). Um die Sicherheit zu gewährleisten und unerwünschten Gangwechselanforderungen vorzubeugen, wird bei noch angelassenem Motor und gleichzeitig geöffneter Tür automatisch in den Leerlauf geschaltet. Die Dualogic-Vorrichtung verhindert zudem Fehler, die den Motor oder das Getriebe schädigen könnten, indem kritische Situationen oder unzulässige Schaltungen sowohl visuell als auch akustisch mitgeteilt werden.

Kommen wir nun auf den Automatikbetrieb des Dualogic-Systems zu sprechen, das in der Version 1.2 in den zwei Schaltprogrammen Normal und Economy arbeitet. Mit der ersten Funktionslogik, die unter allen Fahrbedingungen vorbildliche Gangwahl- und Gangwechselforgänge gewährleistet, wird ein hervorragender Fahrkomfort erzielt. Die Schaltlogik Economy ist dagegen auf einen sparsamen Kraftstoffverbrauch ausgelegt, selbstverständlich unter Beibehaltung eines erstklassigen Handlings und Fahrkomforts. Die Version mit der Motorausstattung 1.4 16v verfügt über die beiden Schaltprogramme Normal und Sport (die Sport-Taste ist am Armaturenräger positioniert). Bei der Sport-Funktion ist eine leistungsorientierte Schaltlogik aktiviert, um die Drehmoment-Unterbrechung so weit wie möglich einzuschränken und dem Fahrer auf diese Weise ein ausgeprägtes „fun to drive“ zu garantieren.

Im Automatikmodus erkennt das System darüber hinaus die Fahrbahnneigung (über einen Software-Algorithmus) und ändert es den Gangwechsellpunkt dahingehend, dass dieser stets

einen optimalen Kompromiss zwischen den Anforderungen des Fahrers, den Fahrbahnbedingungen und dem Fahrzeugstatus (Fahrzeuggeschwindigkeit und Motordrehzahl) bildet. Eine weitere Besonderheit des Dualogic-Systems ist die Fähigkeit, die Verzögerung des Fahrzeugs festzustellen und das Herunterschalten der Gänge entsprechend darauf abzustimmen. Im halbautomatischen Modus zum Beispiel gestattet das System das Herunterschalten vor allem bei einem sportlichen Fahrstil, wenn der Fahrer mit einem niedrigeren Gang in die Kurve einfahren möchte. Im Automatikbetrieb wird das Herunterschalten der Gänge hingegen vorverlegt, damit der Fahrer beim verbrauchs- oder aber komfortorientierten Fahren den jeweils passenden Gang zur Verfügung hat.

Kurzum, das Dualogic-System ist die ideale Lösung für alle Autofahrer, die gern mit Automatik fahren, jedoch auf das Vergnügen der Handschaltung nicht verzichten möchten.

Mit der Sicherheit eines Klassenbesten

Der Fiat 500 bietet nicht nur ein charakterstarkes Design, eine moderne und zuverlässige Mechanik, eine umfangreiche Ausstattung und viel Komfort, sondern ist auch ein sehr sicheres Auto. Mehr als die einzelnen Vorrichtungen ist es die Gesamtheit aller eingesetzten Lösungen, die den Fiat 500 zu einem der sichersten Fahrzeuge seines Segments machen.

Das neue Modell ist das erste Fahrzeug der Kategorie, das mit bis zu sieben Airbags ausgestattet werden kann (Frontairbags, Seitenairbags, Windowbags und Knieairbag serienmäßig für die gesamte Baureihe, mit Ausnahme der Version Naked). Weiterhin wartet der neue Fiat 500 mit einer umfassenden Fahrzeugelektronik auf, die dem Fahrer eine einwandfreie Kontrolle über das Fahrzeug gestattet. Hierzu zählen das ABS komplett mit EBD, das hochmoderne ESP (Electronic Stability Program), die Antischlupfvorrichtung ASR (Anti Slip Regulation), der Bremsassistent HBA (Hydraulic Brake Assistance) und der Hill Holder. Um den Schutz seiner Insassen zu garantieren, ist die Karosserie des neuen Modells nach den modernsten Sicherheitskriterien entstanden (es ist das erste unter den superkompakten Fahrzeugen, dessen Frontstruktur so ausgelegt ist, dass die Kompatibilität zwischen den Fahrzeugen im Falle eines Frontalaufpralls verbessert wird): so ist der Fahrgastraum zum Schutz der Insassen als formfeste Mittelzelle gestaltet, die Front- und Heckzonen sind dagegen verformbar, um ein hohes Maß der Aufprallenergie abzubauen, bevor diese die Insassen erreichen kann.

Alle vorderen Sicherheitsgurte sind mit doppeltem Gurtstraffer und Gurtlastbegrenzer versehen, die hinteren Gurte sind als Dreipunktgurte ausgelegt. Sowohl die Vorder- als auch die Rücksitze verfügen über eine Antisubmarining-Struktur, um das Durchtauchen des Insassen unter den Beckengurt zu verhindern. Die Isofix-Anschlüsse für die Befestigung von Kindersitzen gehören bei der gesamten Baureihe ebenfalls zum serienmäßigen Lieferumfang.

Und schließlich besitzt der Fiat 500 all jene Fahreigenschaften und Komfortmerkmale, die es seinen Insassen erlauben, jede Art von Fahrstrecke bequem und sicher zu meistern. Zu diesem Resultat trägt nicht zuletzt das Aufhängungsschema bei: an der Vorderachse arbeitet eine Einzelradaufhängung nach dem McPherson-Prinzip, an der Hinterachse dagegen eine Verbundfederung mit Drehachse. Die nach einem Projekt von Magneti Marelli entstandenen beiden Vorlagen, die sich bereits an anderen Fiat Modellen bewährt haben, sind passend auf das neue Fahrzeug abgestimmt überarbeitet und weiterentwickelt worden und maßgeblich für das hervorragende Handling und den exzellenten Fahrkomfort verantwortlich.

Aktive Sicherheit

Die Bremsanlage des neuen Fahrzeugs verfügt über zwei separate diagonale Bremskreise und gewährleistet ein promptes und progressives Ansprechverhalten sowie kurze Bremswege. Das Bremspedal hat einen kurzen Hub, sodass die Leistungen der Servobremse voll ausgeschöpft werden können.

An den Vorderrädern der Versionen mit der Motorenausrüstung 1.2 8v sind Scheibenbremsen mit einem Durchmesser von 240 mm montiert, die bei den vom 1.3 Multijet angetriebenen Versionen zudem innenbelüftet sind. Bei den Versionen mit dem 1.4 16v mit 100 PS kommen Scheibenbremsen mit 257 mm Durchmesser zum Einsatz. An den Hinterrädern der Versionen mit 1.2 8v und 1.3 Multijet arbeiten Trommelbremsen (180 mm), an denen der Varianten mit 1.4 16v dagegen Scheibenbremsen (240 mm). Die 9-Zoll-Servobremse unterstützt und verstärkt die Bremsleistung bei gleichzeitiger Verringerung der Pedalkräfte.

ABS

Das ABS des Fiat 500 hat vier aktive Sensoren, vier Kanäle und eine hydraulische Steuereinheit mit acht Magnetventilen und wird durch den Bremskraftverteiler EBD (Electronic Brake Distribution) komplettiert. Es handelt sich um eine Anlage, die an jedem blockiergefährdeten Rad die höchste Bremskraft gewährleistet, sodass auch in Notsituationen die vollständige Richtungskontrolle des Fahrzeugs gegeben ist.

Die eigentliche Stärke des Systems sind die aktiven Sensoren, die das von den Rädern kommende Signal selbst verarbeiten können, statt es zur Steuereinheit zu senden. Sie erfassen auch Geschwindigkeitssignale nahe Null (passive Sensoren erfassen keine Fahrgeschwindigkeiten unter 2,5 km/h) und weisen eine geringere Störanfälligkeit gegenüber elektromagnetischen Feldern auf.

