



Foto: Michael Blumenstein

Ja, auch der Fiat 500 liebt alle und irgendwie alle ihn – nicht nur in Italien. Als Hybrid wird er noch mehr Herzen erobern.

Neu. Süß. Teuer.

Der Fiat 500 Hybrid wartet auf Kunden, für die der 500 Elektro nichts ist. Aber kann ein 65-PS-Benziner anno 2026 überhaupt noch punkten – mit solch happigem Preis?

Wer die Wahl hat, hat die Qual. Fiat-Fans können beim Thema Klein(st)wagen aus den Vollen schöpfen. Das ist de facto ein Pluspunkt der Italiener, die weltweit auf Erfolgskurs sind. Vielleicht ist die Traditionsmarke auch deswegen im Stellantis-Konzern eine der vier „Prio-Marken“ (aus insgesamt 14), um deren Zukunft man sich keine Sorgen machen muss. Die Absatzzahlen stimmen. Auch in Deutschland, trotz des bestehenden Mini-Portfolios.

Zu nah beieinander?

Es gibt aktuell den Fiat Pandina (ehemals Panda genannt), den Fiat Grande Panda (2025 neu) und den Fiat 500 (seit 2020) – hinzu kommt der 600er, das war es. Den erstgenannten gibt es nur als Verbrenner, nur mit einem Motor. Das aber reicht aus, um viele Menschen glücklich zu machen. Und das, obwohl der Fiat Pandina mittlerweile 14 Jahre auf dem Buckel hat und stets bloß an die gesetzlichen Vorgaben angepasst wurde. Kein Wunder, dass man in Italiens Kleinstädten kaum mit dem „Panda-Zählen“ hinterherkommt. Der 3,69 Meter kurze und 1,72 Meter schmale Wagen erfüllt die

Mobilitätsbedürfnisse generationsübergreifend – nach wie vor. Und das nicht nur wegen des vergleichsweise günstigen Preises. Ab 14.285 Euro (dann mit Radio) geht es los. Der Fiat Pandina wird übrigens ausschließlich in Europa angeboten und im Fiat-Werk Pomigliano d'Arco (Süditalien) produziert.

Der Grande Panda steigt seit einem Jahr etwa 1.680 Euro darüber ein. Anstelle von 65 Sauger-PS gibt es direkt 100 Turbo-PS, gut 30 Zentimeter mehr Länge und fünf Zentimeter mehr Breite. Der Grande Panda wird bislang ebenfalls nur in Europa angeboten, das „Einzugsgebiet“ soll sich aber in den kommenden Jahren erweitern, denn das geräumige 4-Meter-Auto kann in vielen Regionen der Welt als Erstauto fungieren. Ist der Fiat Pandina niedlich, meinen manche, der Fiat Grand Panda sei cool.

Wer jedoch Stil im Kleinstwagensegment haben will, muss schon seit fast zwei Jahrzehnten zum kleinsten Fiat greifen. Der Fiat 500 erschuf praktisch dieses „Haben-will-Segment“ im Jahr 2007. Er wurde allerdings aus diversen Gründen vor zwei Jahren eingestellt und bei Fiat hoffte man, dass der 2020 neu gestartete Fiat 500 Elek-

tro die 500er-Fans in Empfang nehmen konnte. Einige taten das, aber längst nicht genug.

Wurde 2020 noch dementiert, dass der „neue“ Fiat 500 (Elektro) jemals als Benziner zu haben sein würde, hat man sich bei Fiat angesichts der aktuellen Lage anders entschieden. Der Fiat 500 Hybrid ist seit Anfang 2026 ab 16.800 Euro zu haben. Als Antrieb fungiert der kleine Einliter-Sauger aus dem Fiat Pandina. 65 PS und unter 100 Newtonmeter Drehmoment muten aus einer anderen Automobil-Ära an. Wir fuhren den Fiat 500 Hybrid in und um das bergige Como.

Leistung ist nicht alles

Erster Eindruck: Warum bitte hat ein Automobil, das nur 155 km/h „schnell“ ist, sechs Vorwärtsgänge? Auch nach den ersten Kilometern leuchtet das nicht unbedingt ein. Den sechsten Gang benötigt man nämlich nie. Zackig flutschten jedoch alle anderen durch die H-Schaltung und es fühlt sich an, als sei das schon immer genau so gewollt. Die ersten beiden Gänge sind kurz ausgelegt, sodass man flott in Fahrt kommt und gut im Verkehr mitschwimmen kann. Klar, an



1 „Handgerissen“ geht es durch sechs Vorwärtsgänge, keine Automatik. **2** Die Sitze sind für den Cityeinsatz perfekt. **3** Ablage in der Mittelkonsole, Lautstärkeregelung und Deaktivierbarkeit der Start-Stopp-Funktion per Walze/Wippe.

Überholmanöver sollte man nicht einmal denken. Dieses Leistungsdefizit entspannt aber und man wirbelt dennoch flink durch die Stadt.

Dass ein so kleiner Antrieb trotz nur 1.100 Kilogramm Lebendgewicht und 48-Volt-Minimalhybridisierung kein Sparwunder sein wird, ist klar. Auf dem Papier sollen es 5,2 Liter sein, in der Realität und im vermutlich häufig gefahrenen Kurzstrecken-Stadtverkehr steht wohl meist eine 7 vorn. Das aber machen andere auch nicht besser. Sie haben eventuell nur mehr Leistung. Aber nochmals: Man kommt damit gut zurecht. Und wer doch mal die Autobahn-Langstrecke vor sich hat, absolviert diese im Hybrid entspannter als im Basis-Elektro mit seinem kleinen 21-kWh-Akku und einer Reichweite von rund 150 Kilometern.

Beeindruckt hat der Fiat 500 Elektro mit seinem erwachsenen Fahrverhalten. Kann der Fiat 500 Hybrid in dem Punkt anschließen? Ganz so souverän federt der Benzin-er Unebenheiten zwar nicht weg, aber es poltert

nichts und man steckt keine fiesen Schläge ein, wie bei manch anderem Kleinstwagen.

Mit 3,63 Metern ist der 500 derzeit (und auf absehbare Zeit) das drittkürzeste Automobil in Deutschland und mit gut 1,68 m eines der schmalsten (Dacia Spring ist mit 1,58 Metern der schmalste Pkw). Kurzweltmeister ist übrigens der Kia Picanto (3,61 Meter) vor dem Leapmotor T03 (3,62 Meter). Beide sind günstiger als der Fiat 500 Hybrid, aber jeweils am komplett anderen Ende der Style-Skala zu finden.

Klassenloses Automobil

Und genau da sind wir bei einem nicht zu monetarisierenden Pluspunkt des Fiat 500. Er ist in gewisser Weise klassenlos. Der Bürgergeldempfänger sieht in ihm ebenso gut aus wie die Münchener Zahnärztin. Zugleich findet den Fiat 500 noch immer jeder süß und mag den in Turin produzierten 500er am liebsten lieben. Auch als Hybrid. Optisch sind eh keine Differenzen zum Elektro-500er auszumachen. Lediglich der Kühlergrill ist beim Hybrid „geöffnet“.

Und so verströmt der 500er auch nach acht Jahren Bauzeit noch Dolce

Vita und alles, was dazugehört. Vor allem mit der gelben Lackierung „Sun of Italy“ für 588 Euro. Sinnvoll ist die Ausstattungslinie Icon und als Extra empfiehlt sich das Komfortpaket (1.260 Euro), macht zusammen 19.748 Euro.

Ja, günstig war der 500er nie. Wer das will, muss sich eben mit dem Panda begnügen oder mit dem Grande Panda. Der Fiat 500 war schon als Elektro „Premium“ und ist es als Verbrenner noch viel mehr. Gasdruckdämpfer an der Motorhaube, beheizte Wischerblätter und die Option, ein Cabrio oder den fancy Dreitürer zu fahren, kosten eben das gewisse Extra. 2.521 Euro fürs Rollverdeck oder 840 Euro Aufpreis für die kleine Minutur hinten rechts zeigen, dass man es besonders mag. So oder so stiehlt man mit dem Fiat 500 (Hybrid) fast jedem die Show. Der Preisunterschied vom 500 Hybrid zum 500er Elektro (21 kWh) beträgt ausstattungsbereinigt zirka 2.353 Euro. Wenn man den 37-kWh-Akku haben möchte, kommen nochmals 4.202 Euro obendrauf. Kein Wunder also, dass der Fiat 500 Hybrid sich gut verkaufen wird, trotz des Preises, oder wegen diesem. Das kommt dann auf die jeweilige Sichtweise drauf an. *mb*

Fiat 500 Hybrid

Preis: ab 16.722 €

R3/999 ccm | 48 kW/65 PS

92 Nm bei 3.500 | 6-Gang-Schalter

16,2 s | 155 km/h

WLTP: 5,2 S | 118 g/km

Maße: 3.631 x 1.684 x 1.532 mm

Kofferraum: 183–440 Liter

Versicherung: HK 13 | TK 18 | VK 15

Service: 1 Jahr/15.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Seit 2020 im Markt (als Elektro) und noch immer ein Hingucker (auch als Hybrid).