

---

## Fahrvorstellung Fiat 500e: Im Wandel der Zeit

Von Michael Kirchberger

1957 war kein so schlechtes Jahr. In Deutschland war das Wirtschaftswunder in vollem Gange, mit dem Start des Sputnik begann die Eroberung des Weltalls und Graf Berghe von Trips holte sich beim Saisonfinale der Formel 1 auf der Rennstrecke von Monza den dritten Platz. Auf einem Ferrari. Mit deutlich geringerer Motorleistung aber kaum weniger erfolgreich begann in diesem Jahr auch die Karriere eines Kleinwagens, der zum Inbegriff der Mobilität im Land, wo die Zitronen blühen, werden sollte. Es war das Geburtsjahr des Fiat 500, eines der erfolgreichsten Kleinwagen überhaupt, ein Kassenschlager für sein Familienhaus und das Fortbewegungsmittel einer ganzen Nation.

Was dem Deutschen Käfer und Kadett waren, fand der Italiener in seinem „Cinquecento“. 63 Jahre alt wäre die Baureihe 2020 geworden, für Menschen mit Beamtenstatus die rechte Zeit, um sich ins Pensionsalter zu verabschieden. Aber es gab Produktionslücken zwischen den Lebensläufen seiner Vorfahren. Der erste 500er der Neuzeit, der Nova 500, löste 1957 seinen Vorgänger Topolino ab und wurde bis 1975 gebaut. Dann war vorübergehend Schluss, erst 1982 legte Fiat die Serie wieder auf. Allerdings nur für magere sechs Jahre, der gerade noch aktuelle Fiat 500 kam dann erst wieder 2007 auf den Markt. Jetzt wurde sein Konzept grundlegend überarbeitet, sein Antrieb arbeitet künftig ausschließlich batterieelektrisch.

Fast anderthalb Meter länger als der Urahn

Sein ursprüngliches Format hat der einst zwergenhafte 500 längst verlassen. War der Urahn noch 2,97 Meter lang und unglaubliche 1,32 Meter breit, brachte es die dritte Generation schon auf rund 3,67 Meter Länge und 1,62 Meter Breite. Der neue 500 streckt sich auf 3,62 und 1,68 Meter, damit ist er zwar immer noch ein echter Kleinstwagen, das Raumangebot ist jedoch deutlich größer als bisher. 185 Liter passen in den Kofferraum, 400 Kilo darf der sehr possierliche Zweitürer einpacken. Pardon – auch mit der Anzahl der Pforten bricht die jüngste Generation. Erstmals gibt es bei der Version 3+1 zusätzlich zu den vorderen eine gegenläufig öffnende dritte Tür auf der Beifahrerseite. Die soll den 500 familientauglich machen, Kinder kommen im knappen Fond eher unter als Erwachsene. Nicht nur der Einstieg soll so einfacher werden, auch für die sorgende Mutter wird das Anschnallen des Filius im Kindersitz zur wirklich komfortablen Angelegenheit. Sperrgut lässt sich dank der großen Türöffnung ebenso mühelos verladen.

Der Innenraum ist mit all jenen Errungenschaften der Moderne gesegnet, die informieren und unterhalten. Für das Smartphone gibt es auf Wunsch eine Ladeschale, neben dem sieben Zoll durchmessenden Instrument hinter dem Lenkrad zeigt das 10,25 Zoll große Mitteldisplay an, wohin die Reise geht. Apple Carplay und Android Auto sind mit von der Partie und gestartet wird schlüssellos. Was bei einem Elektroauto aber üblich ist. Neu hingegen ist eine Türablage, die Fiat interessanterweise als „Fach für Kompaktschirm“ bezeichnet. Gewiss kommen hier auch andere Accessoires unter, der Schirm sollte aber die Abmessungen des wohlbekannten einfahrbaren Modells, dessen Namen wir aus markenrechtlichen Gründen verschweigen müssen, nicht überschreiten. Je nach Ausstattungslevel entriegeln die Türen elektrisch auf Knopfdruck, elektrische Fensterheber gibt es ebenfalls nur in den hochwertigeren und teureren Varianten.

Zum Antrieb: Zwei Batteriegrößen sind im Angebot. Die kleinere von beiden erlaubt mit einer Kapazität von 23,8 kWh 180 Kilometer Reichweite im WLTP-Zyklus, mit ihr kostet das Basismodell 23.560 Euro, abzüglich der staatlichen Förderprämie, die den Preis auf unter 15.000 Euro senkt. So ausgestattet ist nur der Einstiegs-Cinquecento als Limousine

zu haben. Alle anderen, wenigstens 4000 Euro teureren Versionen, haben einen Akku mit 42 kWh, die für 320 Kilometer reichen sollen. Hier beginnt die Preisliste bei mindestens 27.560 Euro für die Limousine, das Cabrio ist 3000 Euro teurer, die Variante 3+1 steht für 29.560 Euro ab Anfang 2021 beim Händler. Auch den Elektromotor gibt es in zwei Leistungsstufen. Das Grundmodell wird von einer E-Maschine mit 95 PS (70 kW) angetrieben, alle anderen bringen 118 PS (87 kW) voran. Geladen wird an der Haushaltssteckdose in 15 Stunden und 15 Minuten, an der Wallbox in viereinviertel Stunden, und eine Schnellladesäule mit 85 kW bringt den Akku in 35 Minuten von 0 auf 80 Prozent.

### Ein Sherpa für die letzte Meile

Die Fahrleistungen des 500e sind überaus angemessen. In neun Sekunden geht es von 0 auf 100 km/h, die Basisversion braucht dafür eine halbe Sekunde länger. Bei ihr wird die Höchstgeschwindigkeit mit 135 km/h angegeben, der stärkere Motor ist für 150 km/h gut. Das Drehmoment von 220 Newtonmetern, es siedelt bei beiden Antriebsversionen in gleicher Höhe, spornt den je nach Ausstattung 1255 bis 1405 Kilogramm wiegenden Elektro-Fiat bei jedem Start nachhaltig an. Munter und agil huscht er um die Ecken, die Lenkung und das Fahrwerk offenbaren dabei keine Überraschungen. Drei Fahrmodi stehen zur Auswahl. Die Normaleinstellung erlaubt den Charaktervergleich zu einem herkömmlichen Verbrennungsmotor, nur eben viel leiser und spritziger. Der Fahrmodus Range macht den Verzicht auf die Bremse weitgehend möglich. Nimmt der Fahrer den Fuß vom Fahrpedal, sorgt die kräftige Rekuperation für stramme Verzögerung bis zum Stillstand. Droht der Saft auszugehen, hilft die Einstellung mit dem lustigen Namen Sherpa über die letzte Meile bis zu rettenden Ladeeinrichtung. Dann werden sekundäre Stromverbraucher rigoros abgeschaltet, Klimaanlage, Spiegelheizung und andere Energiefresser stillgelegt. Die Höchstgeschwindigkeit begrenzt Sherpa auf 50 km/h.

Der 500e ist der legitime Versuch von Fiat, den Flottenverbrauch der Modellpalette zu senken und Strafzahlungen zu vermeiden. Dass er sich angenehm fahren lässt und auch formal sehr gelungen ist, könnte der Riege der Elektriker weiteren Zuwachs beschweren. Und auch wenn das komplett ausgestattete Editions-Modell „La Prima“ mit Bruttopreisen von bis zu 37.900 Euro antritt, am Preis dürfte der Erfolg des neuen Fiat dank der wirklich günstigen Basisversionen nicht scheitern.

Wer partout nicht den elektrischen Pfad einschlagen will, wird bei Fiat auch weiterhin bedient. Die Verbrennungsmotoren bietet die Marke auch in Zukunft an, so lange sie nachgefragt werden. Allerdings nur mit der bisher bekannten Karosserie. Die wird weiter im polnischen Tichy gebaut, während der neue 500e mit Stolz in der Heimat gefertigt wird: Am Traditionsstandort Mirafiori in Turin. (ampnet/mk)

### Daten Fiat 500e

Länge x Breite x Höhe (m): 3,63 x 1,90 x 1,50  
Radstand (m): 2,32  
Motor: Permanent erregter Elektro-Motor  
Leistung: 70 kW / 95 PS  
Max. Drehmoment: 220 Nm  
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 23,8 kWh  
Höchstgeschwindigkeit: 135 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,5 Sek.  
Elektr. Reichweite: 180 km  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 11,9 kWh  
Effizienzklasse: A+  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 0 g/km  
Leergewicht / Zuladung: min. 1255 kg / max. 400 kg

---

Kofferraumvolumen: 185–550 Liter  
Wendekreis: 9,70 m  
Garantie: Acht Jahre / 160.000 Kilometer auf die Batterie  
Basispreis: 23.560 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Fiat 500e 3+1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger

---



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA

---



Fiat 500e 3+1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e 3+1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e 3+1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e 3+1.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA





Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Fiat 500e.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA

---