



Fiat 500e Cabrio Icon

Zweitüriges Cabrio der Kleinwagenklasse (87 kW/118 PS)

Bereits seit September 2009 gibt es den Fiat 500 auch als Cabrio und seitdem ist der kleine Italiener aus dem Straßenbild nicht mehr wegzudenken. Elf Jahre später beginnt für den Fiat Cinquecento eine neue Ära – der Neue wird ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben und ist zum Verkaufsstart im November 2020 als zweitüriges Cabrio sowie als drei- oder viertürige Limousine erhältlich. Bei der viertürigen Variante (3+1) befindet sich auf der Beifahrerseite zusätzlich eine gegenläufig öffnende Fondtür. Im ADAC Autotest tritt das 500e Cabrio in der Ausstattungslinie Icon an. Schon auf den ersten Blick gelingt es ihm erstaunlich gut, das Moderne mit dem traditionellen Stil zu vereinen. Im Innenraum dominieren weiterhin harte und weniger kostenintensive Materialien. Die allgemeine Fahrzeugbedienung ist recht übersichtlich und weitgehend intuitiv, allerdings erfordert das Touchdisplay viel Treffsicherheit. Die Leistung des 118 PS starken Permanentmagnet-Synchronmotors mit einem maximalen Drehmoment von bis zu 220 Nm liefert in der Stadt und über Land ordentlichen Vortrieb, oberhalb von 100 km/h flaut die Beschleunigung jedoch spürbar ab – bei abgeregelten 150 km/h ist für das knapp 1,4 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 17,4 kWh/100 km jedoch bereits nach rund 245 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 auch mit 13,6 kWh/100 km 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-Schnellladesäulen (DC) nachladen – im Test betrug die Ladeleistung bis zu 85 kW, von 10 bis 80 Prozent war der Fiat nach rund 24 min. geladen. Der neue Fiat 500e Cabrio Icon startet mit einem stolzen Grundpreis von 32.560 Euro. Immerhin zählen nun bereits zahlreiche Assistenten wie beispielsweise Notbrems-, Spurhalte- sowie Aufmerksamkeitsassistent zur Serienausstattung. Weitere Assistenten wie der Fiat Co-Driver stehen in der Testwagen-Ausstattung gegen Aufpreis zur Verfügung. **Konkurrenten:** keine.

+ fünf Sterne im ADAC Ecotest, agiles Fahrverhalten, kompaktes Format

- teigiges Lenkgefühl, Fahrersitz lediglich optional in der Höhe verstellbar, Beifahrersitz nicht höhenverstellbar, keine Stütz-, Dach- und Anhängelast zulässig, geringes Kofferraum-Volumen, beengtes Raumangebot hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	4,3
	Stadtverkehr	2,6
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,1
	Transport	4,8
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,1

Ecotest ★★★★★

3,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 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.

⊕ Die Karosserie ist absolut verwindungssteif und zeigt keinerlei Zitterneigung. Das elektrische Verdeck wirkt hochwertig und kann teilweise oder ganz, bis runter zur Heckklappe, geöffnet werden – sogar während der Fahrt, bis zu einer Geschwindigkeit von rund 100 km/h. Es kann durch teilweises Öffnen auch eine Windschottfunktion übernehmen. Ein separates Windschott lässt sich manuell hinter den Fondkopfstützen anbringen. Am vorderen

3,8 Alltagstauglichkeit

Die Lithium-Ionen-Batterie (im Unterboden) hat laut Hersteller eine Kapazität von 37 kWh (netto), für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 42,9 kWh benötigt. Der 500e ist serienmäßig mit einem sogenannten CCS-Anschluss (Combo 2) ausgestattet, der Laden sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom zulässt. So kann der Italiener per serienmäßi-gem Mode-3-Kabel mit bis zu 11 kW geladen werden. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen über 18 Stunden. Bei Gleichstromladung (DC) ist eine La-deleistung von bis zu 85 kW möglich. Beim Testwagen liegt tat-sächlich die Ladeleistung bei bis zu 85 kW, allerdings lediglich über einen begrenzten Bereich. Ab einem Ladezustand von circa 30 Prozent wird die Leistung sukzessive und in mehreren Stufen auf bis zu 12 kW reduziert (bei 85 Prozent SOC). Das leere Batteriesystem ist daher zwar nach rund 24 Minuten zu circa 80 Prozent geladen, für weitere knapp 20 Prozent sind dann aller-dings zusätzliche 30 Minuten erforderlich – die vollständige Ladung ist erst nach über einer Stunde abgeschlossen.

