

AUTO ZEITUNG

Sonderdruck Fiat aus Heft 13/2021

BMW i3, Fiat 500e, Mini Cooper SE und Renault ZOE Z.E. 50 R135
machen Lust auf die urbane E-Mobilität



Der neue 500er

Der elektrische Fiat 500 weist seine Rivalen gleich beim ersten Vergleichstest in die Schranken. Mit seiner umfangreichen Ausstattung, dem gutem Komfort, feinem Handling und natürlich seinem unschlagbaren Preis ist er für die emissionslose Mobilität bestens gerüstet

Die Zukunft ist da

Das Angebot an kleinen City-Stromern legt gerade zu. Die alten Platzhirsche BMW i3 und Renault ZOE bekommen mit den beiden Lifestyle-Modellen Fiat 500 und Mini Cooper SE angriffslustige Konkurrenz im Geschäft um die urbane Mobilität der Zukunft

[TEXT Michael Godde FOTOS Zbigniew Mazar 1



BMW i3
170 PS, 150 km/h, 16,6 kWh/100 km,
39.000 Euro



RENAULT ZOE R135
135 PS, 140 km/h, 17,7 kWh/100 km,
33.890 Euro



MINI COOPER SE
184 PS, 150 km/h, 17,9 kWh/100 km,
32.500 Euro



FIAT 500e
118 PS, 150 km/h, 16,9 kWh/100 km,
29.560 Euro



BMW

Auch nach acht Produktionsjahren wirkt die Architektur des i3-Cockpits modern



Bequemer Einstieg in den Fond dank fehlender B-Säulen



Intuitive Bedienung über den zentralen iDrive-Dreh-/Drück-Steller



Unter der vorderen Haube ist ein Fach für die notwendigen Ladekabel



Der i3 rollt angenehm leise, aber sportlich straff durch die Stadt



Geteilt vor-klappbare Lehne und ein ebener Ladeboden – hohe Ladekante

E-Mobilität gewinnt also zunehmend an Vielfalt und Fahrspaß. Wer den besten City-Stromer baut, klärt der Vergleichstest.

Karosserie

Gleich beim ersten Aufeinandertreffen sorgt der Kleinste für den ersten Überraschungseffekt: Der neue elektrische 500er passt endlich. Der Italiener hat mit dem konventionellen 500er bis auf die Grundidee des Designs seines Vorbilds aus den 50ern nichts mehr gemeinsam. Seine Bodengruppe ist rein auf E-Mobilität ausgelegt. Etwas mehr Radstand, ein Quäntchen mehr Länge, aber vor allem die ordentliche Portion mehr Innenraumbreite bieten im E-500er endlich auch großgewachsenen Fahrern eine gute Sitzposition an. Die Schultern stoßen nicht mehr an die B-Säule, die Beine können sich ordentlich ausstrecken, und über dem Scheitel bleibt genügend Luft – Fiat hat seine Aufgaben gemacht. Nur BMW und Mini sind vorn deutlich luftiger geschnitten. Mini und ZOE engen mit ihren hohen Mittelkonsolen den Knieraum unnötig ein, in Fiat und BMW kommt dank des glatten Fahrzeugbodens hier ein Hauch von Lounge-Atmosphäre auf. Im Fond des Fiat löst man allerdings eher ein Ticket für die Holzklasse. Eng trifft es hier sehr passend. Da hat selbst der kurze Mini hinten deutlich mehr Kopffreiheit zu bieten. Zudem gelingt das Entern des Fonds wie im ebenfalls zweitürigen Mini nur mühsam. Der ZOE gibt sich mit klassischen vier Türen ausgesprochen zweckmäßig. Auch der BMW verfügt serienmäßig über vier Türen. Allerdings lassen sich die hinteren gegenläufig angeschlagenen Türen nur dann öffnen, wenn die vorderen Türen ebenfalls geöffnet werden. Unpraktisch, aber dafür entsteht eine große Öffnung, die einen bequemen Einstieg in die zweite Reihe ermöglicht. Diese Idee hat auch Fiat aufgegriffen und bietet den 500er mit einer auf der Beifahrerseite zusätzlichen gegenläufig öffnenden dritten Tür an – Aufpreis: 2000 Euro. Deutlich durchdachter als das Öffnen der hinteren Türen beim BMW ist die Bedienung des i3. Seinem System fehlen zwar die Gesten-

Kaum ein Thema hat die automobilen Welt in den letzten Jahren so sehr gepalpen wie die E-Mobilität. Viele Versprechen wurden nicht eingelöst, Nutzungsprofile wurden verklärt, Kundenwünsche nicht berücksichtigt und die schlechten Lademöglichkeiten schön geredet. Aber es ist viel passiert. Eigentlich steht an jeder zweiten Raststätte mindestens eine Ladesäule. Das Ionity-Schnellladenetz breitet sich mit viel Dynamik flächendeckend aus. Aber vor allem werden die Produkte attraktiver. BMW und Renault nahmen bereits 2013 die E-Mobilität ernst: i3 und ZOE sind seitdem Botschafter der lokal emissionsfreien Fortbewegung. Anfänglich bremsen die geringen Reichweiten zwar die Euphorie über die Technik der Zukunft, aber die stetige Modellpflege macht die beiden Pioniere attraktiver denn je. Ihre Akkukapazität ist in den letzten acht Jahren von 22 kWh auf 37 beim i3 und sogar auf 52 kWh beim ZOE angestiegen. Aber sie sind nicht mehr allein unterwegs. Auch Fiat und Mini haben den 500er und den Cooper unter Strom gesetzt. Die



Die Bremsen des Fiat lassen sich gut dosieren und bieten beste Verzögerungswerte

steuerung, die aktuellste Spracheingabe oder auch ein Touchscreen der neueren BMW-Fahrzeuge, aber die logische Menüführung und die spielerische Bedienung über den iDrive-Regler auf der Mittelkonsole setzt auch in diesem Vergleich immer noch den Maßstab. Mini nutzt ebenfalls diese Elemente, zwingt dem System aber eine eigene Menüführung auf. Fiat und Renault verzichten zwar auf allzu tiefe Strukturen, allerdings auch auf einen bis in den letzten Menüpunkt logischen Anwendungspfad. Der neue Stromer von Mini, aber vor allem der von Fiat demonstrieren bei den möglichen Sicherheitsassistenten den aktuellen Stand der Technik. Während sich der BMW nur mit einem pflichtbewussten Standardprogramm begnügt, steht im ZOE schon ein Spurhalteassistent bereit. Der Mini unterstützt zusätzlich noch mit einem adaptiven Abstandsregler (optional), Abbiegelicht oder dem Aufmerksamkeitsassistenten. Der Italiener liebäugelt hier mit der Oberklasse und ermöglicht selbst teilautonome Fahrfunktionen, die ihn souverän in der Spur halten. Hier kommt der Kleine ganz groß raus. Auch die Verarbeitung ist ordentlich, auch wenn die Materialien der Rivalen hochwertiger sind.

Fahrkomfort

In diesem Kapitel bekennt sich der Renault zu den französischen Tugenden des gediegenen Federungskomforts. Auch wenn der ZOE auf Kanten oder Frostaufbrüchen etwas hölzern reagiert, gibt er sich ansonsten sehr komfortabel. Der längste Radstand in diesem



Fiat

Große, digitale Instrumente im klassischen 500er-Armaturenräger



Die wichtige Sitzhöhen-einstellung kostet 300 Euro extra



Die praktische Ablage wird für 150 Euro zur induktiven Ladefläche für Smartphones



Der 500er mit 42-kWh-Akku rollt auf 16-Zoll-Leichtmetallrädern

Vergleich hat darauf natürlich auch einen positiven Einfluss. Das wird vor allem im Vergleich zum 500er mit 25 Zentimeter kürzerem Achsabstand deutlich. Beim Fiat gefällt zwar das sensible Anfedern. Unebenheiten in kurzer Folge bringen die Federelemente allerdings hier und da aus dem Takt. Einen kurzen Radstand und eine sportliche Abstimmung gut miteinander zu verflechten, gelingt dem Cooper SE. Er gibt sich betont straff, ohne hart zu werden und bringt selbst auf sehr welligen Pisten den Aufbau schnell wieder zur Ruhe. Der i3 hat einen ähnlich üppigen Radstand wie der ZOE und arbeitet mit einer spürbar sportiveren Abstimmung. Resultat: guter Gesamtkomfort, der lediglich durch ein leichtes Wanken auf Bodenwellen ein wenig abfällt. Dafür sind die wohlgeformten Sitze des i3 auch auf langen Strecken hervorragende Begleiter. Die zu weichen Sitze im ZOE gaukeln den Insassen auf kurzen Strecken noch Gemütlichkeit vor, während sie bei langen Etappen schnell den Wunsch nach mehr Kontur aufkommen lassen. Die Fauteuils des elektrischen 500er können zu-



Der Fiat begeistert mit leichtfüßigem Handling und ebenso gutem Komfort



Sehr kleiner Kofferraum mit störenden Kanten zu den Lehnen und am Heck



Mini

Verspieltes Mini-Cockpit mit serienmäßigem Navigationssystem und guter Verarbeitung



Sehr bequeme und viel Halt bietende Sportsitze im Cooper SE



Im Sportmodus trimmt das System die Lenkung und den Antrieb auf Fahrspaß



Ähnliche Bedienlogik wie im BMW, aber mit geänderter Menüführung



Der Mini erzeugt während der Fahrt im Vergleich laute Abrollgeräusche



Ausreichender Gepäckraum mit asymmetrisch geteilter Lehne, aber unebenem Ladeboden

mindest mit letzterem dienen. Die umfangreichen Einstellmöglichkeiten, den im Vergleich optimalen Halt und die ebenso gute Polsterung der serienmäßigen Mini-Sportsitze können aber auch sie nicht bieten. Der Fiat rollt dafür ausgesprochen leise dahin. Auch dem BMW gelingt es gut, Störquellen zu eliminieren. Bei Mini und Renault ist das Zusammenspiel aus Wind, Fahrwerks- und Abrollgeräuschen stets präsent. Die beiden neuen Mitstreiter im Elektro-Business aus England und Italien glänzen mit einer serienmäßigen Klimaautomatik, während BMW und Renault die Innenräume nur über eine manuelle Klimaanlage kühlen. Dafür zeigt der i3 auch noch nach acht Jahren, wie man einen ergonomisch perfekten Arbeitsplatz mit sinnvollen Ablagen und gut erreichbaren Bedienelementen gestaltet. Hier können sich vor allem die Lifestyle-Stromer Cooper und 500 mit ihren teilweise sehr kleinen Getränkehaltern oder Staufächern (Mini) noch etwas abgucken. Die sehr gute Handyablage des Fiat,

die für 150 Euro auch zum induktiven Ladepad wird, verdient allerdings Lob.

Motor / Getriebe

Ein E-Motor, eine konstante Übersetzung: Alle E-Autos fühlen sich gleich an? Falsch! Nicht nur die Leistung, vor allem die Feinabstimmung des Ansprechverhaltens macht hier den Unterschied. Und da beweist Mini viel Gespür für den Fahrspaß. Seine E-Maschine reagiert ohne Verzögerung auf jeden Beschleunigungswunsch. Die Leistung lässt sich auch aus Kurven heraus fein dosieren. Dennoch hat die Vorderachse Mühe, die Kraft immer souverän auf den Boden zu bringen. Das gelingt dem ZOE jedoch auch nicht besser. Seinem Antrieb fehlt zudem die verbindliche Reaktion seiner Rivalen. Der Renault arbeitet mit deutlich diffuserem Pedalweg und wirkt deshalb etwas behäbiger. Auch der Fiat zeigt hier mehr Kommunikationsstärke zwischen Fahrer und Antrieb. Je nach Fahrprogramm fällt bei allen Modellen die Rekuperation stärker oder >



Renault

Der große Touchscreen dominiert die sachliche Architektur des Cockpits. Navigation kostet Aufpreis



Zu hoch montierte Sitze ohne Höheneinstellung und mit zu weicher Polsterung



Bei zurückhaltender Fahrt löst der ZOE sein Reichweitenversprechen auch ein



Umfangreiches Assistenten-Arsenal für eine sichere Fahrt



Der ZOE gibt sich sehr komfortabel, verstopft sich aber auf Querfugen



Der größte Kofferraum in diesem Vergleich, aber ohne einen praktischen ebenen Ladeboden

CONNECTIVITY

BMW: Das Wichtigste fehlt



Eigentlich ist BMW bei der Konnektivität gut aufgestellt. Auch beim i3 gehört der Remote-Service der ConnectedDrive Services zum Serienumfang. Allerdings kostet ein Navigationssystem mit Apple CarPlay/Android Auto Aufpreis. Erst dann machen die Online-Funktionen Sinn. Auch das Planen von Reiserouten mit passenden Ladepunkten ist ohne Navi kaum vernünftig möglich.

Fiat: Fast alles ist inklusive



Beim elektrischen 500er mit großem Akku gehört schon in der Grundausstattung eine Navigationsanbindung mit Smartphone-Integration, Freisprecheinrichtung und zahlreichen Online-Funktionen zum Standardprogramm, so wie auch der 10,25 Zoll große Touchscreen auf der Mittelkonsole. Das praktische, induktive Ladepad kostet allerdings 150 Euro extra.

Mini: gut vernetzt



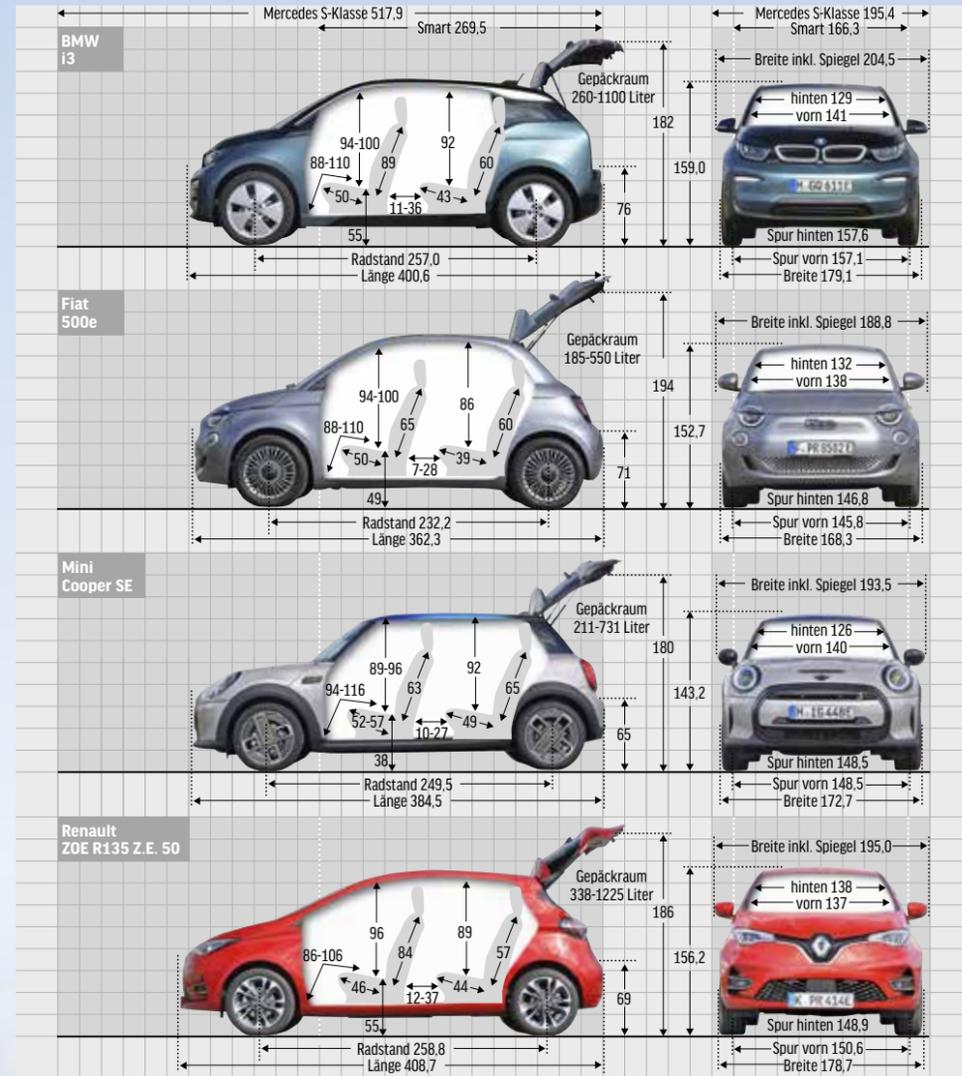
Im Gegensatz zu BMW spendiert Mini seinem Stromer serienmäßig das komplette digitale Angebot inklusive Navigationssystem und Apple CarPlay sowie Android Auto. Wem das Angebot nicht genügt, der bucht noch Connected Navigation Plus hinzu mit Concierge Service, Head-up-Display, MINI Connected XL und der induktiven Smartphone-Lademöglichkeit Wireless Charging.

Renault: günstige Aufpreise



Der Renault ist digital auch gut aufgestellt. Das Easy-Link-Online-Multimediasystem mit 7,0-Zoll-Touchscreen umfasst bereits Apple CarPlay/Android Auto und macht das optionale Navigationssystem (600 Euro) überflüssig – es nutzt ebenfalls nur die sieben Zoll. Erst das ab der Ausstattung Intens für 400 Euro erhältliche Navigationssystem nutzt 9,3 Zoll des Touchscreens.

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK Alle Maße in cm



schwächer aus. Der Sherpa-Modus des Fiat verzögert den 500er vehement bis in den Stillstand. Die Bremse wird dabei kaum noch genutzt.

Die Reichweite und die Lademöglichkeiten geben am meisten Diskussionsstoff bei der Nutzung von E-Fahrzeugen. BMW und Fiat haben mit Alltagsreichweiten von über 200 Kilometern bereits die richtigen Antworten parat. Aber vor allem der ZOE macht mit fast 300 Kilometern bei einem Testverbrauch von 17,7 kWh auf 100 Kilometern gute Werbung für die City-Stromer. Mit viel Zurückhaltung sind mit dem Franzosen auch fast 350 Kilometer machbar. Auch der i3 kommt der 300-Kilometer-Marke dann recht nahe. Selbst der kleine 500er erreicht so mehr als 250 Kilometer.

Die Schnellladefunktion mit 50 kW bei i3, Mini und Renault ermöglicht akzeptable Ladepausen. Der Fiat lässt sich sogar mit bis zu 85 kW aufladen. An der heimischen Wallbox hat der Renault mit bis zu 22 kW Ladestrom (AC) einen Vorteil gegenüber seinen Konkurrenten, die sich mit 11 kW zuhause am Wechselstromlader begnügen müssen.

Der Brite muss allerdings sehr oft an den Stecker. Sein kleiner 28,9-kWh-Akku (netto) ist für längere Etappen ungeeignet. Bei einem Testverbrauch von 17,9 kWh auf 100 Kilometern schafft er keine 200 km am Stück – selbst mit



Der BMW i3 ist dank **Karbon** und **Aluminium** der Leichteste in diesem Vergleich

viel Zurückhaltung nicht. Der Mini ist aber auch nur eine Zwischenlösung. Bei ihm wurde die E-Technik ins bestehende Layout eingearbeitet, die kaum Platz für den Akku bietet. Eine rein elektrische Plattform wird es erst in der nächsten Generation geben. Dafür ist er unterm Strich eindeutig der spritzigste Stromer in diesem Vergleichs-Testfeld.

Fahrdynamik

Der Mini Cooper SE bietet nicht nur die besten Fahrleistungen, sondern auch ein feines Handling. Er ist ein Mini durch und durch. Flink, leichtfüßig und mit viel Rückmeldung gesegnet, macht er auf kurvigen Strecken enorm viel Spaß. Das belegt auch seine wieselflinke Zeit im Slalom. Auf dem Handling-Parcours sitzt ihm aller-



Technik	BMW i3 120 Ah	FIAT 500e	MINI Cooper SE	RENAULT ZOE R135 Z.E. 50
E-Motor	permanenterrregte Synchronmaschine	permanenterrregte Synchronmaschine	permanenterrregte Synchronmaschine	permanenterrregte Synchronmaschine
Leistung	125 kW / 170 PS	87 kW / 118 PS	135 kW / 184 PS	100 kW / 135 PS
Max. Drehmoment	149 Nm	220 Nm	270 Nm	245 Nm
Batterie	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen	Lithium-Ionen
Spannung/Kapazität (netto)	352 V/ 42,2 kWh (37,9 kWh)	400 V/42 kWh (37 kWh)	350 V/32,6 kWh (28,9 kWh)	400 V/56 kWh (52 kWh)
Max. Ladeleistung DC/AC	50 kW / 11 kW	85 kW / 11 kW	50 kW / 11 kW	50 kW / 22 kW
Getriebe / Antrieb	Konstantübers./ Hinterrad	Konstantübers./ Vorderrad	Konstantübers./ Vorderrad	Konstantübers./ Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Mehrfachlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; DSC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabi.; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, Dämpfer, Stabi.; ESP
Wendekreis l/r	10,6/10,4 m	10,0/10,0 m	10,8/10,8 m	11,0/11,1 m
Bremsen	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS; Bremsassistent	vorn: innenbel. Scheiben; hinten: Trommeln; ABS; Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS; Bremsassistent	rundum: innenbelüftete Scheiben; ABS; Bremsassistent
Serienbereifung	rundum: 155/70 R 19	rundum: 195/55 R 16	rundum: 195/55 R 16	rundum: 195/55 R 16
Testbereifung	rundum: 155/70 R 19	rundum: 195/55 R 16	rundum: 205/45 R 17	vorn: 215/45 R 17 hinten: 205/45 R 17
Reifen	Bridgestone Ecopia EP 500	Continental Eco Contact 6	Hankook Ventus S 1 Evo 3*	Michelin Primacy 4

Messwerte

GEWICHTE	BMW i3 120 Ah	FIAT 500e	MINI Cooper SE	RENAULT ZOE R135 Z.E. 50
Leergewicht Werk/Testwert	1215/1325 kg	1290/1346 kg	1365/1395 kg	1502/1557 kg
Zul. Gesamtgewicht/Effek. Zul.	1710/385 kg	1765/419 kg	1770/375 kg	1988/431 kg
Anhängelast gebr./ungebr.	-/-	-/-	-/-	-/-
Dachlast/Stützlast	-/-	-/-	60/- kg	-/-

FAHRLEISTUNGEN

0 - 50 km/h	3,1 s	3,2 s	2,9 s	3,2 s
0 - 100 km/h	7,2 s	8,4 s	6,8 s	8,2 s
0 - 150 km/h	-	-	-	-
Höchstgeschwindigkeit ¹	150 km/h	150 km/h	150 km/h	140 km/h
Handling	1 : 55,2 min	1 : 53,8 min	1 : 52,4 min	1 : 56,3 min
Slalom, Pylonenabst. 18 m	62,9 km/h	63,5 km/h	65,4 km/h	63,3 km/h

BREMSWEG

aus 50 / 100 / 150 km/h kalt	8,9 / 36,0 / 79,7 m	9,1 / 34,1 / 86,8 m	8,8 / 36,3 / 84,2 m	9,6 / 36,1 / 81,8 m
aus 100 km/h warm	36,2 m	35,3 m	35,1 m	36,0 m

INNENGERÄUSCHE

Standgeräusch	-	-	-	-
bei 50 km/h	60 dB(A)	59 dB(A)	63 dB(A)	61 dB(A)
bei 100 / 130 km/h	68 / 73 dB(A)	67 / 72 dB(A)	69 / 73 dB(A)	68 / 74 dB(A)

VERBRÄUCHE²

Test	16,6 kWh/ 100 km	16,9 kWh/ 100 km	17,9 kWh/ 100 km	17,7 kWh/ 100 km
WLTP	15,3 kWh/ 100 km	14,0 kWh/ 100 km	15,2 kWh/ 100 km	17,7 kWh/ 100 km
Minimal	14,0 kWh/ 100 km	14,1 kWh/ 100 km	15,0 kWh/ 100 km	14,7 kWh/ 100 km
CO ₂ (lt. Test / WLTP) ³	79 / 0 g/km	80 / 0 g/km	85 / 0 g/km	84 / 0 g/km
Reichweite Test / Maximal	228 / 271 km	218 / 262 km	162 / 193 km	293 / 353 km

¹ Werksangabe; ² Außentemperatur bei den Verbrauchsmessungen: 15 °C

Ausstattung / Preise

Grundpreis	39.000 €	29.560 €	32.500 €	33.890 €
------------	----------	----------	----------	----------

TESTWAGEN-OPTIONEN

Antrieb	-	-	-	-
Bremsen	-	-	-	-
Fahrwerk	-	-	-	-
Lenkung	-	-	-	-
Reifen	-	-	1400 € ²	2400 € ³
Sitze	-	350 € ¹	-	-
AUFPREIS / UMWELTPRÄMIE	0 / 9480 €	350 / 9480 €	33.900 / 9480 €	0 / 10.000 €
BEWERTETER PREIS	29.520 €	20.430 €	24.420 €	26.290 €

¹ höhenstellbarer Fahrersitz; ² Classic Trimm; ³ 17-Zoll-Mischbereifung ab Ausstattung Intens

Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)

Werkstattkosten ¹	382 €	430 €	360 €	418 €
Rabatt ²	22,9 € / 8.931 €	k.A.	33,0 € / 10.725 €	23,0 € / 7795 €
WV nach 4 Jahren ³ / 20.000 km p.a.	63,5 % / 24.765 €	73,8 % / 21.815 €	65,3 % / 21.223 €	67,1 % / 22.740 €

¹ Wartungskosten pro Jahr einschl. üblicher Verschleißteile ohne Reifen, ermittelt durch den ADAC; ² Quelle: www.meinauto.de; zzgl. eventuell anfallender Überführungskosten; ³ ermittelt durch die Deutsche Automobil Treuhand (DAT)

Versicherung / Steuern pro Jahr

HP / VK / TK Typklassen	14 / 16 / 16	13 / 18 / 16	15 / 16 / 18	16 / 16 / 15
HP / VK / TK Kosten	337 / 381 / 140 €	308 / 462 / 140 €	357 / 381 / 181 €	381 / 381 / 123 €
Steuer	0 €	0 €	0 €	0 €

Beim Design setzen Fiat und Mini auf ihren erfolgreichen Retro-Chic



dings der wesentlich schwächere Fiat dicht auf der Stoßstange. Der 500er bringt seine Kraft besser auf die Straße, lässt sich präzise durch jeden Radius führen und kennt Untersteuern nur vom Zusehen bei der Konkurrenz. Lockerer lässt es sich auf Landstraßen nicht cruisen.

Der i3 punktet zwar dank Heckantrieb mit einer hervorragenden Traktion und einer sehr direkten Lenkung ohne Antriebseinflüsse, seine schmale Bereifung setzt der Dynamik allerdings frühzeitig Grenzen, die er mit konsequenter Untersteuer anmeldet. Der Renault liebt eher den Komfort und überlässt die Fahrfreude seinen Rivalen. Seiner Lenkung fehlt es an Gefühl und Präzision. Ein im Vergleich zum Fiat auch eher fades Bremsgefühl und nur mäßige Verzögerungswerte werden den E-Klassiker hier klar zurück.

Umwelt / Kosten

Dass die beiden neuen Stromer in diesem Vergleich nicht nur die günstigsten Angebote sind, sondern auch die beste Ausstattung bieten, spricht für den Mini und den Fiat. Bei ihnen ist nicht nur die Klimaautomatik serienmäßig an Bord, sondern auch ein integriertes Navigationssystem mit kompletter Online-Anbindung – eigentlich ein Muss bei E-Fahrzeugen. Schließlich lassen sich nur so die Ladepunkte zielsicher ansteuern. BMW und Renault verfolgen hier eine andere Aufpreispolitik und lassen die ohnehin höheren Anschaffungskosten weiter steigen. Bei den laufenden Aufwendungen für Versicherung, Wartung und Energie kann sich keiner positiv vom Testfeld absetzen. ■

FAZIT

Michael Godde



Auch acht Jahre nach ihrem Debüt zeigen sich BMW i3 und Renault ZOE noch frisch für die Zukunft. Dennoch sind die neuen Stromer aus England und Italien besser. Vor allem weil sie den Spaß am Autofahren nicht aufgeben. Der wieselflinke Fiat 500 gewinnt daher diesen Test. Sein Preis ist unschlagbar, seine Ausstattung top, die Verarbeitung gut, der Fahrspaß große Klasse und die Reichweite ausreichend – und nur er kann mit bis zu 85 kW laden. Der Mini Cooper SE landet auf Rang zwei, weil er auch unter Strom ein Mini bleibt, der Fahrspaß zelebriert, die beste Verarbeitung bietet und ganz untypisch auch noch günstiger ist als die alten Platzhirsche – Reichweite ist eben nicht alles. Der BMW i3 erkämpft sich mit seinen angenehmen Allrounderigenschaften, guter Verarbeitung, interessanten Materialien, guter Ergonomie und ordentlicher Reichweite Rang drei. Der Renault ZOE setzt nur bei der Reichweite ein Highlight. Die macht ihn derzeit allerdings zum Verkaufsschlager.



Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 km langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU- und WLTP-Verbräuche dienen nur als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.



WLTP-Verbrauch	15,3 kWh	14,0 kWh	15,2 kWh	17,7 kWh
Reichw., elektr.	228 km	218 km	162 km	293 km
Testverbrauch	16,6 kWh	16,9 kWh	17,9 kWh	17,7 kWh

Gesamtbewertung

KAROSSERIE	BMW	FIAT	MINI	VW	
Raumangebot vorn	100 ¹	66	60	62	61
Raumangebot hinten	100	48	30	38	41
Übersichtlichkeit	70	40	42	40	39
Bedienung/Funktion	100	90	85	88	80
Kofferraumvolumen	100	10	4	7	28
Variabilität	100	32	22	24	24
Zuladung/Anhängel.	50/30	17	19	16	20
Sicherheitsausstatt.	150	40	61	54	49
Qualität/Verarbeitg.	100/100	148	140	150	142
KAPITELWERTUNG	1000	491	463	479	484

FAHRKOMFORT	BMW	FIAT	MINI	VW	
Sitzkomfort vorn	150	128	120	130	118
Sitzkomfort hinten	100	45	36	47	40
Ergonomie	150	72	69	68	71
Innengeräusche	50	40	43	36	38
Geräuscheindruck	100	85	88	80	80
Klimatisierung	50	32	35	38	32
Federung leer	200	126	120	124	130
Federung beladen	200	126	120	124	130
KAPITELWERTUNG	1000	654	631	647	639

MOTOR / GETRIEBE	BMW	FIAT	MINI	VW	
Beschleunigung	150	119	110	122	111
Höchstgeschwindigkeit	130	29	29	29	24
Getriebeabstufung / Schaltung	100	95	97	95	95
Kraftentfaltung	50	42	45	47	40
Laufkultur	100	100	100	100	100
Verbrauch	300	273	272	271	271
Reichweite elektrisch	20	9	9	6	12
Reichweite gesamt	100	2	2	0	9
Laden/Tanken	25	3	5	3	4
Lade-/Tank-Infrastruktur	25	10	10	10	10
KAPITELWERTUNG	1000	682	679	683	676

FAHRDYNAMIK	BMW	FIAT	MINI	VW	
Handling	150	56	61	66	50
Slalom	100	55	58	67	57
Lenkung	100	85	82	81	76
Geradauslauf	50	32	35	32	35
Dosierbarkeit der Bremse	30	18	20	20	15
Bremsweg kalt	150	90	109	87	89
Bremsweg warm	150	88	97	99	90
Traktion	100	65	55	50	45
Fahrsicherheit	150	122	128	128	122
Wendekreis	20	15	18	14	12
KAPITELWERTUNG	1000	626	663	644	591

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2453	2436	2453	2390
----------------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

KOSTEN / UMWELT	BMW	FIAT	MINI	VW	
Bewerteter Preis ²	675	203	270	236	223
Wertverlust ³	50	14	16	16	15
Ausstattung	25	21	20	20	19
Multimedia	50	30	36	36	32
Garantie/Gewährst.	50	30	36	30	28
Werkstattkosten ⁴	20	16	16	16	16
Steuer	10	10	10	10	10
Versicherung	40	38	37	38	37
Energiekosten	55	51	50	50	50
Emissionen	25	16	16	16	16
KAPITELWERTUNG	1000	429	507	468	446

GESAMTWERTUNG	5000	2882	2943	2921	2836
----------------------	-------------	-------------	-------------	-------------	-------------

PLATZIERUNG	3	1	2	4
--------------------	----------	----------	----------	----------

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch die DAT (vier Jahre Haltedauer, Jahreslaufleistung 20.000 km), ⁴ ermittelt durch den ADAC

DER NEUE FIAT 500.
WELCOME BACK FUTURE.



ALL NEW. ALL ELECTRIC. ALL-IN.

- SCHNELLES LADEN: IN NUR 5 MINUTEN 50 KM LAUFLEISTUNG¹
- SHERPA-MODUS: DIESER INTELLIGENTE FAHRMODUS SPART ENERGIE
- 10,25"-INFOTAINMENTSYSTEM²: DIE NATÜRLICHE ERWEITERUNG IHRES SMARTPHONES³



MEHR INFORMATIONEN AUF FIAT.DE

¹ Nur mit der DC-Schnellladestation und mit dem Mode-4-Ladekabel.
² Gültig nur für Versionen Icon und la Prima.
³ Kompatibilität vorausgesetzt.
⁴ auto motor und sport, Ausgabe 23/2020.
⁵ Auto Zeitung, Ausgabe 13/2021.

ÖFFNE DIE TÜR ZU EINER BESSEREN WELT.



DER NEUE FIAT 500 3+1 MIT MAGIC DOOR. VOLLELEKTRISCH, MIT STIL.



„Der wieselflinke Fiat 500 gewinnt diesen Test. Sein Preis ist unschlagbar, seine Ausstattung top, die Verarbeitung gut, der Fahrspaß große Klasse und die Reichweite ausreichend.“⁴

FIAT

MIT 9.570 € UMWELTBONUS¹
JETZT DEN TESTSIEGER PROBE FAHREN!

Stromverbrauch (kombiniert) nach WLTP²: 14,6–14,3 kWh/100 km; elektrische Reichweite (kombiniert): bis zu 314 km; CO₂-Emissionen: 0 g/km.

¹ Fiat Umweltbonus i. H. v. 9.570,- € bestehend aus Umweltbonus i.H.v. 3.570,- € inkl. 19 % MwSt. sowie erhöhtem staatlichen Umweltbonus i.H.v. 6.000,- € gemäß den Förderrichtlinien des Bundesministeriums für Wirtschaft und Energie zum Absatz von elektrisch betriebenen Fahrzeugen. Der Bundesanteil ist gesondert beim Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) unter www.bafa.de zu beantragen und wird bewilligt, wenn die Fördervoraussetzungen vorliegen. Ein Rechtsanspruch besteht nicht. Der erhöhte Anteil des BAFA-Umweltbonus endet mit Erschöpfung der bereitgestellten Fördermittel, spätestens am 31.12.2021.

² Das realitätsnähere Prüfverfahren WLTP (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure) hat das Prüfverfahren unter Bezugnahme auf den NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ersetzt und wird auch zur Ermittlung der KFZ-Steuer herangezogen.

³ auto motor und sport, Ausgabe 23/2020.

⁴ Auto Zeitung, Ausgabe 13/2021.