Vervollständigt wird dieses moderne ABS durch den elektronischen Bremskraftverteiler EBD, der die Bremswirkung zwischen Vorder- und Hinterrädern verteilt und dafür sorgt, dass die Bremsen an der Hinterachse nicht blockieren, und damit in allen Fahrsituationen eine vollständige Fahrzeugkontrolle sicherstellt. Das System stimmt seine Funktion auf die Haftbedingungen der

Räder und die Leistungsfähigkeit der Bremsbeläge ab. Darüber hinaus reduziert es die Temperaturen der Vorderradbremse und die Kraftanforderung an die Servobremse.

ESP (Electronic Stability Program)

Um eine bessere Fahrzeugkontrolle zu gewährleisten, ist der neue Fiat 500 mit dem hochmodernen Electronic Stability Program ausgestattet, das in Grenzsituationen bei drohendem Stabilitätsverlust eingreift und den Fahrer bei der Kontrolle des Autos unterstützt (die Vorrichtung gehört bei der Motorausstattung 1.4 zum standardmäßigen Lieferumfang, ist auf Anfrage aber auch für die anderen beiden Motorversionen lieferbar).

Das ESP überwacht permanent die Haftung der Reifen auf dem Fahrbahnuntergrund in Längs- und in Querrichtung und stellt bei drohendem Ausbrechen die Richtungsstabilität und die normale Straßenlage wieder her. Über Sensoren ermittelt es die Radgeschwindigkeit, die Drehung des Fahrzeugs um die Hochachse (Gierwinkelgeschwindigkeit), die Querbewegung des Autos und den Lenkwinkelschlag (der die gewählte Richtung angibt). Es vergleicht anschließend diese Werte mit den von einem Computer berechneten Sollwerten und stellt anhand eines aufwändigen Rechenmodells fest, ob das Fahrzeug die Kurve innerhalb des Haftgrenzbereichs durchfährt oder ob die unmittelbare Gefahr des Ausbrechens mit der Front oder dem Heck besteht (Untersteuern oder Übersteuern).

Um das Auto wieder in die Spur zu bringen, erzeugt das ESP ein Giermoment, das dem stabilitätsgefährdenden Moment entgegengerichtet ist, indem es das entsprechende (kurveninnen- bzw. kurvenaußenseitige) Rad separat abbremst und die Motorleistung (über die Drosselklappe) reduziert. Und gerade hierin liegt die Besonderheit der für den Fiat 500 entwickelten Vorrichtung. Die Bremsen werden möglichst graduell betätigt (was für den Fahrer kaum merklich ist), und die Leistungsreduzierung des Motors ist moderat, sodass durchweg ausgezeichnete Fahrleistungen und viel Fahrvergnügen gewährleistet sind. Das ESP ist stets aktiviert.

ASR (Anti Slip Regulation) und MSR (Motor-Schleppmoment-Regelung)

Um den Schlupf der Antriebsräder bei dürrtiger Bodenhaftung zu verringern, verfügt der neue Fiat 500 über eine hochmoderne Einrichtung für die automatische Traktionskontrolle. Es handelt sich um das ASR (Anti Slip Regulation), das serienmäßig für alle mit ESP ausgerüsteten Versionen erhältlich ist. Das ASR arbeitet in jedem Geschwindigkeitsbereich und reguliert das Drehmoment in Abhängigkeit vom ermittelten Haftkoeffizienten.

Ausgehend von der Drehzahl der Räder, die von den ABS-Sensoren berechnet wird, berechnet das System den Schlupfgrad und aktiviert es zwei verschiedene Kontrollsysteme zur Wiederherstellung der Bodenhaftung:

- Wenn eine zu hohe Leistungsanforderung das Durchdrehen beider Antriebsräder bewirkt (zum Beispiel beim Aquaplaning oder bei Beschleunigung auf einer unebenen, verschneiten oder

vereisten Fahrbahn), wird das Drehmoment des Motors verringert, indem der Öffnungswinkel der Drosselklappe und damit die zuströmende Luft reduziert wird.

- Wenn nur ein Rad durchdreht (zum Beispiel auf der Kurveninnenseite bei Beschleunigung oder dynamischen Lastwechsel-Erscheinungen), wird dieses automatisch gebremst, ohne dass der Fahrer das Bremspedal zu betätigen braucht. Damit wird eine Wirkung ähnlich der eines Sperrdifferenzials erzielt.

Das ASR hilft, die Fahrzeugstabilität aufrechtzuerhalten und ist besonders bei dürrtger Reifengriffigkeit nützlich (man denke z.B. an die Garagenrampen im Winter), wie auch immer dann, wenn der Asphalt keine gleichmäßige Haftreibung bietet.

Ein nicht zu vernachlässigender weiterer Pluspunkt des ASR ist die geringere Beanspruchung der mechanischen Bewegungsorgane wie Differenzial und Getriebe, was durch die Kontrolle des Radanlaufs und der Traktion bei niedriger Fahrgeschwindigkeit erzielt wird.

Das ASR wird automatisch bei jedem Anlassen des Motors zugeschaltet. Zum Abschalten des Systems braucht nur ein Schalter an der Mittelkonsole betätigt zu werden. Wenn das ASR aktiv ist, blinkt die Kontrollleuchte am Instrumentenbord. Ist lediglich die Kontrollleuchte am Instrumentenbord eingeschaltet (und die LED am Schalter erloschen), weist das auf eventuelle Anomalien oder Störungen des Systems hin. Das ASR ist bei Verwendung von Schneeketten abzuschalten. In diesem Fall muss das Rad, um Kraft auf den Boden zu übertragen, den Schnee „anhäufen“ können, wozu kleine Rutschbewegungen erforderlich sind, die das ASR hingegen zu verhindern sucht.

Wenn bei schlechter Bodenhaftung abrupt zurückgeschaltet wird, spricht das MSR (Motor-Schleppmoment-Regelung) an, das die Erhöhung des Motormoments bewirkt und den Schlupf infolge der Räderblockierung verhindert.

HBA (Hydraulic Brake Assistance)

Der Fiat 500 verfügt über einen Bremsassistenten (Hydraulic Brake Assistance), der bei Notbremsungen eingreift. Bei den mit ESP ausgerüsteten Fahrzeugen wird diese Funktion elektronisch von der Steuereinheit des ABS ausgeführt.

Bei so genannten „Panikbremsungen“ erkennen die meisten Fahrer die Gefahrensituation und reagieren darauf, indem sie das Bremspedal rasch durchtreten. Jedoch nicht mit dem größten erforderlichen Kraftaufwand. Denn der Fahrer, sofern es sich nicht um einen Profifahrer handelt, ist daran gewöhnt, auf das Bremspedal eine bestimmte Kraft wirken zu lassen. Diese Kraft ist in jeder Situation gleich, da mehrmals wiederholte Handlungen mit der Zeit automatisch ausgeführt werden.

Beim neuen Modell hingegen spricht in solchen Situationen der Bremsassistent an, der – bei gleichbleibender Kraftereinwirkung auf das Pedal – dem Fahrzeug die Bremsleistung erlaubt, die es hätte, wenn die gesamte erforderliche Kraft aufgewendet worden wäre.

Aber auch für die versiertesten Fahrer, die im Bedarfsfall zügig und mit der notwendigen Energie bremsen, erweist sich der Bremsassistent als sehr nützlich. Das System sorgt nämlich in jedem Fall für eine Verringerung der Bremsauslösezeit: das ist der Zeitraum zwischen dem Beginn der Krafteinwirkung auf das Pedal und dem Zeitpunkt, in dem der Bremskreis das Druckmaximum erreicht und damit die maximale Leistung erbringen kann.

Hill Holder

Der Hill Holder ist ein System, das den Fahrer beim Anfahren an Steigungen unterstützt. Es tritt in Funktion, wenn die Steuereinheit des ESP die Neigungslage über einen am Fahrzeugboden unter dem Beifahrersitz platzierten Längsbeschleunigungssensor erfasst. In der Phase des Anfahrens an einer Steigung sind die Eingriffsbedingungen für das System bei eingelegtem ersten Gang und betätigtem Brems- und Kupplungspedal gegeben. Auf diese Weise wird der Druck der vorderen Bremssättel zirka zwei weitere Sekunden aufrechterhalten, nachdem das Bremspedal gelöst wurde, sodass der Fahrer problemlos anfahren kann. Beim Starten auf abschüssigem Gelände im ersten Gang wird der Hill Holder nicht aktiviert. Das gleiche Verhalten erfolgt auch bei eingelegtem Rückwärtsgang: beim Anfahren auf abschüssigem Gelände ist es aktiviert, auf ansteigendem Gelände ist es deaktiviert.

500.000 Arten, „Fiat 500 zu sein“

Ein Industrieprodukt in ein einzigartiges Objekt zu verwandeln, das war die Herausforderung, der sich Fiat gestellt hat, als es die Entwicklung des Fiat 500 beschloss. Und mit diesem Ziel entsteht ein Personalisierungsprogramm, das in diesem Segment beispiellos ist, wie die mehr als 500.000 Kombinationsmöglichkeiten beweisen. Das Programm zur Personalisierung des neuen Fahrzeugs, das vom Centro Stile Fiat parallel zum Projekt des Fiat 500 entwickelt worden ist, bietet allen Kunden, auch den anspruchsvollsten unter ihnen, die Auswahl aus über 100 Objekten, die sich den Eigenschaften des Autos perfekt anpassen und die Vorzüge und das freundliche Wesen des Fiat 500 gelungen unterstreichen. Es handelt sich dabei um Zubehörteile für Hobby und Freizeit und solche, die den Raumkomfort weiter steigern und die Lebensqualität verbessern helfen.

Mit dem ihm eigenen Personalisierungsprogramm bestätigt das reich dotierte und durch einen sehr hohen Gegenwert charakterisierte neue Modell, dass es zum italienischen Rasseauto berufen ist. Seine Außenlinie kann zum Beispiel durch 19 verschiedene originelle Sticker verziert werden: von der Fahne mit Schachbrettmuster für das Dach bis zur Italien-Flagge oder der einfarbigen Fiat 500 Fahne für Dach, Motorhaube und Heckklappe; vom Barcode bis zur Badge mit Italien-Flagge, die zur Anordnung über den Blinker bestimmt sind. Des Weiteren können die gewählten Sticker auf die Zierleisten der Türen abgestimmt werden. Fans von Chromteilen haben dagegen die Möglichkeit, verchromte Außenspiegel, Motorhauben-Zierleisten oder A-bar für den vorderen Stoßfänger zu ordern.

Wer es gern sportlich mag, kann sein Fahrzeug mit Seitenschürzen und Front- und Heckspoiler versehen. Überzeugt das Fahrzeug äußerlich durch ein faszinierendes Design, das dem weltberühmten italienischen Gusto perfekt entspricht, und wartet es dabei mit einigen Wesensmerkmalen auf, die an die Stilelemente des historischen Modells erinnern, besticht der Fiat 500 im Innenraum durch Eleganz, Innovation und Funktionalität, die hier das ideale Ambiente gefunden haben, um miteinander zu verschmelzen. Wohin der Blick auch fällt, lassen sich ausgesuchte Retro-Elemente entdecken, die allerdings auf neuzeitliche Weise interpretiert worden sind. So steht zum Beispiel ein von Fiat entwickelter neuer „Duftverteiler“ zur Verfügung, der die Wahl aus drei verschiedenen Duftrichtungen erlaubt. Die in den Becherhalter integrierte und durch eine 12-V-Steckerbuchse gespeiste Vorrichtung wird per Tastendruck eingeschaltet, wobei die gewünschte Duftintensität beliebig reguliert werden kann. Der Deckel kann den Bezugsmaterialien im Innenraum dabei farblich angepasst werden. Die Duftstoffe sind über das Fiat Verkaufsnetz erhältlich.

Zusammen mit dem Fiat 500 debütiert übrigens ein ganz neuer Zündschlüssel, dessen Schutzhülle beliebig ausgetauscht werden kann. Wie es bereits bei den Mobiltelefonen der Fall ist, kann das Cover des Zündschlüssels im Handumdrehen ausgewechselt und somit der Karosseriefarbe oder der eigenen Laune angepasst werden. Aber noch einige weitere sinnvolle

und originelle Zubehörteile unterstreichen den Charakter des Fiat 500, wie z.B. der aus weichem Kunststoff gefertigte elegante Kleiderhaken an der Kopfstütze, der in den Farben Elfenbein oder Schwarz zu haben ist. Oder aber die Halterung fürs Mobiltelefon oder den iPod, um gelassenes Reisen ohne lästige Kabelverwicklungen zu gewährleisten, und die USB- und 12-Volt-Steckerbuchsen. Um mit den Fiatgaragen mit der Abbildung des Fiat 500 aus den sechziger Jahren abzuschließen: eine originelle und sympathische Art, um an den Vorläufer des neuen Fahrzeugs zu erinnern.

Und schließlich können auch Alupedale geordert werden, oder aber eine Plakette mit dem Logo 500 auf der Einstiegsleiste der Tür, denen, passend abgestimmt auf das Lenkrad, drei verschiedene Lederbezüge für die Knäufe des Schalthebels hinzugefügt werden können. Fehlen durfte dabei natürlich nicht das Freizeitzubehör, wie der über die Heckscheibe eingefügte elegante Gepäckträger, mit dem sich die Skier und das Snowboard sicher und ausgesprochen originell transportieren lassen.

Komplettiert wird die lange Zubehörliste zur Personalisierung des Fiat 500 durch den „Organizer“, eine praktische unterteilte Ablage, mit deren Hilfe Gegenstände verschiedener Größe auf der Ladefläche untergebracht werden können.

„500 Cents“ und „50to500“: die innovativen Angebote von Fiat Group Automobiles Financial Services

Perfekt auf die vielfältigen Möglichkeiten zur Personalisierung des neuen Modells abgestimmt, hat Fiat Group Automobiles Financial Services zwei innovative Lösungen ausgearbeitet, mit denen die Finanztochtergesellschaft den strategischen Charakter auch der Finanzdienstleistungen unterstreichen möchte.

Für Fiat Group Automobiles ist „500“ Name und Brand zugleich, und auf diesem Prinzip basieren auch die beiden Finanzierungsangebote: „500 Cents“ ist das ideale Produkt für den Kunden, der sich den Kauf finanzieren lassen möchte, wogegen die neue Angebotsformel „50to500“ denjenigen zgedacht ist, die ihren Kauf für gewöhnlich in bar begleichen.

Dass die beiden Angebote eindeutig auf den „Kundenvorteil“ ausgerichtet sind, wird auch daran deutlich, dass in die Finanzierungen die „Zusatzservices“ von Parts&Services eingearbeitet worden sind, einer Tochtergesellschaft von Fiat Group Automobiles, die auf den Kundendienst und Programme zur Kundenbindung spezialisiert ist.

Beide Finanzprodukte beinhalten eine Garantie mit einer Laufzeit von 5 Jahren/500.000 km und das Paket „500 Free“ zum herabgesetzten Preis.

Die beiden Angebote werden für alle europäischen Absatzmärkte bereitgehalten, wobei Italien mit Sava und Frankreich mit Fiat Crédit den Anfang machen, d.h. die ersten beiden Märkte, auf denen der Verkauf des Fiat 500 gestartet wird.

- Mit „500 Cents“ kann der Kunde das Auto durch Auswahl unter mehr als 500.000 Varianten personalisieren, die Rate bleibt dabei immer gleich: 5 Euro am Tag, um jede beliebige

Ausstattungsvariante und Motorversion mitsamt Sonderausstattung und Zubehör zu erwerben. In Italien basiert das von Sava bereitgehaltene Angebot auf einem Ratenzahlungsprogramm (auch ohne Anzahlung) mit variabler Laufzeit bis maximal fünf Jahren. In Frankreich beruht das Angebot von Fiat Crédit hingegen auf einem Leasing mit Rückkauf des Restwertes.

- Mit „50to500“ bezahlt der Kunde bei der Übernahme des Fahrzeugs lediglich 50 Prozent des Kaufpreises und begleicht die restlichen 50 Prozent, ohne Zwischenraten, nach Ablauf von zwei Jahren (in Italien handelt es sich um eine Ratenzahlung mit hoher Endrate, in Frankreich dagegen um ein Leasing).

Die Konzepte dieser beiden Angebote sind durch die Positionierung des neuen Fiat 500 angeregt worden, die auf der Möglichkeit zur extremen Personalisierung ganz nach Belieben des Kunden basiert. Kurzum, es ist das Konzept der „Massenexklusivität“: ein Auto für den Menschen, das für jedermann erschwinglich sein soll.

„500 Free“ von Fiat Group Automobiles Parts & Services

Für das neue Fahrzeug hat Fiat Group Automobiles Parts & Services „500 Free“ entwickelt, ein exklusives Servicepaket, das, wie der Name schon sagt, dem Kunden viel Freiheit zusichert. Der Kunde braucht sich dabei um nichts mehr zu sorgen: ihm steht rund um die Uhr ein Pannendienst zur Verfügung, der auch bei leerem Kraftstofftank oder falscher Befüllung, bei einer Reifenpanne, entladener Batterie oder vergessenen Schlüsseln eingreift. Steht ein Wartungstermin auf dem Programm, wird das Fahrzeug durch den Car-Collection-Service zu Haus beim Kunden abgeholt und wird dessen Mobilität durch einen Taxi-Service (Bonus bis zu 50 €) garantiert. Um den Service in Anspruch zu nehmen, braucht der Kunde nur eine grüne Telefonnummer (zum Nulltarif) zu wählen. „500 Free“ steht den interessierten Kunden auf den wichtigsten europäischen Absatzmärkten zur Verfügung und ist darüber hinaus Bestandteil der für den Fiat 500 ausgearbeiteten Finanzierungslösungen.

Exklusive Ausstattungen für einen hohen Komfort

Blue&Me™ und Blue&Me™ Nav:

Kommunizieren und Reisen ohne Grenzen

In nur einem Jahr der Vermarktung hat das System Blue&Me™ einen echten Verkaufsboom ausgelöst (es wird von 20 Prozent der Käufer eines Modells der Fiat Konzerngruppe geordert) und hat sich eine Reihe von namhaften internationalen Auszeichnungen sichern können. Für den Fiat 500 wird sowohl die erste Ausstattungsstufe Blue&Me™ (inkl. Freisprecheinrichtung mit Bluetooth®-Interface und Spracherkennung, USB-Port, MP3-Leser und SMS-Interpreter) zu haben sein, als auch im Anschluss an die Markteinführung des Fahrzeugs die jüngste Weiterentwicklung Blue&Me™ Nav, die den vorgenannten Funktionen zudem die Navigationseinrichtung zu einem äußerst wettbewerbsfähigen Preis hinzufügt. Darüber hinaus ist Blue&Me™ Nav bereits für die Befähigung einer Reihe von telematischen Serviceleistungen wie SOS Emergency, Info Service und Versicherungsdienste vorbereitet.

Blue&Me™ Nav bietet ein simples und intuitiv bedienbares Piktogramm-Navigationssystem, das über eine innovative Eingabemodalität des Zielortes durch Sprachbedienung verfügt.

Die Errechnung des Bestimmungsortes erfolgt in Echtzeit, denn die Straßenkarte des Landes ist auf dem USB-Stick gespeichert, sodass der Datenzugriff im Vergleich zum CD-System enorm beschleunigt wird und zudem leiser ist. Darüber hinaus sind bei Blue&Me™ Nav alle Funktionen integriert und werden die Telefon-, Musik- und Navigationsdaten auf dem Instrumentendisplay angezeigt. Während der Navigation kann man seine Lieblingsongs hören, wenn diese zusammen mit der Straßenkarte auf demselben USB-Stick oder Mediaplayer gespeichert sind, und kann außerdem durch Benutzung der Freisprecheinrichtung Telefongespräche führen.

Alle Stärken des Systems

Blue&Me™ entsteht nach einer dreijährigen Industriekooperation zwischen Fiat Group Automobiles und Microsoft. Mit der im Juli 2004 unterzeichneten Partnerschaft wird das langfristige Ziel verfolgt, innovative Telematiksysteme für das Auto zu planen und zu entwickeln. Das Ergebnis dieser Bemühungen ist ein Produkt, das sich mittlerweile auf dem Markt durchgesetzt hat und das sich, wie der Name bereits verlauten lässt, einer voll integrierten und bedienerfreundlichen Technologie bedient.

Die auf Windows Mobile for Automotive basierende Vorrichtung beruht auf einem offenen und damit stets aktualisierbaren, flexiblen und inhaltlich anpassungsfähigen System. Fiat Group Automobiles und Microsoft, mit der Unterstützung durch Magneti Marelli, bieten hiermit eine modulare Plattform an, die mit dem Großteil der Mobiltelefone, der Abspielvorrichtungen oder sonstiger individueller Gerätschaften kompatibel ist. Diese Plattform, die an die Stelle der teuren

und rigiden aktuellen Hardware tritt, bietet den großen Vorteil, laufend mit den auf dem Markt erscheinenden Innovationen aktualisiert werden zu können und stets perfekt in das Auto integrierbar zu sein. Das Ganze zu einem ausgesprochen interessanten Preis.

Mit Blue&Me™ sind Bedienerfreundlichkeit und Sicherheit auf allerhöchstem Niveau garantiert. Durch die Sprachsteuerung, die vollständige Integration in die Lenkradtastatur und die Einbindung der Informationen in das Instrumentendisplay kann der mit einem Bluetooth®-kompatiblen Handy ausgestattete Kunde das Telefon auch dann verwenden, wenn es sich beispielsweise in der Jacke oder der Tasche befindet, ohne dass er die Hände vom Lenkrad nehmen muss. Die sofortige Interaktivität dieses hochmodernen Spracherkennungssystems ist dadurch gegeben, dass keinerlei Teach-in-Phase zum Erlernen der Stimme benötigt wird und auch die sprachliche Wiedergabe eingehender SMS möglich ist.

Wird ein beliebiges Digitalgerät an den in der Tunnelkonsole des Fiat 500 eingebauten USB-Port angeschlossen, kann man stundenlang die auf einem iPod, einem Handy, einem MP3-Player oder einem USB-Stick aufgenommene Digitalmusik in den Formaten MP3, WMA e WAV hören.

Für die Käufer des Blue&Me™ Nav ist ein „Navigationskit“ vorgesehen, bestehend aus einem USB-Stick mit eingespeicherter Straßenkarte und einer Back-up-CD, die für die Übertragung der Karte auf einen persönlichen MP3-Player, iPod inbegriffen, verwendet werden kann.

Die auf einer eigenen Tastatur am Wagendach angeordnete Nav-Taste ermöglicht den direkten Zugriff auf das Navigationsmenü, das auch über die Bedientasten am Lenkrad bzw. per Sprachsteuerung zugänglich ist. Durch Einstecken des USB-Schlüssels kann mit der Navigation begonnen werden. Die Festlegung des Reiseziels erfolgt durch Eingabe der Anfangsbuchstaben des Zielortes mit Hilfe der Tasten am Lenkrad, wobei die Anschrift sprachgesteuert komplettiert werden kann.

Wie alle anderen Informationen werden auch die Navigationsdaten auf dem Cockpit-Display angezeigt: neben der Zielanschrift, den Piktogrammen der Richtungsanzeigen und den Ankunftsinformationen gehört dazu auch die herkömmliche sprachliche Wiedergabe der Abbiegehinweise über die Lautsprecher. Im Gegensatz zu den gewöhnlichen Navigationssystemen, bei denen es ohne CD-Wechsler nicht möglich ist, zu navigieren und gleichzeitig eine CD abzuspielen, kann man mit Blue&Me™ Nav völlig problemlos navigieren und die im eigenen Mediaplayer aufgenommene Musik hören.

Lässt man das Navigationsprogramm mit Hilfe der Back-up-CD auf einem PC laufen, ist es möglich, die über den Kundendienst erworbenen Straßenkarten mehrerer Länder auf dem USB-Stick zu speichern. Damit kann man entweder eine ganze Nation (z.B. Italien, Frankreich, Deutschland usw.), einen bestimmten Landesteil (z.B. Nord-, Mittel- oder Süditalien) oder aber ein bestimmtes, mehrere Länder übergreifendes Gebiet (z.B. Norditalien und Schweiz, Österreich und Süddeutschland) auswählen.

Blue&Me™ MAP 500:

ein portables Navigationssystem der jüngsten Generation

Sechs Monate nach der Einführung des Systems Blue&Me™ Nav, das im internationalen Automobilpanorama großes Interesse hervorgerufen hat, gibt Fiat Automobiles die Entstehung einer weiteren Entwicklungsstufe der Blue&Me™-Plattform bekannt: MAP 500, ein tragbares multifunktionelles Navigationsgerät mit originellem Design, das für den Fiat 500 entwickelt worden ist und sich mit seiner innovativen Technologie perfekt in den Innenraum des Fahrzeugs integriert.

Das im Anschluss an die Fahrzeugeinführung zur Verfügung stehende Gerät ist zusammen mit der Firma Magneti Marelli entwickelt worden, die im Bereich der Lieferung und Erstausrüstung von Navigationssystemen führend ist. Mit dieser Vorrichtung eröffnen sich dem Markt der portablen Navigationssysteme ganz neue Perspektiven, denn es ist ein ausgesprochen sicheres und bedienerfreundliches System, das sich ausgezeichnet in das Fahrzeug integrieren lässt, sowohl unter den Aspekten der Elektrik/Mechanik als auch im Hinblick auf die Verbindungsfähigkeit.

Durch die neue Bauweise, die mit Hilfe der Technologie Blue&Me™ eine direkte Integration zwischen portablem Navigationsgerät und Fahrzeug ermöglicht, wird eine ganze Reihe von Vorteilen geboten: so werden die über das CAN des Fahrzeugs eingehenden Daten beispielsweise verwendet, um die Navigationsgenauigkeit zu verbessern, oder aber werden die sprachgesteuerten Mitteilungen vom Audio-Bordsystem wiedergegeben. All das trägt zur Gewährleistung höherer Sicherheits- und Komfortstandards bei. Abgesehen von der Aufgabe als Kartennavigationssystem per Satellit erfüllt das Blue&Me™ MAP 500 auch multimediale Funktionen in portabler Version, wie die Wiedergabe von Musiktiteln und die Visualisierung von Filmen und Bildern.

Eine weitere Besonderheit des Systems besteht in der sowohl mechanischen als auch elektrischen Integration in das Fahrzeug, die weder den Durchgang fliegender Kabel notwendig macht noch die Verwendung von provisorischen Halterungen. Darüber hinaus hat Fiat Automobiles die Eingliederung und Anordnung der neuen Vorrichtung am Armaturenräger so vorgesehen, dass ein müheloser und bequemer Ein- und Ausbau unter Berücksichtigung der im Automobilbereich herrschenden besonderen Sicherheitsstandards gewährleistet ist.

Für den Informationsaustausch bedient sich das neue tragbare Navigationsgerät der Anschlussfähigkeit mit dem System Blue&Me und gewährleistet dank der drahtlosen Verbindung eine rundum sichere und komfortable Nutzung.

Hier einige der Vorteile für den Benutzer:

- höherer Genauigkeitsgrad der Navigation gegenüber den herkömmlichen tragbaren Geräten: die Navigationsmöglichkeiten sind auch auf Tunnelstrecken und in Gegenden mit dürftiger GPS-Empfangsqualität gegeben;

- gleichzeitige Verwaltung sämtlicher Audioquellen, Radio mit CD-Player, Telefon und Navigationssystem;
- das Gerät gewährleistet alle Vorzüge der Blue&Me™-Technologie: Freisprecheinrichtung, USB-Port, Lenkradbedienung, Spracherkennung und SMS-Lesegerät.

Radio und HiFi-System „Interscope Sound System“

Der Fiat 500 hält ein Radio mit CD- und MP3-Player in Verbindung mit zwei High-Fidelity-Audiosystemen bereit. Das sauber in das Design des Armaturenrägers integrierte Radio ist in ergonomisch korrekter Position für den Fahrer im oberen Abschnitt des Instrumentenbrettes angeordnet und ist auch für den Beifahrer mühelos erreichbar. Weiterhin kann die Vorrichtung mit dem System „Blue&Me“ verbunden werden, die es dem mit einem Bluetooth®-kompatiblen Handy ausgestatteten Benutzer dank der Freisprecheinrichtung mit Bluetooth®-Interface ermöglicht, das Telefon auch dann zu verwenden, wenn es sich beispielsweise in der Jacke oder der Tasche befindet, ohne dass er die Hände vom Lenkrad nehmen muss. Die sofortige Interaktivität dieses hochmodernen Spracherkennungssystems ist dadurch gegeben, dass keinerlei Teach-in-Phase zum Erlernen der Stimme benötigt wird und auch die sprachliche Wiedergabe eingehender SMS möglich ist.

Die erste Anlage ist mit sechs Lautsprechern dotiert: zwei Tweeter mit einer Leistung von 30 Watt, und vier Full-Range-Lautsprecher (zwei mit 40 Watt, die beiden anderen mit 35 Watt).

Das zweite System ist dagegen auf Anfrage lieferbar und trägt die Bezeichnung „Interscope Sound System“. Es handelt sich dabei um eine absolute Neuheit im Segment, die sich durch ihre raffinierte Technik auszeichnet und ideal ist für diejenigen, die ein hochmodernes HiFi-System wünschen, das passend auf den Fahrgastraum des Fiat 500 abgestimmt ist.

Das neue „Interscope Sound System“ besteht aus sechs Lautsprechern (zwei Tweeter, zwei Woofer und zwei Full-Range-Lautsprecher, alle mit einer Leistung von 40 Watt), einem 100-Watt-Subwoofer und einem 30-Watt-Verstärker. Um das Klangerlebnis an Bord des Fahrzeugs wirklich einzigartig zu machen, bedient sich das „Interscope Sound System“ drei verschiedener Funktionen zur Verarbeitung des Signals und der entsprechenden Klangeffekte: die erste (TruBass) dehnt den wahrgenommenen Frequenzbereich nach unten aus, ohne dass es eines Subwoofers bedarf, wodurch dem Zuhörer das Gefühl vermittelt wird, einem System zu lauschen, das tiefere und sattere Bässe wiederzugeben in der Lage ist.

Die zweite Funktion (Focus) hebt die scheinbare Position der Klangquellen auf Ohrenhöhe an, wodurch dem Zuhörer der Eindruck vermittelt wird, als wären die Lautsprecher in einer höheren Position angeordnet, als es tatsächlich der Fall ist. Gleichzeitig erlangt der Frequenzgang wieder seine „Natürlichkeit“, da die durch die Filtrierung des Kopfes verursachte „Färbung“ wegfällt.

Die dritte Funktion (3D) sorgt für die räumliche Entzerrung der stereophonischen Wiedergabe, indem sie die durch die Position der Lautsprecher bedingten Fehler berichtigt und die räumliche Wahrnehmung verbessert. Das Resultat ist ein ausgewogener Klang mit einem korrekten Klangbild auch für die Zuhörer, die von der Symmetrieachse der Lautsprecher entfernt sind (wie es in einem Auto der Fall ist).

Fest eingebautes oder elektrisch betätigtes Panoramadach Sky Dome

Die Vielseitigkeit des neuen Fiat 500 wird auch an den zur Wahl stehenden zwei Dachtypologien deutlich, die zum einen die Helligkeit des Innenraums betonen und zum anderen die Außenlinie verschönern. Das elegante Glasdach ist sowohl in fest eingebauter Variante erhältlich als auch als elektrisch betätigtes Schiebedach.

Das großflächige Schiebedach des Fiat 500 ist vom Typ Sky Dome und besteht aus einem beweglichen Glasteil und einem festen vorderen Paneel aus glänzend schwarzem Metallblech, um die stilistische Kontinuität zur Windschutzscheibe zu wahren.

Mit dem Panoramadach verändert sich das Verhältnis zur Außenwelt für die Fahrzeuginsassen von Fahrt zu Fahrt, wobei die große Glasfläche für viel Helligkeit und das gute Gefühl von Freiheit sorgt. Wenn der Innenraum mit Sonnenlicht überflutet werden soll, kann der Glasteil geschlossen bleiben und das darunter befindliche Sonnenschutzrollo geöffnet werden. Will man hingegen im Stil eines Cabrios reisen, lassen sich das vordere Glaspaneel und das Rollo innerhalb von sieben Sekunden vollständig öffnen und hat man damit ein echtes „Himmelsfenster“ zur Verfügung.

Klimatisierung

Das Klima im Innenraum ist einer der wichtigsten Komfortfaktoren während der Fahrt und maßgeblich für die vorbeugende Sicherheit verantwortlich, weil Temperatur, Luftfeuchtigkeit und Belüftung auf das Wohlbefinden des Fahrers und damit auf seine Aufmerksamkeit Einfluss haben. Außerdem ist nicht zu vergessen, dass die Heizungs- und Belüftungsanlage auch die beschlagene Windschutzscheibe und die Seitenfenster frei macht. Deshalb wurde für den neuen Fiat 500 neben dem bewährten Heizungs-/Belüftungssystem und der manuellen Klimaanlage eine ausgeklügelte Vorrichtung gewählt, die automatisch über ein elektronisches Steuergerät die Temperatur, die Luftleistung, die Luftverteilung, die Zuschaltung des Kompressors und die Umluft regelt.

Die Anlage des Fiat 500 sorgt für eine Klimasteuerung „mit äquivalenter Temperatur“. Über mehrere Sensoren werden die Außen- und die Innentemperatur gemessen und das Wärmegefühl der Insassen bewertet. Unter Wärmegefühl ist hierbei der Energieaustausch zwischen menschlichem Körper und Fahrgastraum zu verstehen, auf den die Luftfeuchtigkeit, die Temperatur und die Luftzufuhr einwirken.

All diese Parameter werden kontinuierlich erfasst und für die automatische Aktualisierung der Luftverteilung, der Belüftung und Luftgemischaufbereitung genutzt. Damit werden die

Luftaustrittstemperatur an den Düsen und die Gebläsegeschwindigkeit reguliert, damit die Insassen das gewünschte Wärmegefühl (anhand der eingestellten Temperatur) haben. Das Resultat ist ein konstantes Klima, das in keiner Weise durch Schwankungen der Außentemperaturbedingungen beeinträchtigt wird. Damit die zugeführte Luft in alle Innenraumbereiche gelangt, kann die Anlage auf eine der fünf vorgesehenen Funktionsweisen eingestellt werden. Einen weiteren Beitrag zu einem optimalen Klimakomfort sorgt die Möglichkeit der graduellen Veränderung der Innenraumtemperatur um jeweils ein halbes Grad. Der Regler lässt eine Verstellung um 16°C zu.

Die manuellen Einstellungen haben stets den Vorrang vor der Automatik. Sie werden mit der Ausschaltung der LED „Auto“ angezeigt und bleiben gespeichert, bis der Benutzer den Befehl annulliert. Bei jeder Einschaltung übernimmt das System die bei der Ausschaltung gespeicherten Einstellungen, mit Ausnahme der Funktion „MAX DEF“, die hingegen nullgesetzt wird. Das gesamte System kann auch manuell abgeschaltet werden, sodass die Klimaanlage vollständig deaktiviert wird.

Serien- und Sonderausstattungen

(Absatzmarkt Italien)

Es ist nicht übertrieben zu behaupten, dass jeder den Fiat 500 haben kann, der genau seinen Wünschen und Präferenzen entspricht. Dafür garantieren die mehr als 500.000 Möglichkeiten zur individuellen Gestaltung des Fahrzeugs, die sich aus der Kombination von zwölf Karosseriefarben, vier Ausstattungsvarianten (Naked, Pop, Sport und Lounge), drei verschiedenen Polsterstoffbezügen aus Gewebe und Leder (in drei verfügbaren Farben), neun Felgentypen (sieben davon sind aus Leichtmetall) wie auch den eigens für das Modell entwickelten 100 Zubehörteilen ergeben. Mit anderen Worten, eine Modellpalette, in der jeder das Fahrzeug finden kann, das wie für ihn gemacht ist, denn es besteht die Möglichkeit, es mit allen Vorrichtungen auszustatten, die für ein Automobil heute zu haben sind, einschließlich derjenigen, die bis vor kurzem Fahrzeugen der höheren Segmente vorbehalten waren.

Die Version Naked wird in Italien nicht vertrieben. Die Modellpalette beginnt auf diesem Absatzmarkt daher bei der Version Pop, deren Serienausstattung bereits hochinteressant ist und Folgendes umfasst: zwei Frontairbags, zwei Windowbags, zwei Seitenairbags und einen Knieairbag; ABS komplett mit EBD, Frontscheinwerfer mit DRL-Funktion (Day Running Light); spezifische Polsterstoffbezüge mit Auswahlmöglichkeit unter elfenbeinfarbenen oder schwarzen Details; elektrische Servolenkung Dualdrive; elektrisch einstellbare Außenspiegel in schwarzer Farbe; höhenverstellbares Lenkrad; Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber; Metallblechräder der Größe 175/65 R14" mit integrierten Radkappen. Der neue Fiat 500 Pop ist mit allen Motorausstattungen erhältlich und bietet in Verbindung mit dem 100 PS starken 1.4 16v serienmäßig auch das hochmoderne ESP-System und eine Instrumentierung mit sportlicher Grafik.

Wer allerhöchste Ansprüche an die Ausstattungsinhalte und das Personalisierungsniveau stellt, kann sich für die Versionen Lounge oder Sport entscheiden, die der bereits umfassenden Ausstattung der Variante Pop weitere exklusive Zubehörteile hinzufügen. Die Version Lounge, die dem Kunden zugedacht ist, der großen Wert auf stilistische Raffinesse legt, hebt sich durch das Chrom-Kit ab, das Folgendes umfasst: elegante Chromeinfassungen über der Dichtung der Seitenscheiben, am Endstück des Auspuffrohres, an der Plakette der Türöffner im Innenraum, am Schalthebel und am vorderen und hinteren Stoßfänger. Äußerlich macht der neue Fiat 500 Lounge durch Leichtmetallräder der Größe 185/55 R15" auf sich aufmerksam, außerdem durch elektrisch einstellbare und in Karosseriefarbe lackierte Außenspiegel wie auch durch das fest eingebaute Glasdach mit Sonnenschutzrollo. Für den Innenraum sind die spezifischen Polsterstoffbezüge zu verzeichnen, das Lederlenkrad mit den Bedienknöpfen für das System Blue&Me, die manuelle Klimaanlage, das Radio mit CD- und MP3-Player, der höhenverstellbare Vordersitz, der symmetrisch geteilte Rücksitz mit Kopfstütze, der personalisierbare Schlüssel mit Fernbedienung und der Soft-Touch-Griff an der Heckklappe.

Die Ausstattungslinie Sport, die den Autofahrern gewidmet ist, die „stilvolle Sportlichkeit“ wünschen, wartet mit einem Spezial-Kit auf, das aus Folgendem besteht: Sportsitze mit spezieller Schaumstoffpolsterung, Heckspoiler, exklusive Textilbezüge in ausgesuchten Farben, verchromtes Endstück des Auspuffrohres und verchromtes Zierteil am Türholm. Außerdem ist der Fiat 500 Sport mit Leichtmetallrädern der Größe 185/55 R15“ in Sportausführung ausgerüstet, mit manueller Klimaanlage, sportlichem Lederlenkrad in zwei Farben mit Bedienteilen für das System Blue&Me, mit Radio einschließlich CD- und MP3-Leser, sowie mit elektrisch einstellbaren Außenspiegeln, die in der gleichen Farbe lackiert sind wie die Karosserie.

In Verbindung mit der Motorausstattung 1.4 16v mit 100 PS sind auch bei den Versionen Sport und Lounge das hochmoderne ESP-System und das Instrument mit sportlicher Grafik im serienmäßigen Lieferumfang enthalten.

Schließlich kann der Fiat 500 auch mit einigen Spezialeinrichtungen gemäß den Prinzipien des Autonomy-Programms ausgestattet werden. Diese Initiative, die das Unternehmen vor mehr als elf Jahren lanciert hat, bemüht sich um die Realisierung von Serviceleistungen und individuellen und kollektiven Transportmitteln für körperlich behinderte Menschen, um deren Annäherung an das Automobil zu begünstigen.

Das von der Firma Guidosimplex ausgestattete neue Fahrzeug bedient sich eines neuen elektronischen Handgasrings unter dem Lenkrad mit vertikal angeordnetem Hebel zur Betätigung der Betriebsbremse. Um die Unterbringung des Rollstuhls auf dem Rücksitz zu vereinfachen und den Fahrer gänzlich unabhängig zu machen, lässt sich der Fahrersitz um 90 Grad schwenken.

Darüber hinaus stehen dem Kunden des Fiat 500 von Anfang an zahlreiche weitere Vorrichtungen zur Verfügung, damit er umgehend das Fahrzeug haben kann, das seinen Wünschen und Erfordernissen entspricht. Dabei handelt es sich um Vorrichtungen, die sich mühelos ins Fahrzeug einbauen lassen und sich dem Innenraum perfekt anpassen, ohne die Ergonomie, das Platzangebot, den Komfort oder die Sicherheit des Fahrzeugs zu beeinträchtigen. Da diese Einrichtungen den standardmäßigen Bedienteilen hinzugefügt werden, kann das Fahrzeug auch von nicht behinderten Personen gefahren werden. Außerdem lassen sie sich problemlos wieder ausbauen und bieten somit den Vorteil, das Fahrzeug sowohl mit behindertengerechter Ausstattung als auch normal ausgestattet weiterverkaufen zu können. Und last but not least wird für die eingeschränkt bewegungsfähigen Kunden eine große Zahl von finanziellen Vergünstigungen bereitgehalten.

Trip Computer	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Elektrochromer Spiegel mit Abblendautomatik	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Fest eingebautes Glasdach	O	O	O	O	O	O	S	S	S
Schiebedach Sky Dome	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Höhenverstellbarer Fahrersitz	O	O	O	S	S	S	S	S	S
Beifahrersitz mit Ablagefach unter dem Sitzkissen	O	O	O	S	S	S	S	S	S
Ablagefach an der Lehnenrückseite des Beifahrersitzes	O	O	O	S	S	S	S	S	S
Kopfstützen hinten	O	O	O	S	S	S	-	-	-
Symmetrisch geteilter und umklappbarer Rücksitz (+ Kopfstütze)	O	O	O	O	O	O	S	S	S
Dualogic (Getriebeautomatik)*	O	-	O	O	-	O	O	-	O
Schaltwippen am Lenkrad für Dualogic- Getriebeautomatik*	-	-	O	-	-	O	-	-	O
Parksensor	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Haltegriff auf der Beifahrerseite	O	O	O	O	O	O	O	O	O
Abschließbarer Tankdeckel	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Zigarettenanzünder	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Reserverad	S	S	S	S	S	S	S	S	S

S = serienmäßig

O = optional

- = nicht lieferbar

* zum Zeitpunkt der Markteinführung noch nicht verfügbar

PERSONALISIERUNG

	Pop	Sport	Lounge
Linie und Design			
Leichtmetallfelgen 185/55-15 18 Speichen*	O	O	O
Leichtmetallfelgen 185/55-15 5 Speichen*	O	O	O
Leichtmetallfelgen 185/55-15 9 Speichen*	O	O	O
Leichtmetallfelgen 185/55-15 5 Speichen zweifarbig*	O	O	O
Leichtmetallfelgen 195/45-16 5 Speichen*	O	O	O
Leichtmetallfelgen 195/45-16 7 Speichen*	O	O	O
Leichtmetallfelgen 195/45-16 17 Speichen*	O	O	O
Verchromter A-bar für den vorderen Stoßfänger	O	O	O
Verchromte Zierleiste auf der Motorhaube	O	O	O
Seitenschürzen	O	O	O
Heckklappen-Spoiler	O	S	O
Frontspoiler	O	O	O
Heckspoiler	O	O	O
Verchromtes Endstück des Auspuffrohres	O	S	S
Sticker Streifen 500 Italia	O	O	O
Sticker Barcode Weiß	O	O	O
Sticker Barcode Schwarz	O	O	O
Sticker Schärpe Sport Rot	O	O	O
Sticker Schärpe Sport Weiß	O	O	O
Sticker Schärpe Sport Schwarz	O	O	O
Sticker Pfeil Dach + Motorhaube Weiß	O	O	-
Sticker Pfeil Dach + Motorhaube Rot	O	O	-
Sticker Pfeil Dach + Motorhaube Schwarz	O	O	-
Sticker Streifen 500 Uni Rot	O	O	O
Sticker Streifen 500 Uni Weiß	O	O	O
Sticker Streifen 500 Uni Schwarz	O	O	O
Sticker Seitenstreifen Italia	O	O	O
Sticker Dach mit schwarzem Schachbrettmuster	O	O	-

Sticker Dach mit rotem Schachbrettmuster	0	0	-
Sticker Dach mit weißem Schachbrettmuster	0	0	-
Sticker Nummer 5 Schwarz	0	0	0
Sticker Nummer 5 Rot	0	0	0
Sticker Nummer 5 Weiß	0	0	0
Badge „Italien-Flagge“ für Kotflügel	0	0	0
Badge 500 Italia für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge mit schwarzem Schachbrettmuster für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge mit rotem Schachbrettmuster für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge Sport in Schwarz auf weißem Grund für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge Sport in Rot auf weißem Grund für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge 500 mit rotem Faden auf schwarzem Grund für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge 500 in Schwarz für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge 500 in Rot für Seitenschutzleisten	0	0	0
Badge Barcode für Seitenschutzleisten	0	0	0
Chromschutzelemente für Stoßfänger	0	0	S
Faltgarage mit Bild des Fiat 500 der ersten Serie	0	0	0
Einstiegsleisten aus Stahl	0	0	0
Pedalaufsatz und Fußstütze in Sportausführung, aus Aluminium gefertigt	0	0	0
Schwarzer Kleiderhaken für die vordere Kopfstütze	0	0	0
Elfenbeinfarbener Kleiderhaken für die vordere Kopfstütze	0	0	0
Kit mit drei Schlüsselhüllen „Sport“	-	0	0
Kit mit drei Schlüsselhüllen „Italia“	-	0	0
Kit mit drei Schlüsselhüllen „Barcode“	-	0	0
Lederinnenausstattung der Marke Frau*	0	0	0
Lederknauf*	0	0	0
Komfort			
Aluträger an der Heckklappe	0	-	0
Skihalter für Heckklappenträger	0	-	0
Snowboardhalter für Heckklappenträger	0	-	0
Seitliche Ausstellfenster	0	0	0
Spritzschutz hinten	0	0	0
Schwarzer Duftverteiler	0	0	0

Elfenbeinfarbener Duftverteiler	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Refill für Duftverteiler „Agrumata estate“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Refill für Duftverteiler „Essenza della notte“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Refill für Duftverteiler „Respiro libero“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Refill für Duftverteiler „Agrumata estate+Essenza della notte+Respiro libero“	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Gummischutzmatten	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teppichschutzmatten mit schwarzer Kante und elfenbeinfarbener Grafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teppichschutzmatten mit elfenbeinfarbener Kante und Grafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Teppichschutzmatten mit schwarzer Kante und Grafik	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kofferraum-Schutzwanne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kofferraum-Organizer	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Kofferraumnetze	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Ausziehbare Anhängerkupplung mit Verkabelung	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Car Care	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

O=optional

- = nicht lieferbar

- nicht für das Aufziehen von Ketten geeignet

AUSSTATTUNGSVARIANTE	SPORT			OPTION LEDERAUSSTATTUNG		
<i>GEWEBE</i>	<i>Sport</i>				<i>Leder Frau</i>	
<i>FARBE DES GEWEBES</i>	<i>Grau/Braun</i>	<i>Grau/Schwarz</i>	<i>Schwarz</i>	<i>Rot</i>	<i>Rot</i>	<i>Naturleder/Vintage</i>
<i>FARBE DES AMBIENTE</i>		<i>Schwarz</i>	<i>Schwarz</i>	<i>Elfenbein</i>	<i>Schwarz</i>	<i>Elfenbein</i>

PASTELL

<i>Bianco Weiß/Bossa Nova White</i>	•	•	•	•	•	•
<i>M'ama non m'ama Blau/Jive Blue</i>	•	•	•	•	•	•

METALLIC

<i>Perbene Grau/Breakbeat Grey</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Impeccabile Blau/Mod Blue</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Provocatore Schwarz/Crossover Black</i>	•	•	•	•	•	•

SONDERLACKIERUNG (PASTELL)

<i>Libero e bello Grün/Ye Ye Green</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Gustoso Orange/Calypso Orange</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Cuor leggero Azurblau/Cha Cha Cha Azure</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Sfrontato Rot/Pasodoble Red</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Birichino Gelb/Tropicalia Yellow</i>	•	•	•	•	•	•
<i>Galante Grau/Punk Grey</i>	•	•	•	•	•	•

PEARL

<i>Gioioso Weiß/Funk White</i>	•	•	•	•	•	•
--------------------------------	---	---	---	---	---	---

Technische Daten

Motor	1.2 8v Fire	1.4 16v Fire	1.3 16v Multijet
Zylinderzahl, Einbaulage	4, in Reihe, quer vorn	4, in Reihe, quer vorn	4, in Reihe, quer vorn
Bohrung x Hub (mm)	70,8 x 78,86	72 x 84	69,6 x 82
Hubraum (cm ³)	1.242	1.368	1.248
Verdichtungsverhältnis	11,1 : 1	10,8 : 1	17,6 : 1
Max. Leistung EG-PS (kW)	69 (51)	100 (73,5)	75 (55)
bei /min	5.500	6.000	4.000
Max. Drehmoment EG-kgm (Nm)	10,4 (102)	13,4 (131)	14,8 (145)
bei /min	3.000	4.250	1.500
Steuerung	1 ONW mechanische Ventilstößel	2 ONW hydraulische Ventilstößel	2 ONW Kipphebel mit hydraulischen Ventilstößeln
Ventil-/Zylinderzahl	2	4	4
Kraftstoffversorgung	elektronische MPI sequenziell getaktet	elektronische MPI sequenziell getaktet	Direkteinspritzung Multijet „Common Rail“, elektronisch gesteuert, mit Turbolader Waste-gate und Ladeluftkühler durch Verdichtung
Zündung	elektronisch, mit Zündvorverstellung, statisch, in die Einspritzung integriert	elektronisch, mit Zündvorverstellung, statisch, in die Einspritzung integriert	
Kraftübertragung			
Handschaltgetriebe			
Antrieb	vorn	vorn	vorn
Kupplung	mit mechanischer Betätigung	mit mechanischer Betätigung	mit mechanischer Betätigung
1. Gang	3,909 : 1	3,545 : 1	3,909 : 1
2. Gang	2,158 : 1	2,158 : 1	2,158 : 1
3. Gang	1,480 : 1	1,480 : 1	1,345 : 1
4. Gang	1,121 : 1	1,121 : 1	0,974 : 1
5. Gang	0,897 : 1	0,921 : 1	0,766 : 1
6. Gang	--	0,766 : 1	--
RG.	3,438 : 1	4,070 : 1	3,438 : 1
Dualogic-Getriebe			
Antrieb	vorn	vorn	--
Kupplung	elektrohydraulische Vorrichtung mit elektrischer Betätigung		
1. Gang	3,909 : 1	3,909 : 1	--
2. Gang	2,158 : 1	2,158 : 1	--
3. Gang	1,480 : 1	1,480 : 1	--
4. Gang	1,121 : 1	1,121 : 1	--
5. Gang	0,897 : 1	0,897 : 1	--
6. Gang	--	--	--
RG.	3,438 : 1	3,733 : 1	--
Räder			
Bereifung	Pop 175/65 R14 Sport/Lounge 185/55 R15	Pop 185/55 R15 Sport/Lounge 185/55 R15	Pop 175/65 R14 Sport/Lounge 185/55 R15
Lenkung	Zahnstangenlenkung elektrisch unterstützt	Zahnstangenlenkung elektrisch unterstützt	Zahnstangenlenkung elektrisch unterstützt
Wendekreis-Ø zwischen Kantsteinen (m)	9,2	10,6	9,2
Fahrwerk			
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung, Typ McPherson, mit unteren Querschwinglenkern, an einer Hilfstraverse	Einzelradaufhängung, Typ McPherson, mit unteren Querschwinglenkern, an einer Hilfstraverse	Einzelradaufhängung, Typ McPherson, mit unteren Querschwinglenkern, an einer Hilfstraverse

	verankert; mit dem Stoßdämpfer verbundener Stabilisator	verankert; mit dem Stoßdämpfer verbundener Stabilisator	verankert; mit dem Stoßdämpfer verbundener Stabilisator
Hinterradaufhängung	Verbundfederung mit Drehachse	Verbundfederung mit Drehachse	Verbundfederung mit Drehachse
Bremsanlage			
Bremsen S (Scheibe) - T (Trommel)			
Vorn (mm)	S 240	S 257x22 (innenbelüftet)	S 240 (innenbelüftet)
Hinten (mm)	T 180	S 240x11	T 180
Abmessungen			
Sitzplätze	4	4	4
Türen	3	3	3
Länge (mm)	3.546	3.546	3.546
Breite (mm)	1.627	1.627	1.627
Höhe, ohne Zuladung (mm)	1.488	1.488	1.488
Radstand (mm)			
Radstand	2.300	2.300	2.300
Spurweite vorn (mm)*	1.413/1.414	1.413/1.414	1.413/1.414
Spurweite hinten (mm)*	1.407/1.408	1.407/1.408	1.407/1.408
Kofferrauminhalt VDA (dm ³)	185	185	185
Betriebsmittel – Gewichte			
Kraftstofftankinhalt (l)	35	35	35
Fahrbereites Gewicht DIN (kg)	865	930	980
Nutzlast einschl. Fahrer (kg)	440	440	440
Fahrleistungen			
Höchstgeschwindigkeit (km/h)	160	182	165
Beschleunigung: (2 Personen + 20 kg) 0 ÷ 100 km/h (s)	12,9	10,5	12,5
Verbrauch gemäß EG-Richtlinie 1999/100 (l/100 km)			
- innerorts	6,4	8,2	5,3
- außerorts	4,3	5,2	3,6
- kombiniert	5,1	6,3	4,2
Emissionskontrolle			
CO ₂ -Emissionen (g/km)	119	149	111

* Variiert je nach der Größe der Felgen