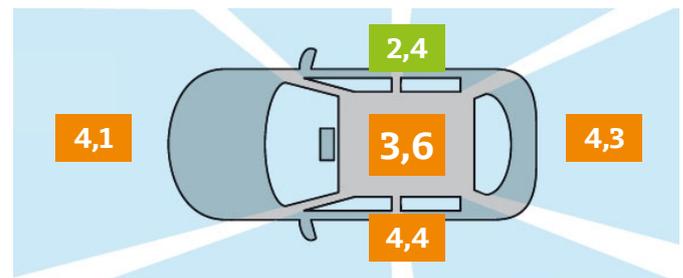
⊕ Der 500e ist im Stadtverkehr in seinem Element. Nur etwas über dreieinhalb Meter lang, selbst mit Außenspiegeln deutlich unter zwei Metern breit – damit werden die Parkplatzsuche und das Rangieren zum Kinderspiel. Dem steht der Wendekreis mit rund zehn Metern auch nicht im Weg. Der Ladestecker ist während des Ladevorgangs vor unbefugtem Abziehen gesichert.

⊖ Auf langer Reise oder bei größeren Transportaufgaben kommt der Kleinstwagen an seine Grenzen. Lediglich 360 kg Zuladung bietet der Testwagen, das ist selbst für einen Viersitzer recht wenig. Dach-, Stütz- und Anhängelasten sind

Verdeckrahmen lässt sich zudem manuell ein Spoiler aufklappen, der die Luftverwirbelungen reduzieren soll, die Windgeräusche nehmen dann allerdings deutlich zu. Die Motorhaube wird von zwei kräftigen Gasdruckfedern angehoben und stabil offen gehalten. Im Innenraum finden sich zahlreiche Hinweise, die auf die Geburtsstätte des Cinquecento hinweisen: So zeigt die Smartphone-Ablage die Skyline von Turin und in den Griffmulden der Türverkleidungen ist der Ur-Cinquecento neben dem Schriftzug „Made in Torino“ abgebildet – Liebe zum Detail.

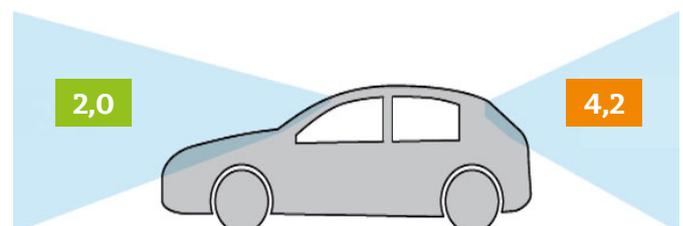
⊖ Untypisch für ein Elektroauto ist der Unterboden hinter dem großen Batteriegehäuse unverkleidet und daher aerodynamisch nicht optimiert.

Rundumsicht



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



für den 500e unzulässig. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs eine theoretische Reichweite von etwa 245 km – ein mäßiger Wert, für die meisten Alltagsbedürfnisse allerdings durchaus ausreichend. Innerorts ist das Elektroauto besonders effizient, hier sind dann Reichweiten von rund 300 km möglich.

Ab Werk kommt der Fiat 500e mit einem Reifenreparaturset, das allerdings nur bei kleineren Reifenschäden die Weiterfahrt ermöglicht. Not- oder Ersatzrad sowie Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht zu haben.

3,7 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung erzielt das kleine 500e Cabrio bei geschlossenem Dach ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Dachsäulen stören nicht besonders, nur nach schräg hinten (C-Säulen) und durch die kleine Heckscheibe könnte die Sicht etwas besser sein. Erfreulicherweise ist der Wagen recht übersichtlich, denn Parkassistent gibt es lediglich optional – so ziehen Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera gegen Aufpreis ins Fahrzeug ein. Die serienmäßigen Halogen-Scheinwerfer werden optional durch LED-Scheinwerfer samt Fernlichtassistenten (Testwagenausstattung) ersetzt, die die Fahrbahn mit einer tageslichtähnlichen Lichtfarbe ausleuchten, allerdings ist die Lichtintensität (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 spricht das Bremslicht schneller an und ist für den nachfolgenden Verkehr besser wahrzunehmen, auch bei schlechter Sicht.

⊖ Die Sichtfläche im Innenspiegel ist etwas zu klein. Die Außenspiegel werden lediglich optional beheizt. Nach hinten

2,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn steigt man in den Viersitzer trotz des kleinen Fahrzeugformats komfortabel ein und aus, auch dank der sich in der niedrigsten Stellung angenehme 51 cm über der Straße befindlichen Sitze. Der Schweller ist niedrig und schmal, der Türausschnitt nicht zu klein. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Icon serienmäßig an Bord; das Keyless-System lässt sich jedoch nicht deaktivieren. Das Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs erfolgt geräuschlos, im fahrerseitigen Bordmenü kann man jedoch einen Bestätigungston einstellen. Die Türen werden in drei Positionen gehalten; die Rastpositionen bieten allerdings lediglich eine geringe Haltekraft.



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

ist der Blick auf bodennahe Hindernisse bei geschlossenem Dach nicht so günstig, da das Heckfenster zu hoch angesetzt ist. Bei komplett geöffnetem Verdeck ist die Sicht nach hinten fast vollständig blockiert. 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.

⊖ Obwohl die Vordersitze mit einer praktischen Einstiegshilfe ausgestattet sind, fällt das Ein- und Aussteigen nach hinten aufgrund des beengten Einstiegsbereichs nicht so leicht. Immerhin verfügt die mechanische Einstiegshilfe über eine Memoryfunktion. Haltegriffe sucht man am Dachhimmel vergebens.

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.

4,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Im Gegensatz zu Faltdach-Cabriolets verkleinert sich das Kofferraumvolumen bei geöffnetem Verdeck nicht.

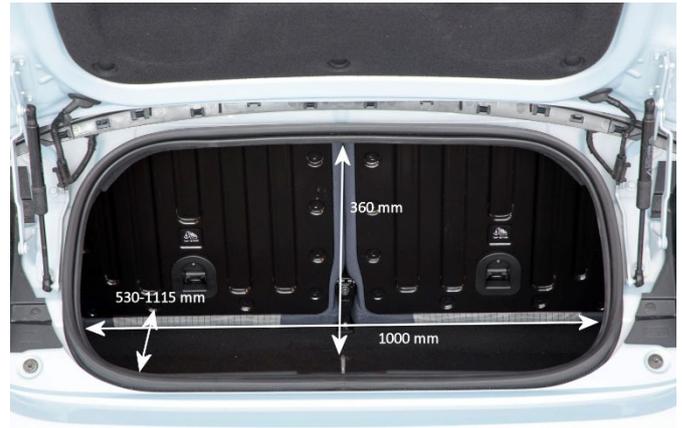
⊖ Der Kofferraum fasst in Standardkonfiguration äußerst bescheidene 170 l. Alternativ kann man zwei Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich immerhin bis zu 460 l verstauen.

4,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

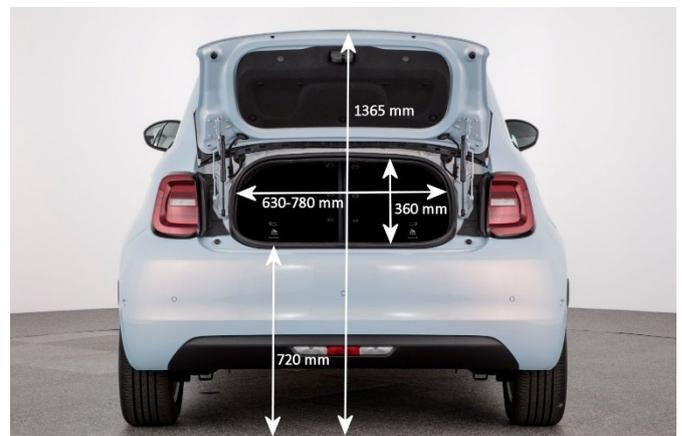
⊖ Die Kofferraumklappe lässt sich zwar leicht anheben, doch zum Schließen fehlt an der Innenseite ein Griff. Öffnet man eine nasse Heckklappe, tropft das Wasser von der Klappe in den Kofferraum. Die Heckklappe öffnet nur bis zu einer Höhe von 1,37 m, sodass man sich an dem abstehenden Heckklappenschloss leicht den Kopf stößt. Die Ladeöffnung fällt beim Cabrio schmal und sehr niedrig aus. Selbst normale Getränkeboxen bekommt man nur durch die Öffnung, wenn man diese schräg einfädelt. Mit rund 72 cm liegt die Ladekante recht hoch, innen muss das Gepäck dann beim Ausladen über eine 20 cm hohe Bordwand gehoben werden. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehnen entsteht eine Stufe, die das Verschieben von Ladegut behindert. Das kleine 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.



Lediglich 175 l Gepäck fasst der Kofferraum des Fiat 500e.



Die kleine Ladeöffnung und die mit 72 cm relativ hohe Ladekante schränken die Nutzbarkeit des Gepäckabteils doch deutlich ein.

⊖ Für Ablagen, Fächer oder Taschenhaken ist im Kofferraum nicht gesorgt, Kleinkram kann also nicht sicher verstaut werden.

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, allerdings recht unübersichtlich. Der 10,25-Zoll-Touchscreen ist gut positioniert, das Multimediamenü etwas unübersichtlich und umfangreich. Die sogenannten Widgets der grafischen Darstellung von Funktionen und Applikationen lassen sich beliebig anordnen. 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. Weitere serienmäßige und komfortsteigernde Helferlein sind beispielsweise der Licht- und Regensensor sowie die elektrischen Fensterheber samt Antippautomatik.

⊕ Der Warnblinktaster des 500e ist zentral angeordnet und leuchtet rot – so findet man ihn auch im Stress einer Notsituation leicht.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der neue Fiat 500e Icon ist serienmäßig mit dem 10,25-Zoll-Infotainmentsystem Uconnect 5 ausgestattet, das auf dem Betriebssystem Android Automotive basiert. Die Ausstattung umfasst ein Radio mit DAB+-Empfang, eine Bluetooth-Freisprechanlage, USB-Schnittstellen, vier Lautsprecher, die Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto und eine induktive Smartphone-Ladestation. Das Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Ladesäulen entlang der Route. Mittels der Fiat-App kann die Batterieladung verwaltet, die

2,6 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 m nach hinten schieben – über dem Scheitel ist dann noch etwas Luft. Die Innenraumbreite ist der Klasse entsprechend nicht sehr üppig bemessen. Das Raumgefühl geht dennoch in

⊖ Der unbeleuchtete Drehknopf am Blinkerhebel ermöglicht nur zwei Optionen für die Scheinwerfer: Abblendlicht oder Automodus über den Lichtsensor an der Frontscheibe. Man kann also das Licht nicht ganz aus machen oder nur das Standlicht aktivieren. Die Tasten auf der Rückseite des Lenkrads beispielsweise für die Lautstärkenanpassung sind nicht sichtbar. Der Momentanverbrauch wird im Kombiinstrument lediglich stark verzögert angezeigt. Die gesamte Innenraumbeleuchtung besteht aus einer zentralen Deckenleuchte vorn, hinten bleibt es duster.



Der Innenraum gefällt durch solide Verarbeitung, nicht jedoch durch eine angenehme Materialauswahl. Die Bedienbarkeit fällt zufriedenstellend aus.

Vorklimatisierung eingestellt sowie verschiedene Fahrzeuginformationen wie etwa Ladezustand oder Reichweite abgerufen werden.

⊖ Einen CD-Player sowie ein höherwertigeres Soundsystem gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis. Zum Testzeitpunkt konnte der neue Cinquecento keine weiteren Nutzerprofile zur Personalisierung von Einstellungen anlegen und verwalten – das soll künftig möglich werden.

Ordnung, da die Fensterflächen verhältnismäßig groß sind. Ein geöffnetes Verdeck sorgt dafür, dass der Innenraum nicht einengend wirkt.

5,0 Raumangebot hinten

⊕ Das geöffnete Verdeck lässt viel Licht in den Innenraum und sorgt für ein angenehmeres Raumgefühl.

⊖ 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. Auch bei der Innenbreite wird es knapp, obwohl sich lediglich zwei Personen die Rückbank teilen dürfen.

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



Im Fond finden nur Personen bis zu einer Körpergröße von 1,60 m ausreichend Platz.

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.

3,5 KOMFORT

3,3 Federung

Der 500e hat einfache Fahrwerkstechnik, die straff abgestimmt ist. Zwar erhält man dadurch das angenehm flinke Fahrverhalten, auf Bodenwellen und anderen Fahrbahnebenenheiten rollt der Fiat aber spröde ab. In der Stadt poltert die Vorderachse

über Kanaldeckel und andere Unbilden des Straßenbaus, die Hinterachse federt hölzern hinterher. Bei höherer Geschwindigkeit bessert sich der Komfort zwar, richtig geschmeidig wird der Kleinwagen aber nie.

3,8 Sitze

In der getesteten Ausstattung Icon sind die Vordersitze des 500e lediglich mit einer manuellen Sitzverstellung für Länge und Lehnenneigung ausgestattet. Die Höhenverstellung für den Fahrersitz kostet Aufpreis, eine Lordosenstütze oder eine elektrische Sitzverstellung sind nicht erhältlich. Sitzlehnen und -flächen sind vorn passabel geformt und konturiert – der Seitenhalt ist insgesamt ausreichend. Sitzflächenlänge und Lehnenbreite sind nicht einstellbar, so lässt sich der Seitenhalt nicht optimieren oder an unterschiedliche Staturen anpassen. Die Mittelarmlehne ist nur längs und nicht in der Höhe

einstellbar. Hinten geht es weniger komfortabel zu, zumindest erfüllen die beiden Sitzplätze Standard-Ansprüche. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten entsprechend kaum Seitenhalt – das müssen die Seitenverkleidungen übernehmen. Insgesamt ergibt sich eine wenig komfortable Sitzposition.

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

3,3 Innengeräusch

Oberhalb von etwa 30 km/h dominieren bei den meisten Autos Abroll- und später Windgeräusche, wenn der Verbrennungsmotor gut gedämmt ist und nicht gerade unter hoher Last arbeiten muss. Folglich ergeben sich auch bei Elektroautos Innengeräusche, die sich dann nicht viel von denen in konventionell angetriebenen Fahrzeugen unterscheiden. Es kommt bei einem Cabriolet darauf an, wie gut die Karosserie inklusive

Verdeck entkoppelt und gedämmt ist. Hier hat Fiat einen passablen Job gemacht, bei 130 km/h liegt der Geräuschpegel im Innenraum bei 69,7 dB(A) – das ist ein noch zufriedenstellender Wert, den aber auch konventionell angetriebene Fahrzeuge problemlos erreichen. Der Motor und die Antriebseinheit selbst sind nur durch sehr dezentes Surren zu vernehmen, eher fallen Wind- und Fahrgeräusche auf.

3,4 Klimatisierung

Der neue 500e Icon ist bereits serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Ausstattungsabhängig bietet unser Testwagen zudem ab Werk beheizbare Vordersitze. Getönte Scheiben hinten sind optional erhältlich, die im Sommer die Intensität der Sonneneinstrahlung merklich reduzieren.

⊕ 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. Funktionen wie automatische Umluftregelung, Sitzheizung hinten oder Frontscheibenheizung sind nicht erhältlich.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen

⊕ Bis zu 87 kW beziehungsweise 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. Erst über 100 km/h lässt die Leistung spürbar nach, bis

dann bei 150 km/h der Geschwindigkeitsbegrenzer einschreitet. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h verspricht der Hersteller 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. Im Sherpa-Modus ist das System auf die größtmögliche Reichweite konfiguriert und begrenzt die maximale Fahrgeschwindigkeit auf 80 km/h.

1,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Wie von einem Elektromotorsystem zu erwarten, ergeben sich keinerlei Vibrationen oder störende Motorgeräusche. Der Motor zieht vom Start weg mit Nachdruck an, gibt seine

Leistung gleichmäßig ab und lässt erst bei Autobahngeschwindigkeiten und bei dann hohen Drehzahlen spürbar nach.

0,9 Schaltung/Getriebe

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

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

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Der Fiat 500e zeigt im ADAC Ausweichtest sein durchaus fahrdynamisches Können. Problemlos folgt der Testwagen der eingeschlagenen Linie, das leicht nach außen drängende Heck stellt dabei keine Gefahr dar. Unter sportlichen Gesichtspunkten gefällt das Verhalten ebenfalls, Kurvenfahrten stellen ein besonderes Vergnügen dar. Spurrinnen beeinflussen die Spurstabilität merklich, aber nicht über Gebühr.

⊖ 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.

3,0 Lenkung

Der 500e reagiert zackig auf Lenkbefehle und lässt sich präzise durch Kurven steuern – wenn man sich an die Lenkung gewöhnt hat. Diese ist um die Mittelstellung äußerst teigig, vermittelt sehr wenig Fahrbahnkontakt und schränkt deshalb den Fahrspaß ein. Die Zielgenauigkeit gefällt und ist auch auf kurvigen Landstraßen angemessen. Die Lenkung hat Fiat insgesamt ordentlich übersetzt, von Anschlag zu Anschlag sind 3 Umdrehungen erforderlich.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Elektroautobremse, die auch teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Fiat 500e gut abgestimmt. Man hat 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 34,3 m (Mittel aus zehn Bremsungen) – ebenfalls 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 lässt sich der neue Fiat 500e beinahe wie ein herkömmliches Fahrzeug fahren, im Range-Modus wird jedoch bei nicht betätigtem Gaspedal eine Verzögerung ausgelöst, ohne dass dazu das Bremspedal getreten werden muss. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann die Rekuperation ausreichen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus – um langfristig Korrosion an den Brems Scheiben (vorn) vorzubeugen und die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen.

2,7 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Icon-Ausstattung ist die Sicherheits- und Assistenzausstattung des Fiat 500e recht umfangreich. Es gibt eine Kollisionswarnung, ein Notbremssystem inklusive Personenerkennung, eine Verkehrszeichenerkennung, einen Spurhalteassistenten, einen Geschwindigkeitsbegrenzer sowie einen Tempomaten. Die Testwagen-Ausstattung umfasst die optionale aktive Geschwindigkeitsregelung (ACC) samt Autobahnassistenten und den Spurwechselassistenten. Bei einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage in hoher Frequenz aktiviert, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen. Die Reifendrucke werden über die ABS-Sensoren indirekt überwacht; die Überwachung per Sensoren in den Reifen würde genauer funktionieren.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,6 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ 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 – weitere Airbags sind nicht verfügbar. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis zu einer Größe von 1,85 m einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen lassen sich nicht recht weit ausziehen, sie reichen nur für bis zu 1,70 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.

3,8 Kindersicherheit

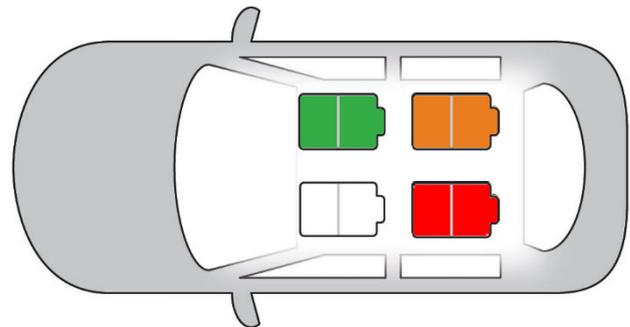
Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Der Beifahrersitz eignet sich sehr gut für unterschiedliche Kindersitze, bietet sogar eine Isofix-Halterung samt iSize-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, beispielsweise für eine Babyschale mit Basis und Stützfuß, hat im Fond lediglich der hintere rechte Sitz, wenn man den Beifahrersitz ganz nach vorn schiebt und dieser nicht besetzt wird. Um ein genaues Studium der Bedienungsanleitung kommt man nicht herum, wenn man im 500e Kinder

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)

transportieren möchte. Dem elektrischen Verdeckmechanismus fehlt ein wirksamer Einklemmschutz.

1,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen. Das serienmäßige Notbremsssystem erkennt auch Fußgänger und kann einen Aufprall möglichst verhindern oder

abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt. 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.

1,1 UMWELT/ECOTEST

0,6 Verbrauch/CO₂

⊕ Der durchschnittliche Stromverbrauch des Fiat 500e Cabrio Icon liegt im ADAC Ecotest bei 17,4 kWh pro 100 km (innerorts etwa 13,6, außerorts 18,2 und auf der Autobahn 20,4 kWh/100 km) – die Verbrauchswerte enthalten auch die Ladeverluste. Um die 42 kWh fassende Batterie (brutto) einmal komplett von leer auf voll zu laden, sind 42,9 kWh erforderlich. Aus den 17,4 kWh/100 km errechnet sich eine CO₂-Bilanz von

87 g pro km, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (2020 vom UBA veröffentlichter Wert, für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des ADAC Ecotest 54 von 60 möglichen Punkten. Durch eine Kooperation mit KIRI Technologies belohnt Stellantis eine umweltbewusste Fahrweise – per KIRI-Coins, die auf dem KIRI-Marktplatz in Prämien eingelöst werden können.

1,5 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

17,4 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 70 mg/km verbunden – dafür gibt es einige Punkte Abzug, sodass der Fiat 500e 45 von 50 Punkten im Kapitel Schadstoffe erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können heute schon die vollen 50 Punkte erzielen. In Summe steht der Italiener sehr gut da – mit insgesamt 99 Punkten erhält er locker die vollen fünf Sterne im ADAC Ecotest.

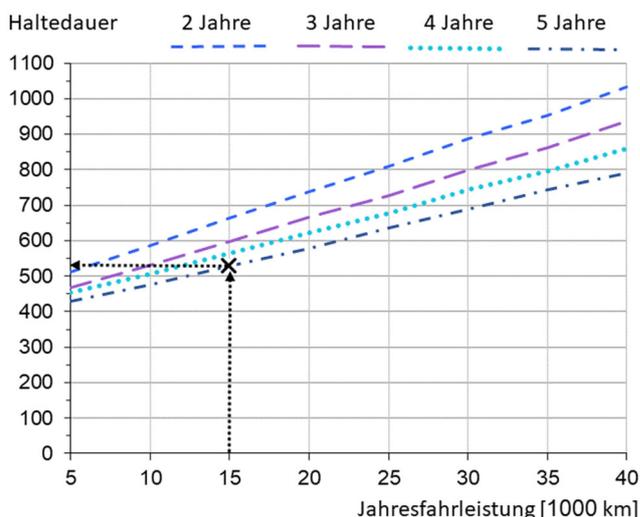
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Bei einem Elektroauto sind die Gesamtkosten von einer gewissen Unsicherheit über die Haltbarkeit der Batterien geprägt. Das Fiat 500e Cabrio ist in der getesteten Icon-Ausstattung ab einem Grundpreis von 32.560 Euro erhältlich, die höchste Ausstattungslinie La Prima startet bei knapp 37.900 Euro – das ist für ein Fahrzeug der Kleinwagenklasse alles andere als niedrig, dennoch überzeugt die Wirtschaftlichkeit des Elektrofahrzeugs. Zudem kann man von dem genannten Preis aktuell immerhin die Umweltpremie abziehen. In der getesteten Icon-Variante ist der 500e bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Frontkollisionswarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Im Bereich Kommunikation und Unterhaltung mit Audiostreaming und Freisprecheinrichtung per Bluetooth ist der 500e gut aufgestellt und ermöglicht verschiedene Zusatzfunktionen hinsichtlich der Konnektivität. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 56 Euro – aber erst nach zehn Jahren, denn so lange 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: 18, TK: 16). Die Wartungskosten fallen überschaubar aus. Der größte Posten

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 527 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist. Die allgemeine Garantie beträgt zwei Jahre, die Rostgarantie acht Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Stellantis 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.

HERSTELLERANGABEN

Elektro, Elektrofahrzeug	
Leistung	87 kW/118 PS
Maximales Drehmoment	220 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	14,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	3.632/1.683/1.527 mm
Leergewicht/Zuladung	1.480/325 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	185/550 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/- kg
Stützlast/Dachlast	-/- kg
Batteriekapazität	37 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	34,3 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 91V XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	9,9/10,0 m
Ecotest-Verbrauch	17,4 kWh/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 87 g/km)
Reichweite	245 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.885 mm
Leergewicht/Zuladung	1.370/360 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	170/460/460 l

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

Betriebskosten	87 Euro	Werkstattkosten	46 Euro
Fixkosten	83 Euro	Wertverlust	311 Euro
Monatliche Gesamtkosten	527 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/18/16		
Basispreis 500e Cabrio Icon	32.560 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	37.810 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	10.242 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

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	-/1.000 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	1.000 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	1.000 Euro° (Paket)/350 Euro°
Parkenassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	1.000 Euro° (Paket)/-
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
Spurwechselsassistent	1.000 Euro° (Paket)

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	1.000 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	500 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	350 Euro° (Paket)/-
Rücksitzlehne umklappbar (mittig)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: August 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer