

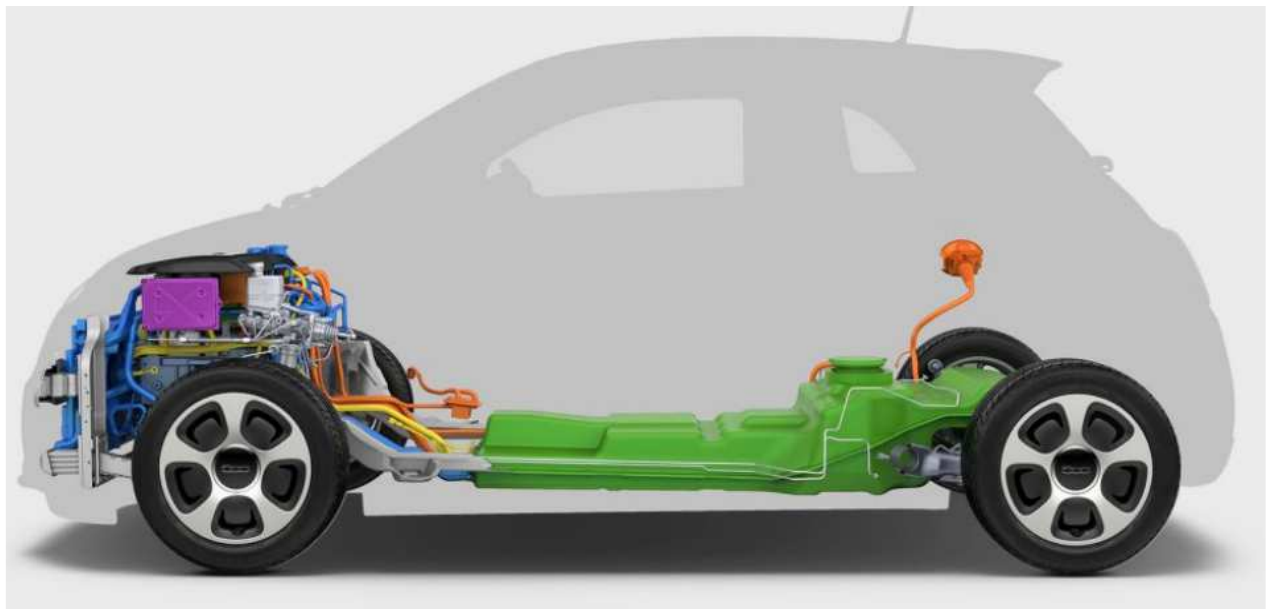
Nachdem sich mein Wunsch, die Mia mit modernen Lithium-Zellen und weiteren Verbesserungen zu dem zu machen, was sie eigentlich in der modernen Mobilität darstellen sollte, mangels aktiver Mitstreiter zerschlagen hatte und mir mein Freund MM gezeigt hatte, dass ein E-Auto(chen) (sein Smart-E) durchaus Spaß machen kann, reifte in der 2ten Jahreshälfte 2017 in mir der Wunsch, kurzfristig ein alltagstaugliches E-Auto fahren zu wollen.

Der Smart fuhr zwar spritzig, aber mir als ollem Fahrwerker dann doch zu hoppelig.

Ein(e) Zoe wäre zwar ein durchaus funktionales Auto, aber gebraucht kaum zu bekommen und neu zu teuer und ist eine schlimm blechern verarbeitete Kiste. Der Kia Soul, obgleich aus Fernost, gefiel mir, aber auch hier war unter 25k€ nix taugliches zu bekommen. Der Leaf, der MiEV und weitere Vorreiter der E-Mobilität scheiterten nicht zuletzt auch am anspruchsvollen Geschmack meiner besseren Hälfte. Der Opel Ampera-E ist leider ein Opfer des Verkaufs an PSA. Der Model-3 steht in den Sternen (und ist inzwischen nach einem Tag in unserem Besitz auch abgehakt).

Durch Zufall wurde ich auf den Fiat aufmerksam. Surfte mich durch's Internet und fand schließlich im Forum <https://www.goingelectric.de/forum/> etliche Erfahrungsberichte von Leuten, die vor mir auf den Fiat gekommen sind.

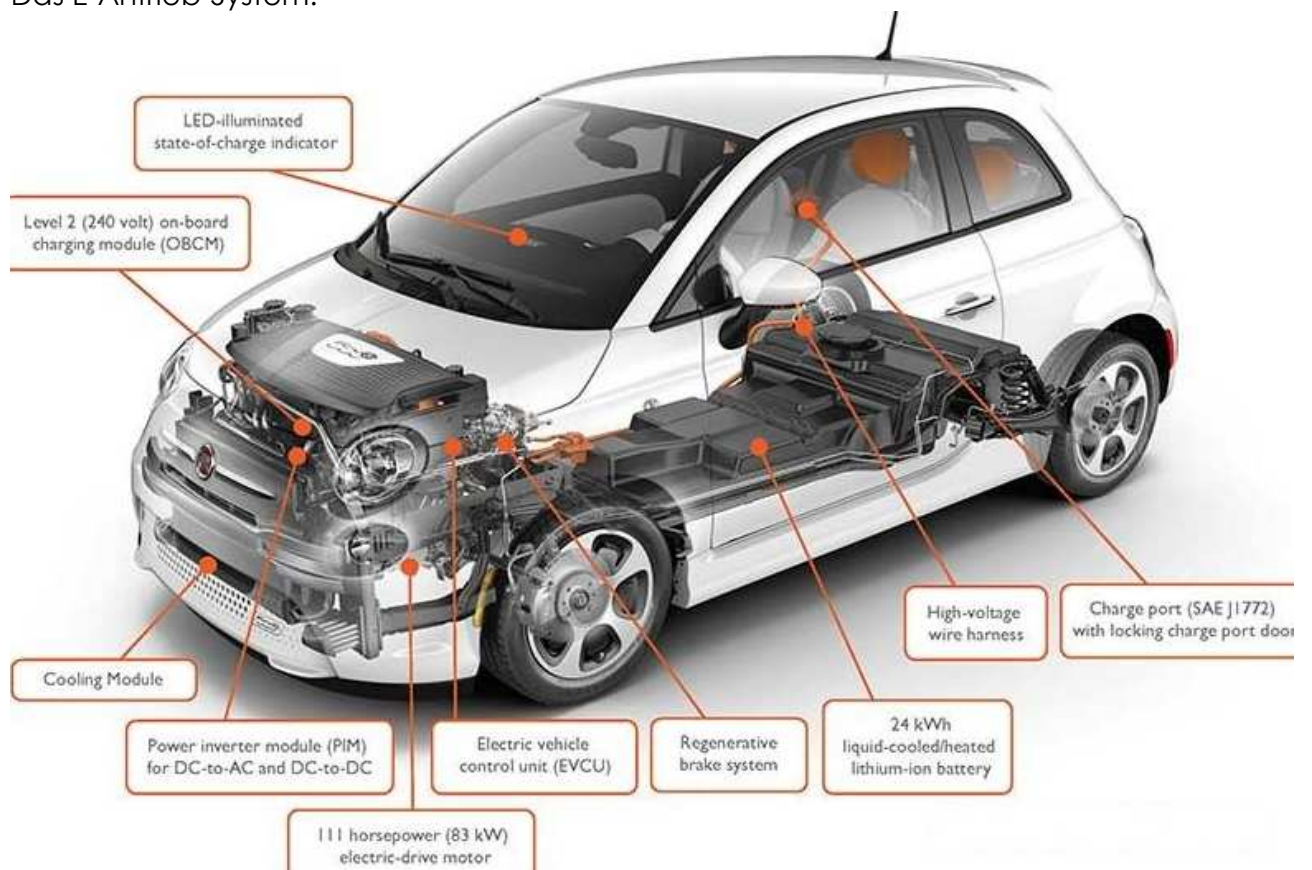
Technische Infos sind leicht zu finden: das Auto wird in Mexico in einer Chrysler-Fabrik gebaut für California und Oregon und seit 2017 auch für Maine (oder Maryland?). Die E-Technik stammt von Bosch und hat Anleihen vom ersten i3 und Smart:



E-Motor mit Differenzial und (leider) ungleich langen Antriebswellen (Bilder von Fiat/Chrysler):



Das E-Antrieb-System:



Ich suchte nach seriösen Importeuren – dabei fielen doch einige durch mein Raster, das ich mir in den Jahrzehnten als Auto-Fachmann angeeignet hatte. Doch ich wurde fündig bei einem Mann, der sich als die richtige Wahl herausstellte: www.usaimportkrause.com Er beriet mich mit einer für Autohändler ungewöhnlich offenen Transparenz und erwies sich bis heute als wirklich integer und gänzlich ohne die heutzutage leider verbreitete Abzocker-Mentalität.

Auf seinen Rat suchte ich mir in <https://www.autotrader.com/> eine Handvoll Fiats, von denen Herr Krause aufgrund vorangegangenen schlechter Erfahrungen bereits ein paar ausschloss, weil er mit manchen verkaufenden US-Händlern bereits negative Erfahrungen gemacht hatte. Schließlich blieb ein weißer übrig, der Ende 2014 zugelassen worden war und 3 Jahre im Leasing bei einem österreichischen Menschen aus Sacramento betrieben wurde. Er hatte alle „recalls“ erledigt und eine saubere Historie mit allen erledigten Rückrufen (wichtig!).

Serviceinfo-Informationen					
Reparaturdatum	Händler/Zahlungsempfänger	Antragsnummer	KM-Stand bei Reparatur	Listendatum	Transaktionstyp
28. Februar 2017	69150 - ALFA ROMEO AND FIAT OF BURLING 08503102 - Lamp, headlamp-Right side	014723	17.405 Miles	2017034	WARRANTY
28. Februar 2017	69150 - ALFA ROMEO AND FIAT OF BURLING 08S93182 - Customer Satisfaction Notifica	A14723	17.405 Miles	2017031	RECALL REPAIR
9. Januar 2017	69150 - ALFA ROMEO AND FIAT OF BURLING 085032N1 - Bulb, headlamp-Right or left s 1819179M - Update Multiple Modules-Module 18198592 - Electric Vehicle Control Unit	013888	16.387 Miles	2017024	WARRANTY
9. Januar 2017	69150 - ALFA ROMEO AND FIAT OF BURLING 18S26182 - Safety Recall S26 - Reprogram	013888	16.387 Miles	2017024	RECALL REPAIR
24. Juni 2016	69150 - ALFA ROMEO AND FIAT OF BURLING 18R15182 - Safety Recall R15 - Reprogram	011397	12.028 Miles	2016064	RECALL REPAIR

Verkaufsinformationen

Verkaufshändler: 69150 ALFA ROMEO AND FIAT OF BURLING
Stadt: BURLINGAME
Telefon: (650)347-4800

Verkaufstyp: L - BROKER
Bundesland/Provinz: CA
Land: USA

Rückrufinformationen

Nicht abgeschlossener Rückruf

Keine Informationen zu nicht abgeschlossenem Rückruf verfügbar

Abgeschlossener Rückruf

Rückrufnummer	Beschreibung	Startdatum	Reparaturdatum
R15	REPROGRAM ELECTRIC VEHICLE CONTROL UNIT	21. Mai 2015	24. Juni 2016
S26	REPROGRAM POWER INVERTER MODULE	23. Juni 2016	9. Januar 2017
S93	HIGH VOLTAGE BATTERY DEGAS VENT PLUGS	2. Februar 2017	28. Februar 2017

So stand er beim Händler in Detroit (unweit vom GM Tech-Center, das ich aus meiner Zeit bei Opel ja gut kenne):



Mithilfe seines US-Kontaktmanns ließ Herr Krause ihn per LKW an die Ostküste bringen, dort einschiffen und im Container nach Bremerhafen schippern. Das passierte über den Jahreswechsel, was die Sache nicht wirklich beschleunigen half...

Hier ein Bild vor'm Einschiffen:



Schließlich kam im Februar die freudige Nachricht, dass er auf deutschem Boden heil gelandet war. Der Spediteur erledigte alles vor Ort und Herr Krause brachte den Fiat zum Umrüster SR-Point in Bremen, der das Auto TÜV-fertig machte und für das Gutachten sorgte.



Ich checkte diverse Abholmöglichkeiten: Per Achse war mir angesichts der im Winter kaum über 100 km erwartbaren Reichweite und wegen der dank „Schnarch“ lader langen Ladepausen dann doch zu umständlich. Die Idee, ein Zugfzg. zu mieten mit Anhänger war mir angesichts der 430 km einfacher Strecke auch zu langsam. Eine Spedition zu beauftragen wäre sicherlich eine Möglichkeit, aber halt doch sehr unpersönlich, zumal ich Herrn Krause doch gern endlich mal persönlich kennenlernen wollte. Schließlich wurde ich im IN fündig und fand einen Renault Master Autotransporter für 200 Euro pro Tag zu mieten.

https://www.erento.com/mieten/fahrzeuge_fluggeraete/kastenwagen_bus_lkw/abschleppwagen

Das klappte gut, wenngleich ich den Master erstmal einer kleinen Inspektion inkl. Auffüllung eines Liters Kühlwasser unterziehen durfte. Dafür lief er dann umso besser mit bis zu 166 km/h (leer) und brachte mich in viereinhalb Stunden nach Hude. ☺

Herr Krause händigte mir alle Original-Belege aus (ganz wichtig: das „Certificate of Title“ aus California) Und kläre mich darüber auf, dass ich versehentlich den Kaufbetrag in Euro statt Dollar an ihn überweisen hatte – was er mir erstattete. Ein feiner Kerl! Alles Zubehör (Navi, Reifenkit, Ladekabel, Bedienungsanleitung) war vorhanden – keineswegs eine Selbstverständlichkeit. Mit seiner Hilfe das Auto aufgeladen, festgezurt, dann heimgefahren und abends müde, aber happy zuhause. Hier durfte mein Fiat seine erste Nacht verbringen - am Morgen danach versuchte die Sonne, kalifornische Verhältnisse zu realisieren, damit der Kleine nicht so friert...



Nun schnitt ich den US-Stecker vom „120V“ Fiat-Ladebrikett ab und klemmte einen 16A-Schuko-Gummistecker an. Achtung: die grüne Ader ist Schutzerde! