



Fiat 500e (42 kWh) La Prima

Zweitürige Limousine der Kleinwagenklasse (87 kW/118 PS)

Im ADAC Autotest tritt der Fiat 500e in der Ausstattungslinie La Prima an. Schon auf den ersten Blick gelingt es ihm erstaunlich gut, das Moderne mit dem traditionellen Stil zu vereinen. Im Innenraum dominieren harte und weniger kostenintensive Materialien. Die Fahrzeugbedienung ist recht übersichtlich und weitgehend intuitiv, allerdings erfordert das Touchdisplay viel Treffsicherheit. Die Leistung des 118 PS starken E-Motors mit einem maximalen Drehmoment von 220 Nm liefert in der Stadt und über Land agilen Vortrieb - bei abgeregelten 150 km/h ist für das knapp 1,35 t schwere E-Auto dann Schluss. Mit einer Batteriekapazität von 42 kWh (brutto) sollen gemäß Hersteller Reichweiten von bis zu 300 km (WLTP, kombiniert) möglich sein. Im ADAC Ecotest geht dem Italiener mit einem Durchschnittsverbrauch von 17,1 kWh/100 km jedoch bereits nach rund 250 km der Saft aus - das ist wenig, dürfte dennoch für viele Anforderungen ausreichend sein. Der Stadtverkehr zählt zum vorrangigen Einsatzgebiet des sympathischen Kleinwagens. Hier ist er besonders effizient, sodass dann Reichweiten von über 300 km möglich sind. Und sollte das Ziel weiter entfernt liegen, kann man den Viersitzer serienmäßig an CCS-Schnelladesäulen (DC) nachladen - im Test betrug die Ladeleistung bis zu 85 kW, von 10 bis 80 Prozent war der Fiat nach rund 23 min. geladen. Der Fiat 500e La Prima kostet stolze 39.990 Euro. Dafür bietet er dann alle Komfort- und Sicherheitsoptionen, die man für den kleinen Italiener bekommen kann. Dazu zählen neben Sitzheizung, Panoramadach und Navigationssystem auch zahlreichen Assistenten, wie beispielsweise Notbrems-, Spurhalte- sowie Aufmerksamkeitsassistent - auch ein Abstandstempomat mit Spurführungsassistent ist an Bord. **Konkurrenten:** Dacia Spring electric, Renault Twingo E-Tech Electric.

- ⊕ **agiles und sicheres Fahrverhalten, kompakte Abmessungen, gutes Sicherheitsniveau**
- ⊖ **teigiges Lenkgefühl, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, keine Stütz-, Dach- und Anhängelast zulässig, geringes Kofferraum-Volumen, beengtes Raumangebot hinten**

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,3

Zielgruppencheck

	Familie	4,1
	Stadtverkehr	2,5
	Senioren	2,6
	Langstrecke	3,0
	Transport	4,3
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest ★★★★★

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Der kleine Fiat ist einfach, aber recht solide gefertigt. Sparta-nisch geht es weniger bei der Verarbeitung als bei der Material-auswahl zu. Geschäumte Kunststoffe sind im Innenraum nicht vorhanden, der filzartige Teppich im Fahrzeug ist sehr dünn – aber zumindest ist der Kofferraum auch seitlich damit verklei-det. Man merkt durchaus, dass es sich beim Kleinstwagenseg-ment um einen kostensensitiven Bereich handelt.

3,9 Alltagstauglichkeit

Die brutto 42 kWh große Batterie (37,3 kWh netto, 43,1 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des Fiat 500e kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Ste-ckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ 2-Ladeka-bel ist dabei. Das Kabel kann im Kofferraum verstaut werden und kommt mitsamt eigener Tragetasche. Eine praktische Staumöglichkeit unter der Fronthaube (Frunk) bietet der kleine Italiener leider nicht. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 17,1 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von 250 km. Selbst für einen Kleinstwagen ist dies bestenfalls ein passabler Wert, wenn-gleich im innerörtlichen Betrieb auch eine Reichweite von bis zu 300 km realistisch ist. Allerdings finden die Messungen un-ter optimalen Bedingungen (22 °C) statt, weswegen man für die Reichweite in der kalten Jahreszeit nochmal einen guten Ab-schlag mit einberechnen sollte. Der 500e ist in Summe ein ver-gleichsweise sparsames Elektroauto, wenngleich er kein aus-gewiesener Super-Sparer ist. Das Laden über 230 V an der Haus-haltssteckdose dauert knapp über 18 Stunden, ergibt in der Pra-xis allerdings wenig Sinn, da in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten

3,0 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung erzielt der Fiat 500e ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Dachsäulen stören nicht be-sonders, nur nach schräg hinten (C-Säulen) könnte die Sicht et-was besser sein. Erfreulicherweise ist der 500e in der La Prima-Ausstattung serienmäßig mit Einparksensoren vorn und hin-ten sowie einer Rückfahrkamera ausgestattet. In puncto Licht besitzt der 500e eine Fahrlichtautomatik und einen statischen Fernlichtassistenten, der das Fernlicht bei Gegenverkehr deak-tiviert. Die LED-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn mit einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe aus, allerdings ist die Lichtin-tensität (gerade des Fernlichts) recht gering.

⊕ Der kurze Fiat ist gut zu überblicken, niedrige Hindernisse vor dem Auto sind dank der niedrigen Haube tadellos zu erkennen. Die Rücklichter sind in LED-Technik ausgeführt, so

⊕ Die Motorhaube wird von zwei kräftigen Gasdruckfedern angehoben und stabil offen gehalten.

⊖ Untypisch für ein Elektroauto ist der Unterboden hinter dem großen Batteriegehäuse unverkleidet und daher aerodynamisch nicht optimiert.

Wallbox geschieht die Vollladung in etwa vier Stunden. Deut-lich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur noch 23 Minuten.

⊕ Mit einer Länge von 3,63 m, einer Breite von 1,89 m (inkl. Außenspiegel) und einem Wendekreis von 10 m, ist der 500e kompakt und wendig genug, dass sich Besitzer in den engen Innenstädten dieser Welt keine Sorgen um den Platzbedarf machen müssen. Der Ladestecker ist während des Ladevorgangs vor unbefugtem Abziehen gesichert, zudem zeigen grüne LED den Ladezustand von außen an.

⊖ Auf langer Reise oder bei größeren Transportaufgaben kommt der Kleinstwagen an seine Grenzen. Lediglich 342 kg Zuladung bietet der Testwagen, das ist selbst für einen Viersitzer recht wenig. Dach-, Stütz- und Anhängelasten sind für den 500e unzulässig. Ab Werk kommt der Fiat 500e mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Not- oder Ersatzrad sowie Wagenheber und Radmutterenschlüssel sind nicht zu haben.



Die breiten C-Säulen und die relativ hohen Fensterkanten be-hindern die Sicht nach schräg hinten.

spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Eine Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sucht man vergebens, auch weitere Lichtfunktionen wie Abbiege- oder Kurvenlicht. Ein 360-Grad-Kamerasystem oder einen Einparkassistenten gibt es ebenfalls nicht. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert – beim Spurwechsel mit aktiviertem Warnblinker (z. B. beim Aufschließen am Stauende) kann also eine Fahrtrichtungsänderung nicht angezeigt werden.

2,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn steigt man in den Viersitzer trotz des kleinen Fahrzeugformats kommod ein und aus, auch da sich die Sitze in der niedrigsten Stellung angenehme 52 cm über der Straße befinden. Der Schweller ist niedrig und schmal, der Türausschnitt nicht zu klein. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Fiat serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren. Das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs erfolgt geräuschlos, was zunächst etwas irritiert. Die Option einen Bestätigungston einzustellen gibt es im Fahrzeugmenü. Die großen Türen werden in drei Positionen gehalten; die Rastpositionen bieten allerdings lediglich eine geringe Haltekraft.

⊖ Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen

4,1 Kofferraum-Volumen

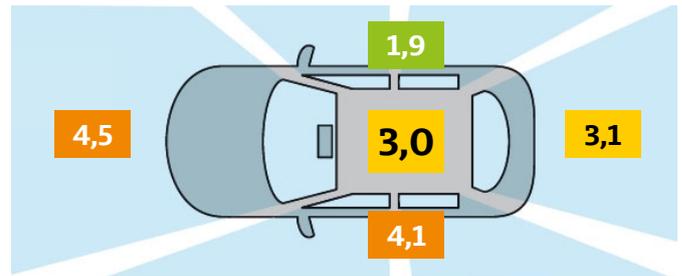
⊖ Der Kofferraum fasst standardmäßig 200 l. Klappt man die Hutablage nach oben und nutzt den Stauraum bis hoch zum Dach, ergibt sich ein Ladevolumen von 235 l. Alternativ kann man zwei Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich immerhin bis zu 460 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Laderaums bis unter das Dach, lassen sich 680 l Ladevolumen aus dem kleinen Fiat herausholen.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe ist, wie bei Kleinwagen üblich, nicht elektrisch unterstützt, lässt sich aber durch ihr erfreulich geringes Gewicht leicht anheben. Die Höhe der Ladeklappe beträgt im geöffneten Zustand knapp 1,95 m und stellt damit selbst für die meisten großgewachsenen Personen kein Stoßrisiko dar.

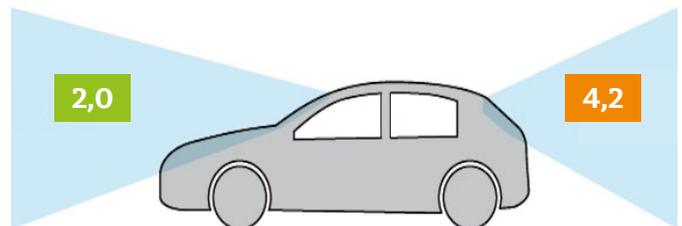
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



nach hinten aufgrund des beengten Einstiegsbereichs schwer. Immerhin verfügt die mechanische Einstiegshilfe über eine Memoryfunktion. Haltegriffe sucht man am Dachhimmel vergebens. In beengten Parksituationen erweisen sich die langen Vordertüren schnell als hinderlich. Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.



Lediglich 200 l Gepäck fasst der Kofferraum des Fiat 500e.

Mit rund 72 cm liegt die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck zudem über eine 20 cm hohe Bordwand gehoben werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe, die das Verschieben von Ladegut behindert. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Die mittig geteilt umklappbare Rückbank lässt sich vom Innenraum aus bedienen. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf die äußeren Gurte achten, um sie nicht einzuklemmen – Gurthalterungen sind nicht vorhanden.

⊖ Für Ablagen, Fächer oder Taschenhaken ist im Kofferraum nicht gesorgt, Kleinkram kann also nicht sicher verstaut werden. Ein Frunk würde zudem die Variabilität erheblich steigern.

3,2 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Lenkrad kann manuell in Höhe und Weite eingestellt werden. Die Pedale sind prinzipiell gut angeordnet - es fehlt aber ein Unterrutschschutz an der rechten Seite des Bremspedals. Die Tasten zur Fahrtrichtungswahl beziehungsweise für den Leerlauf oder die Parkposition liegen gut zur Hand und sind weitgehend selbsterklärend. Die Aktivierung der Systeme erfolgt über einen Start-Stopp-Knopf am Armaturenbrett, der je nach Sitzposition und Statur vom Lenkrad etwas verdeckt wird. Das digitale 7-Zoll-Kombiinstrument ist einwandfrei ablesbar. Der 10,25-Zoll-Touchscreen ist gut positioniert, das Multimediamenü ist anfangs etwas unübersichtlich. Die Touchfunktion ersetzt dabei haptische Bedienelemente für das Multimediasystem, mit Ausnahme des Drehreglers für die Lautstärke auf der Mittelkonsole. Nicht optimal ist, dass zudem manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Das Klimabedienteil ist übersichtlich gestaltet und lässt sich per Tasten gut bedienen. Die Einstellungen des Klimabedienteils werden lediglich recht klein im oberen Bereich des Hauptdisplays angezeigt, wenn nicht das separate Klima-Menü aufgerufen wurde.

⊕ Die Anzeige des Tempomats mit Abstandshaltfunktion gefällt besonders: Die Darstellung ist einfach, übersichtlich und mit großen, gut ablesbaren Icons. Zudem gefällt die mit Funktions-Kacheln konfigurierbare Oberfläche des Infotainmentsystems, welche favorisierte Funktionen auf die erste Bedienebene bringen. Der Warnblinktaster des 500e ist zentral angeordnet und leuchtet rot – so findet man ihn auch im Stress einer Notsituation leicht.

⊖ Die Bedienflächen des Touchscreens sind recht klein geraten, was Handhabung deutlich erschwert und des öfteren zu Fehlbedienungen führt. Die Tasten auf der Rückseite des Lenkrads für die Lautstärkenanpassung und Skip-Funktion



Die recht hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums beschwerlich.

sind ungewöhnlich positioniert und können leicht übersehen werden. Die gesamte Innenraumbeleuchtung besteht aus einer zentralen Deckenleuchte vorn, hinten bleibt es duster. Die Sitzheizung wird nicht über Tasten, sondern über Touchfelder auf dem Zentralsdisplay aktiviert.



Den Preis von etwa 40.000 Euro sieht man dem kleinen Italiener im Innenraum nicht an. Die Materialauswahl wirkt nicht besonders hochwertig, dafür lässt er sich weitgehend funktionell bedienen.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der neue Fiat 500e ist serienmäßig mit dem 10,25-Zoll-Infotainmentsystem ausgestattet, das auf dem Betriebssystem Android Automotive basiert. Die Ausstattung umfasst ein Radio mit DAB+, eine Bluetooth-Freisprechanlage, USB-Schnittstellen (2x USB-A und 1x USB-C), die Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) und eine induktive Smartphone-Ladestation. Das Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie über Ladesäulen und Ladestops entlang

der Route. Mittels der Fiat-App kann die Batterieladung verwaltet, die Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand oder Reichweite abgerufen werden. Zudem ist ein JBL-Premium-Soundsystem mit 320 W Systemleistung verbaut, das einen guten Klang liefert. Für die Anpassung an den jeweiligen Fahrer können Profile konfiguriert werden. Die individuellen Datenschutzeinstellungen sind dabei aber nicht besonders ausgeprägt.

2,6 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 m nach hinten schieben – die Kopffreiheit reicht für Personen mit über 2 m Körpergröße. Die Innenraumbreite ist der

Klasse entsprechend nicht sehr üppig bemessen. Das Raumgefühl geht dennoch in Ordnung, da die Fensterflächen verhältnismäßig groß sind.

5,0 Raumangebot hinten

⊖ Hinten ist das Raumangebot sehr knapp. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden im Fond nur Insassen bis zu einer Körpergröße von rund 1,60 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit ist dann allerdings noch nicht erschöpft, diese reicht bis 1,70 m. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, obwohl sich lediglich zwei Personen die Rückbank teilen dürfen. Das Raumgefühl im Fond ist, wie für einen zweitürigen Kleinwagen zu erwarten, beengt.



Im Fond finden aufgrund des sehr geringen Fußraums lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m Platz.

4,5 Innenraum-Variabilität

⊖ Der Zweitürer ist schon von der Größe her kein Lademeister, ein paar pfiffige Gedanken in Sachen Ablagen hätte man sich in Italien aber dennoch machen dürfen. So geizt der kleine Fiat mit Stauraum für Kleinkram. Zumindest bekommt man vorn Becher oder kleine Flaschen unter - wenn

sie nicht zu groß sind. Das Handschuhfach ist recht klein und zudem weder beleuchtet noch klimatisiert oder abschließbar.

3,4 KOMFORT

3,3 Federung

Der Fiat 500e La Prima verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer Verbundlenkerachse hinten. Die Auslegung ist eher in Richtung Komfort, denn Sportlichkeit gewählt. Einzelhindernisse wie Gullideckel und Querfugen werden passabel von den Insassen ferngehalten, ein besonders guter Fahrwerkskomfort gelingt dem Fiat 500e allerdings nicht. Zudem würde man für einen Kleinwagen, dessen Aufbau nicht

besonders hoch ist, etwas weniger Seitenneigung erwarten. Zudem Federn die beiden Achsen merklich ungleich, was beim Überfahren von Hindernissen etwas unharmonisch wirkt. Im Alltagsbetrieb und ohne besonderes Augenmerk auf die Fahrwerksleistung ist die Performance in Ordnung.

3,7 Sitze

Der Fahrersitz des Fiat 500e lässt sich mechanisch in Höhe und Längsposition verstellen, die Rasterung der Längs-Einstellung ist eher grob. Die Polsterung der Sitze ist angenehm, die Sitzflächen körpergerecht geformt. Der Seitenhalt geht in Ordnung, ist aber nicht sonderlich ausgeprägt. Komfort-Optionen wie zum Beispiel eine Lordosenstütze gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Die Mittelarmlehne ist nur längs und nicht in der Höhe einstellbar. Zudem ist die Türverkleidung oben nur bedingt

dafür geeignet den Arm abzulegen, da die Kontur unpassend und das Material hart ist. Auf der Rückbank sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Seitenverkleidungen übernehmen.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nicht einmal gegen Aufpreis in der Höhe einstellen.

3,2 Innengeräusch

Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen. Die Fahr- und Windgeräusche fallen hingegen deutlich mehr auf, halten sich aber noch in

tolerablen Grenzen. Der gemessene Innengeräuschpegel bei 130 km/h beträgt 69,9 db(A).

3,2 Klimatisierung

Der 500e La Prima ist bereits serienmäßig mit Klimaautomatik und Sitzheizung ausgestattet. Darüber hinaus gehören abgedunkelte Scheiben ab der B-Säule zur Serienausstattung. Diese schützen den Innenraum bei Sonneneinstrahlung vor Hitze.

⊕ Der Italiener ermöglicht eine Standklimatisierung per Smartphone-App.

⊖ Die Intensität an den Düsen ist nicht richtungsunabhängig verstellbar. Der Fondbereich hat keine zusätzlichen

Lüftungsdüsen (weder unter den Vordersitzen noch im hinteren Bereich der Mittelkonsole) und partizipiert daher lediglich über die vorderen Luftausströmer von der fahrzeugseitigen Klimatisierung. Zudem lassen sich die hinteren Seitenscheiben nicht einmal ausklappen. Im Sommer kann es für die Fondinsassen daher ziemlich warm werden. Funktionen wie automatische Umluftregelung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich. Eine Lenkradheizung gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Bis zu 87 kW/118 PS leistet der Elektromotor und gibt ein maximales Drehmoment von 220 Nm an die Vorderräder ab - diese Leistung ist trotz des Fahrzeuggewichts von fast 1,4 t deutlich zu spüren, besonders die spontane Reaktion ist durchaus beeindruckend. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt der Italiener in knapp über einer Sekunde. Auch darüber geht es zügig voran. Von 60 bis 100 km/h - ein typischer Überholvorgang - vergehen lediglich 5,0 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 6,7 Sekunden. Erst über 100 km/h lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach, bis bei 150 km/h der

Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller flotte 9,0 s. Per Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole kann zwischen den Fahrmodi „Normal“, „Range“ und „Sherpa“ ausgewählt werden, sodass der Fiat beispielsweise weniger spontan auf Gasbefehle reagiert und stärker rekuperiert. Im Sherpa-Modus ist das System auf die größtmögliche Reichweite konfiguriert, begrenzt die maximale Fahrgeschwindigkeit auf 80 km/h und fährt die Leistung der Klimaautomatik zurück.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich kaum Vibrationen oder störende Motorgeräusche, einzig ein leises Surren ist wahrnehmbar. Der Elektromotor spricht

direkt auf Gaspedaleingaben an, die Leistungsentfaltung ist gleichmäßig.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der E-Motor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich des Schaltkomforts die Bestnote. Die gewünschte Fahrstufe wird über Tasten an der Armaturentafel eingelegt. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt aus klappt schnell. Die drei Rekuperationsstufen („Normal“, „Range“ und „Sherpa“) kann

man per Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole auswählen. Über weite Strecken ist die Verzögerung mit dem Elektromotor ausreichend, sodass die Bremsen am Auto seltener eingesetzt werden müssen. Die serienmäßige Autohold-Funktion arbeitet ebenso unauffällig und problemlos wie die Berganfahrhilfe.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Der Fiat 500e macht im ADAC Ausweichtest - nicht nur wegen seiner kompakten Abmessungen - eine gute Figur. Der Testwagen folgt der eingeschlagenen Linie zielgenau, schiebt dabei gutmütig über die Vorderräder und stellt den Fahrer mit seinem leicht nach außen drängenden Heck vor keine zu großen Herausforderungen. Das Fahrverhalten ist unter Fahrsicherheitsaspekten als sicher einzustufen, wenngleich die vergleichsweise griparme Sprintsparbereifung etwas zu Lasten der Präzision und der erreichbaren Kurvengeschwindigkeiten geht. Unter sportlichen Gesichtspunkten stören zudem das

schwammige Fahrwerk, die gefühllose Lenkung und die ausgeprägten Wankbewegungen. Spurrinnen beeinflussen die Spurstabilität merklich, aber nicht über Gebühr. Die Traktion des Fronttrieblers ist selbst unter Vollast in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen sehr gut.

⊖ Bei höherem Tempo auf der Autobahn merkt man den kurzen Radstand am deutlichsten: Der kleine Fiat reagiert zum Beispiel auf Bodenwellen in Kurven recht empfindlich. So muss man oft die Linie korrigieren.

3,2 Lenkung

Der 500e reagiert auf Lenkbefehle eher verzögert, lässt sich aber nach kurzer Eingewöhnungszeit zielgerecht durch Kurven steuern. Die Mittellage der Lenkung ist kaum zu erfühlen, weshalb Fahrer für eine Geradeausfahrt immer ein wenig

"ausmitteln" müssen. Die Lenkung ist mit drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag nicht all zu direkt übersetzt. Unter Komfortaspekten gefallen die geringen Bedienkräfte der Lenkung, die ein müheloses Steuern ermöglichen.

2,4 Bremse

⊕ Für eine Elektroautobremse, die auch teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Fiat 500e gut abgestimmt. Man hat zwar ein etwas synthetisches Gefühl, im Alltag ist die Bremse jedoch einwandfrei dosierbar, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Radbremsen ist kaum wahrnehmbar. Muss das Elektroauto so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 34,7 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - ein gutes Ergebnis. Per Fahrmodus-Schalter in der Mittelkonsole kann zwischen den

Fahrmodi „Normal“, „Range“ und „Sherpa“ ausgewählt werden, sodass der Fiat beispielsweise stärker rekuperiert. Im Normal-Modus rekuperiert der Fiat ohne all zu starke Verzögerung, im Range-Modus rekuperiert er deutlich spürbar. Die Rekuperationsleistung reicht dann für moderate bis mittelstarke Bremsungen. Im Fahrmodus „Sherpa“ ist die Rekuperationsleistung so groß, dass man für die meisten Fahraufgaben das Bremspedal gar nicht mehr benötigt. Der Bremsenverschleiß fällt durch die Rekuperation geringer aus.

2,6 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

In der la Prima-Ausstattung bieten die Italiener den für den 500e größtmöglichen Umfang an aktiver Sicherheit an. Es gibt einen Totwinkelassistent, einen Spurhalteassistent, eine Abstandswarnung, eine Kollisionswarnung und ein Notbremsystem inklusive Personenerkennung das innerorts und außerorts bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h arbeitet. Darüber hinaus gibt es einen Geschwindigkeitsbegrenzer sowie einen Tempomaten. Zudem gibt es eine aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) samt Autobahnassistenten, bei dem der Spurführungsassistent zeitweise die Spurführung übernimmt. Weiter können die von der Verkehrszeichenerkennung erkannten Geschwindigkeitsbegrenzungen in die Geschwindigkeitsregelung übernommen werden. Bei einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage in hoher Frequenz aktiviert, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Die Reifendrucke werden über die ABS-Sensoren nur indirekt überwacht.

⊖ Der Kollisionswarner warnt teilweise deutlich zu früh und piept dann lautstark, obwohl der Fahrer bereits den Bremsvorgang eingeleitet hat.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

Euro NCAP vergibt für die passive Sicherheit des Fiat 500e 76 Prozent der möglichen Punkte, insgesamt fährt der Italiener ein gutes Vier-Sterne-Ergebnis ein (Stand: 12/2021). Ein E-Call-System ist serienmäßig an Bord und informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte - per Knopfdruck kann manuell ein Notruf ausgelöst werden. Der Fiat bietet serienmäßig Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht weit genug ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,65 m große Personen. Die Insassen auf den Vordersitzen werden aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Platz und sind deshalb im Notfall unter Umständen schlecht zu erreichen. Im Kofferraum sind keine Zurrösen vorhanden, die eine Ladungssicherung über Kreuz ermöglichen. Es sind keine Haltevorrichtungen am Dachhimmel vorhanden, in die sich ein Trennnetz einspannen lassen könnte.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

3,2 Kindersicherheit

Für die Kindersicherheit vergibt Euro NCAP 80 Prozent der möglichen Punkte.

⊕ Der Beifahrersitz eignet sich sehr gut für unterschiedliche Kindersitze, bietet sogar eine Isofix-Halterung samt i-Size-Freigabe - der Beifahrerairbag lässt sich im Bordcomputer-Menü deaktivieren.

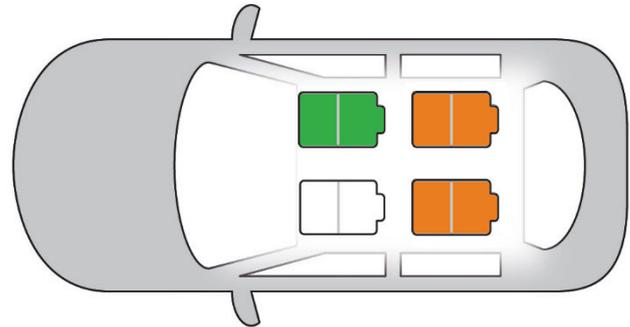
⊖ Allen raumgreifenden Kindersitzen werden im 500e auf der Rücksitzbank durch die Karosserie enge Grenzen gesetzt. Man sollte also auf jeden Fall eine Probemontage durchführen, bevor man einen Kindersitz kauft. Isofix-Sitze sind laut Anleitung mit Einschränkungen erlaubt, eine i-Size-Freigabe haben im Fond beide Sitzplätze. Allerdings ist die Montage einer Babyschale mit Stützfuß hinter dem Fahrersitz ist kaum möglich, da die Sitzeinstellung dann einem 1,85 m großen Fahrer nicht mehr den notwendigen Platz bietet.

3,4 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz vergibt EuroNCAP 67 Prozent der möglichen Punkte. Das serienmäßige Notbremssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt. Im Falle eines Aufpralls stellen die A-Säulen und der

Kindersitze

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



Notenskala

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

1,0 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Fiat 500e liegt im ADAC Ecotest bei 17,1 kWh pro 100 km und ist für einen Kleinwagen nicht sonderlich niedrig - der Verbrauchswert enthält auch die Ladeverluste. Um die 42 kWh große Batterie (netto: 37,3 kWh) einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 43,1 kWh erforderlich. Innerorts liegt der Verbrauch bei ca. 13,6 außerorts bei ca. 18,0 und auf der Autobahn bei ungefähr

Übergang von Frontscheibe zu Motorhaube ein erhöhtes Verletzungspotential dar. Ein akustischer Umfeldschutz macht serienmäßig bei niedrigen Geschwindigkeiten (bis circa 20 km/h) mit einem Warnton auf das sich nähernde Elektrofahrzeug aufmerksam und kann nicht deaktiviert werden.

19,5 kWh/100 km. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den 500e eine Reichweite von über 250 km. Aus den 17,1 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 86 g pro km. (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 55 von 60 möglichen Punkten.

1,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden, wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion, dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform.

Mit einem Stromverbrauch von 17,1 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 69 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Fiat 500e 46 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Italiener sehr gut da – mit insgesamt 101 Punkten erhält er locker die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

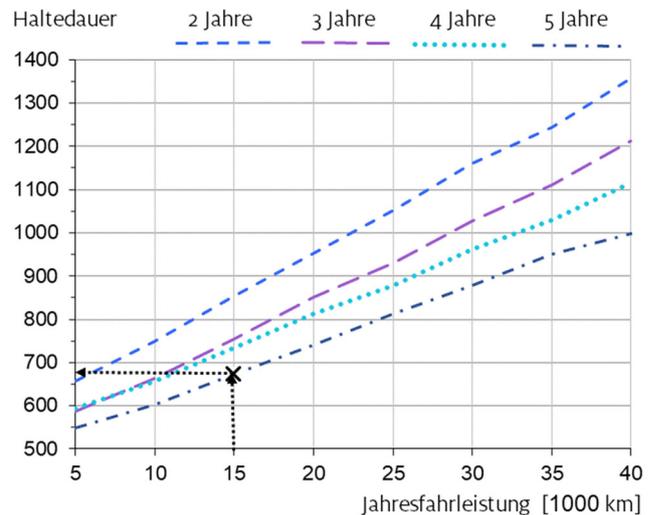
2,3 AUTOKOSTEN

2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Fiat 500e ist in der getesteten La Prima-Ausstattung ab einem Grundpreis von 39.990 Euro erhältlich. Das ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig - zum Vergleich: Die Mittelklasse-Limousine Tesla Model 3 mit 283 PS und 62-kWh-Akku ist ab 45.668 Euro zu haben. Immerhin bietet Fiat dann alle für den 500e verfügbaren Ausstattungsmerkmale. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 50 Euro - aber erst ab 2031, denn bis dahin fahren rein elektrisch angetriebene Autos aktuell steuerfrei, wenn sie bis 31.12.2025 erstmals zugelassen werden. Die Einstufungen bei der Versicherung sind nicht zu teuer (KH: 13, VK: 17, TK: 19). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie acht Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Fiat acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km - je nachdem, was zuerst eintritt. Es wird eine Restkapazität von 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 672 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	500e (23,8 kWh)	500e (42 kWh)
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	-/-	-/-
Leistung [kW (PS)]	70 (95)	87 (118)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/0	220/0
0-100 km/h [s]	9,5	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	135	150
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	13,0/13,0 kWh E	14,0/14,0 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	0/0	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/17/19	13/17/19
Steuer pro Jahr [Euro]	50	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	570	619
Preis [Euro]	30.990	34.990

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 KB = Kombi
 GR = Van
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	87 kW (118 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	43 kW
maximales Drehmoment	220 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	17,1 kWh/100km/252 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	42 kWh/37,3 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	43,1 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	nein
Stufen / Einstellung	3/Fahrmodusshalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	nein
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	10% Batt. blinkt rot, 2% Schildkröte, 0% "Batterie erschöpft, sicher Anhalten, Fzg. wird abgeschaltet"
Leistungsreduzierung	
Notfallstrecke bei Neustart	

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	ja
Position der Ladeklappe	hinten links
Entriegelung Ladekabel	Taste am Ladeanschluss

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

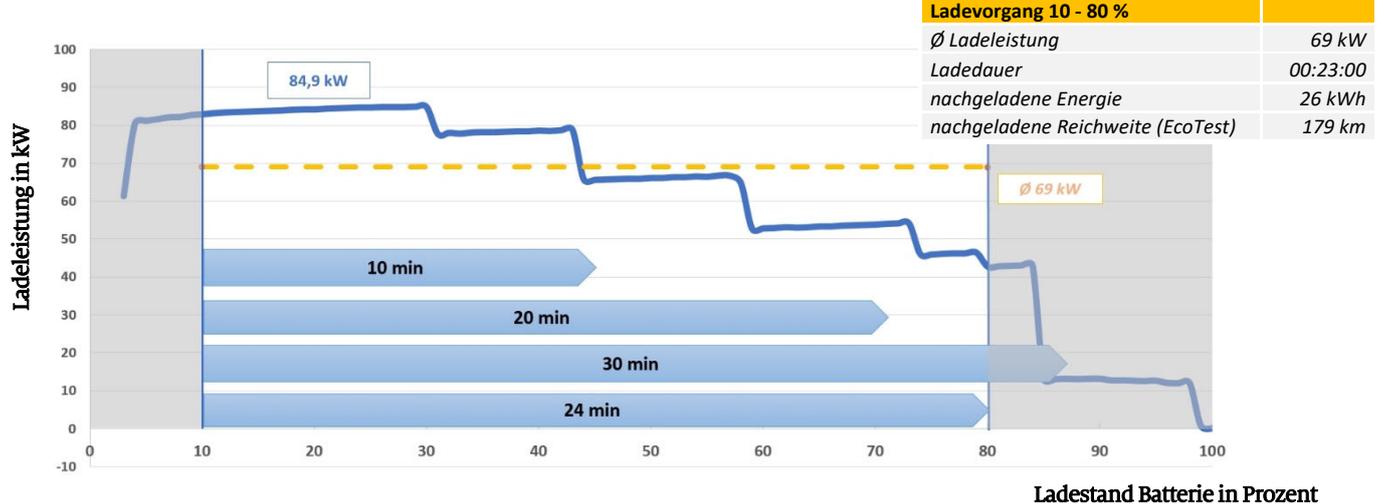
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (5 Blöcke am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	33 - 18,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	33 - 6 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16	4,1 - 11 kW	10,5 - 4 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 85 kW	-

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	87 kW/118 PS
Maximales Drehmoment	220 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,4 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17
Länge/Breite/Höhe	3.632/1.683/1.527 mm
Leergewicht/Zuladung	1.440/325 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185/550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität	37,3 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre /8 Jahre
Produktion	Italien, Turin

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact
Wendekreis links/rechts	10,0 m
Ecotest-Verbrauch	17,1 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 86 g/km)
Reichweite	250 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.348/342 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	200/460/680 l

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

Betriebskosten	100 Euro	Werkstattkosten	55 Euro
Fixkosten	77 Euro	Wertverlust	440 Euro
Monatliche Gesamtkosten	672 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/17/19		
Basispreis 500e (42 kWh) La Prima	39.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 02.04.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.690 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.092 km
Auffälligkeiten/Mängel	Einmalig keine Gasannahme bei 150 km/h und Steigung, konnte nicht reproduziert werden. Sachverhalt in Foren bekannt. Abhilfe durch anhalten + Klemmenwechsel.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

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

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,3

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

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat