



## Fiat 500e (23,8 kWh) RED

Zweitürige Limousine der Kleinstwagenklasse (70 kW/95 PS)

Der 500e zählt hierzulande zu den beliebtesten E-Autos. Und das trotz der stolzen Preise, die Fiat für den italienischen Herzensbrecher aufruft. Keine Frage: Die Turiner haben mit dem kleinen Stromer ein echtes Designerstück auf die Räder gestellt, für das die überwiegend weibliche Kundschaft bereit ist, tief ins Portemonnaie zu greifen. Im ADAC Autotest geht es allerdings nicht um Schönheit und Zuneigung, hier zählen allein harte Fakten. Und da gibt es Licht und Schatten: Das Einstiegsmodell 500e Red ist mit einem 23,8-kWh-Akku ausgerüstet, der im ADAC Ecotest eine Reichweite von 150 km ermöglicht. In der Stadt kommt man zwar auch weiter, auf der Autobahn und/oder bei niedrigen Temperaturen geht dem Stromer aber deutlich eher der Saft aus. Positiv: Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist der "Cinquecento" mit einem Schnellladeanschluss ausgerüstet. Mit ihm ist der Ladehub von 10 auf 80 Prozent unter idealen Bedingungen in rund 25 Minuten erledigt. Mit seinem 95 PS starken E-Motor ist der 500e bereits in der Basis kräftig motorisiert, der Fahrspaß kommt im Verbund mit den guten Fahreigenschaften nicht zu kurz. Auch in puncto Sicherheit erlaubt sich der Fiat im Vergleich zu einigen Konkurrenten keinen Lapsus. Sowohl beim Crashverhalten als auch bei der Ausstattung ist er auf dem Stand der Technik. Anzukreiden ist dem Kleinstwagen neben dem Bauart-bedingt geringen Platzangebot im Fond sowie im Kofferraum vor allem der hohe Preis von 29.990 Euro. Das ist sehr viel Geld für einen Auto, das aufgrund seiner geringen Reichweite vorrangig für den Stadt- und Überlandverkehr geeignet ist. Zum Vergleich: Der 500er mit 70-PS-Benziner startet bei 17.490 Euro. **Konkurrenten:** Dacia Spring Electric, Renault Twingo E-Tech Electric.

- +** kompakte Abmessungen, sichere und agile Fahreigenschaften, gute Fahrleistungen, zeitgemäßes Sicherheitsniveau
- Sitze nicht höhenverstellbar, keine Stütz-, Dach- und Anhängelast zulässig, geringes Kofferraum-Volumen, im Fond beengtes Raumangebot und beschwerlicher Zustieg

### ADAC-Urteil

**AUTOTEST** 2,5

**AUTOKOSTEN** 1,9

### Zielgruppencheck

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

**Ecotest** ★★★★★

## 3,6 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 verkleidet. Man merkt durchaus, dass es sich beim Kleinstwagenseg-ment um einen kostensensitiven Bereich handelt.

### 3,8 Alltagstauglichkeit

Die brutto 23,8 kWh große Batterie (21,3 kWh netto, 24,6 kWh mit Ladeverlusten bei AC-Laden) des Fiat 500e kann serienmä-ßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein dreiphasiges Typ-2-Lade-kabel ist dabei. Das Kabel kann im Kofferraum verstaut werden und kommt mitsamt eigener Tragetasche. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs von 15,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) eine theoretische Reichweite von 150 km. Selbst für einen Kleinstwagen ist das heutzutage ein dürftiges Ergebnis, wenngleich im innerörtlichen Betrieb auch eine Reichweite von rund 200 km realistisch ist. Allerdings finden die Messungen unter optimalen Bedingungen (22 °C) statt, weswegen man für die Reichweite in der kalten Jahreszeit nochmal einen guten Abschlag mit einberechnen sollte. An einer geeigneten Wallbox benötigt der Fiat für die Vollladung zwei Stunden. Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur noch gut 25 Minuten.

### 3,5 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. Das Basismodell Red kommt ab Werk ohne Parkhelfer daher, gegen Aufpreis gibt es zumindest Parksensoren hinten und eine Rückfahrkamera (Plus-Paket).

⊕ Der kurze Fiat ist gut zu überblicken, niedrige Hindernisse vor dem Auto sind dank der niedrigen Haube tadellos zu erkennen.

⊖ Das Basismodell ist lediglich mit Halogenscheinwerfern ausgerüstet, die nur für eine mäßige Fahrbahnausleuchtung sorgen. Die Lichtintensität reicht nicht an die LED-Scheinwerfer der höheren Ausstattungsvarianten heran, zudem ist die gelbliche Lichtfarbe weniger kontraststark. Einzige Lichtfunktion ist die serienmäßige Fahrlicht-automatik, die das Abblendlicht bei Dunkelheit aktiviert. Eine

⊕ 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 aero-dynamisch nicht optimiert.

⊕ 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. Die Zuladung des Testwagens beträgt 390 kg, das dürfte für die meisten Anforderungen an einen Viersitzer genügen. 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 Radmutter-schlüssel sind nicht zu haben.

Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie eine automatische Leuchtweitenregulierung sucht man ebenso vergebens wie Abbiege-, Kurvenlicht und einen Fernlichtassistenten. Ein 360-



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

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 daher 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. 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. Der 500e Red ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet, ein schlüsselloses Zugangssystem ist den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten.

⊖ Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten aufgrund des beengten Einstiegsbereichs schwer. Eine Memoryfunktion der Sitzposition sucht man ebenso vergebens wie Haltegriffe am Dachhimmel. In beengten Parksituationen erweisen sich die langen Vordertüren schnell als hinderlich.

## 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,

## 3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

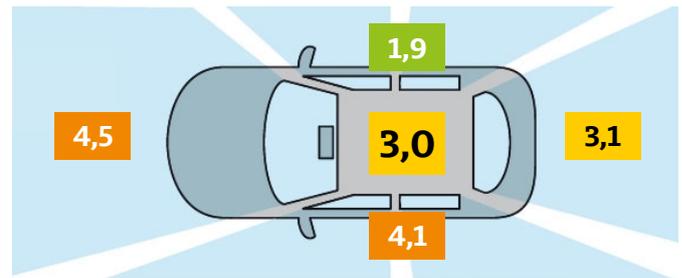
Die Kofferraumklappe ist, wie bei Kleinwagen üblich, nicht elektrisch unterstützt, lässt sich aber durch ihr erfreulich geringes Gewicht leicht anheben. Die Höhe der Ladeklappe beträgt im geöffneten Zustand knapp 1,95 m und stellt damit selbst für die meisten großgewachsenen Personen kein Stoßrisiko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

## 4,1 Kofferraum-Variabilität

Die mittig geteilt umklappbare Rückbank lässt sich vom Innenraum aus bedienen. Beim Aufstellen der Lehne muss man auf

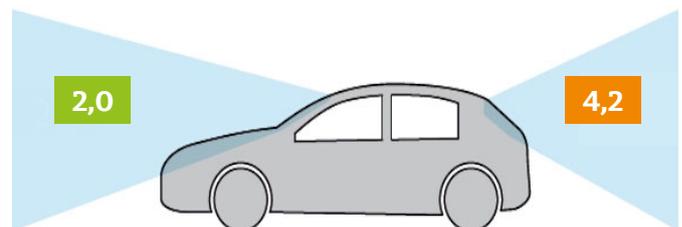
## Rundumsicht

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.



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

lassen sich 680 l Ladevolumen aus dem kleinen Fiat herausholen.

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.

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.

## 3,4 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 serienmäßige digitale 7-Zoll-Kombiinstrument ist einwandfrei ablesbar. Der optionale 10,25-Zoll-Touchscreen ist gut positioniert, das Multimediamenü ist anfangs etwas unübersichtlich. Ab Werk findet sich in der Ausstattungsvariante Red lediglich eine Smartphone-Halterung. 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 mit Funktions-Kacheln konfigurierbare Oberfläche des Infotainmentsystems gefällt, da man damit favorisierte Funktionen auf die erste Bedienebene bringen kann. 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 sind ungewöhnlich positioniert und können leicht übersehen werden. Die gesamte Innenraumbeleuchtung besteht aus einer zentralen Deckenleuchte vorn, hinten bleibt es duster. Die

### 3,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Fiat 500e Red ist ab Werk lediglich mit einem Audiosystem samt vier Lautsprechern ausgerüstet. Audiodateien lassen sich entweder über Bluetooth oder den serienmäßigen USB-Anschluss abspielen. Die Bedienung



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



Den Preis von etwa 30.000 Euro sieht man dem kleinen Italiener im Innenraum nicht an. Die Materialauswahl wirkt nicht besonders hochwertig, dafür lässt er sich weitgehend funktionell bedienen.

Sitzheizung wird nicht über Tasten, sondern über Touchfelder auf dem Zentraldisplay aktiviert.

erfolgt dabei ausschließlich über das Smartphone, ein fahrzeugeigener Touchscreen ist in der Ausstattungsvariante "Red" nicht an Bord. Ordert man das Red-Paket, sind ein 10,25 Zoll großer Touchscreen samt Navigationssystem, DAB+,

Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto sowie den Online-Diensten "Uconnect Link" an Bord. Mit letzteren lassen sich u. a. Fahrzeuginformationen abrufen und die Standklimatisierung steuern. Auch eine induktive Smartphone-Ladestation ist gegen Aufpreis zu haben.

## 2,7 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

Das optionale Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie über Ladesäulen und Ladestopps entlang der Route - wer mit dem 500e auch auf längeren Strecken unterwegs ist, sollte daher zum Red-Paket greifen.

## 5,1 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.

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

## 4,8 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



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

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

## 3,6 KOMFORT

### 3,3 Federung

Der Fiat 500e 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.

### 4,0 Sitze

Die Vordersitze lassen sich mechanisch in Längsrichtung einstellen, die Rasterung der Lehnenneigung erfolgt 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 oder eine Mittelarmlehne gibt es auch

gegen Aufpreis nicht. 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.

⊖ Fahrer- und Beifahrersitz lassen 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).

### 3,7 Klimatisierung

Der 500e Red ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis bietet der Italiener beheizbare Vordersitze und eine Standklimatisierung, die sich mithilfe der aufpreispflichtigen Uconnect-Dienste programmieren lässt.

⊖ 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 sehr warm werden. Funktionen wie automatische Umluftregelung oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich. Eine Lenkradheizung gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

## 1,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Bis zu 70 kW/95 PS leistet der Elektromotor und gibt ein maximales Drehmoment von 160 Nm an die Vorderräder ab. Der E-Antrieb hat mit dem lediglich 1,2 t schweren Kleinwagen wenig Mühe und beschleunigt diesen energisch voran. Die Fahrleistungswerte können sich sehen lassen: Von 15 auf 30 km/h beschleunigt der Italiener in knapp unter einer Sekunde. Auch darüber geht es zügig voran. Von 60 bis 100 km/h - ein typischer Überholvorgang - vergehen lediglich 5,8 s. Von 80 auf 120 km/h geht es in 7,9 s. Erst über 100 km/h lässt der Vorwärtsdrang spürbar nach, bis bei 135 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet. Für den Sprint von 0

auf 100 km/h verspricht der Hersteller flotte 9,5 s - damit steht der Basis-500e der stärkeren Motorisierung mit 87 kW/118 PS nur um eine halbe Sekunde nach. 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 Klimaanlage 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 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.

## 3,1 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 allzu direkt übersetzt. Unter Komfortaspekten gefallen die geringen Bedienkräfte der Lenkung, die ein müheloses Steuern ermöglichen.

### 2,7 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 Radbremse ist kaum wahrnehmbar. Muss das Elektroauto so schnell wie möglich anhalten, benötigt es dafür durchschnittlich 35,7 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 Bremsverschleiß fällt durch die Rekuperation geringer aus.

## 3,0 SICHERHEIT

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Bereits in der Basisausführung bringt der 500e wichtige Assistenten serienmäßig mit. Dazu zählen ein Spurhalteassistent, ein Notbremssystem inklusive Abstands- und Kollisionswarnung, das innerorts und außerorts bis zu einer Geschwindigkeit von 130 km/h arbeitet. Darüber hinaus gibt es einen Geschwindigkeitsbegrenzer und einen Aufmerksamkeitsassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung ist optional erhältlich. 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.

Weitere Systeme wie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung oder ein Totwinkelassistent sind den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten.

⊖ 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.

### 3,2 Kindersicherheit

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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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)

⊕ 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

## 0,9 UMWELT/ECOTEST

### 0,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Fiat 500e liegt im ADAC Ecotest bei 15,9 kWh/100 km. Der Verbrauchswert beinhaltet auch die Ladeverluste. Um die brutto 23,8 kWh große Batterie (netto: 21,3 kWh) einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 24,6 kWh erforderlich. Innerorts liegt der Verbrauch bei ca. 13,4 außerhalb bei ca. 16,4 und auf der Autobahn bei ungefähr 18,3 kWh/100 km. Legt man den

### 1,2 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 CO<sub>2</sub>-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.

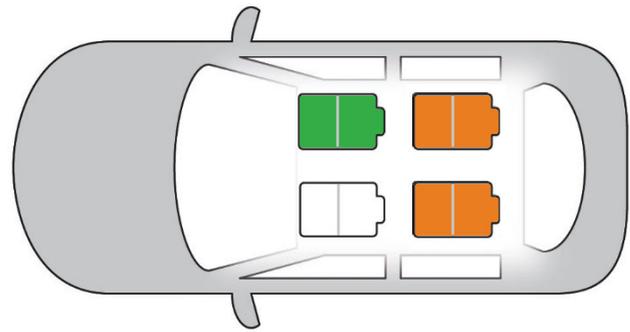
## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Einstieg in den Fiat 500e beginnt bei 29.990 Euro. Dafür bieten die Italiener den elektrischen 500er in der abgespeckten

### 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)

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.

gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den 500e eine Reichweite von 150 km. Aus den 15,9 kWh/100 km ergibt sich eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 80 g pro km. (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO<sub>2</sub>-Bereich des ADAC Ecotest 57 von 60 möglichen Punkten.

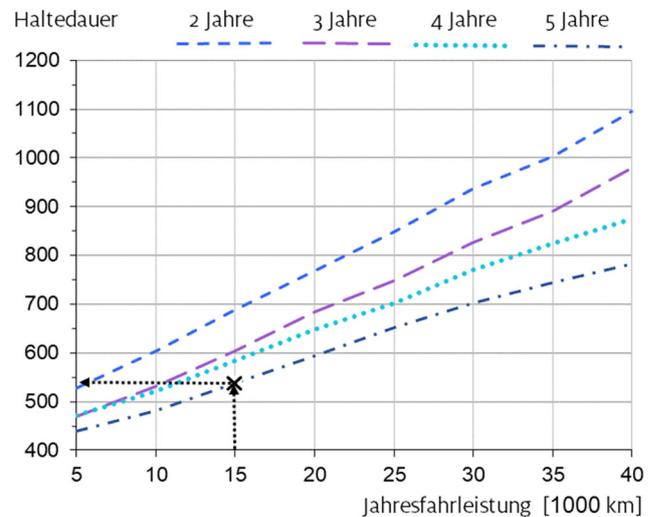
Mit einem Stromverbrauch von 15,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO<sub>x</sub>-Emissionen von 65 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Fiat 500e 48 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Italiener sehr gut da – mit insgesamt 105 Punkten erhält er locker die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

Ausstattungsvariante "Red" an, die auf Selbstverständlichkeiten wie etwa ein Radio oder einen Touchscreen verzichtet.

Das ist viel Geld für einen Kleinwagen mit überschaubarer Reichweite und Ausstattung. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 50 Euro, allerdings 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: 537 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	14/16/18	14/16/18
Steuer pro Jahr [Euro]	50	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	568	618
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	70 kW (95 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	43 kW
maximales Drehmoment	160 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	15,9 kWh/100km/154 km

### BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	23,8 kWh/21,3 kWh
komplette Vollaftung mit Ladeverlusten	24,6 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

### REKUPERATION

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

### 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% "Batt. erschöpft, sicher Anhalten, Fzg. wird abgeschaltet"
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

### 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

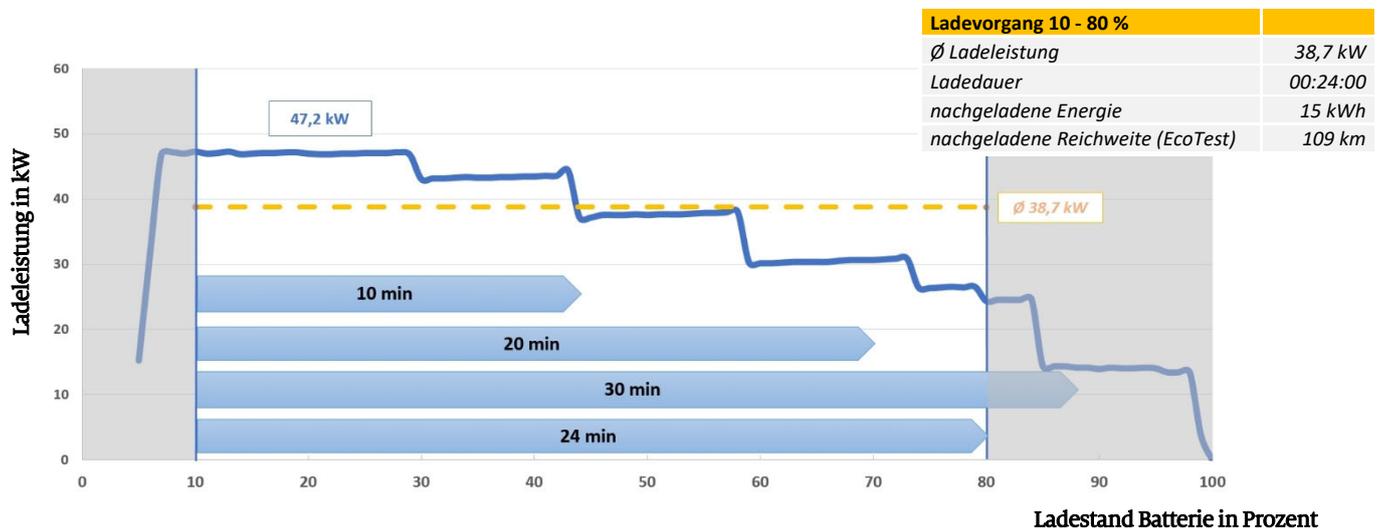
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja 5 Blöcke am Ladeanschluss

### LADEMÖGLICHKEITEN

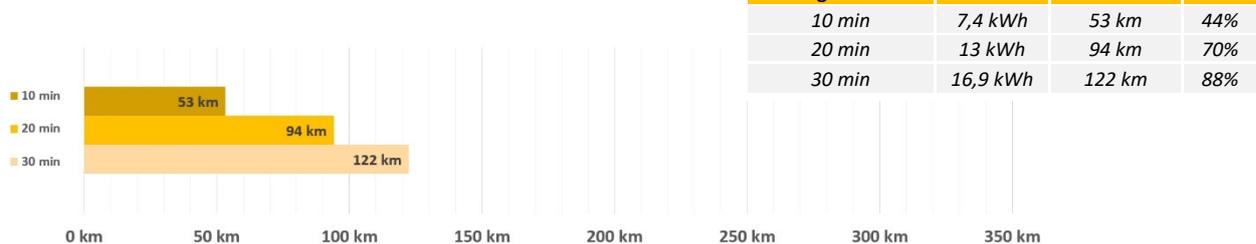
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	19 - 10,5 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	19 - 3,5 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	6 - 2 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 50 kW	24 min

\*10 bis 80 %

### LADEKURVE DC



### NACHGELADENE REICHWEITE



## HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	70 kW/95 PS
Maximales Drehmoment	160 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	135 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,0 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	-
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	185/65 R15
Länge/Breite/Höhe	3.632/1.683/1.527 mm
Leergewicht/Zuladung	1.365/290 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185/550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Stützlast/Dachlast	-
Batteriekapazität	21,3 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre /8 Jahre
Produktion	Italien, Turin

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Reifengröße Testwagen	185/65 R15 T
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	10,0 m
Ecotest-Verbrauch	15,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 80 g/km)
Reichweite	150 km
Innengeräusch 130 km/h	69,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.190/390 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	200/460/680 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>92 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>43 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>76 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>326 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	537 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/16/18		
Basispreis 500e (23,8 kWh) RED	29.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	Fzg. hatte keine Zulassung
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	500 km
Auffälligkeiten/Mängel	Die für diesen Testbericht verwendeten Bilder zeigen einen 500e der gleichen Baureihe, aber mit anderer Ausstattung.

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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/1.000 Euro° (Paket)
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.000 Euro° (Paket)/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	1.500 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.000 Euro° (Paket)

### 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	1.500 Euro° (Paket)/-/1.500 Euro° (Paket)/1.500 Eu
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.500 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/1.500 Euro° (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	500 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	-
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: November 2023  
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner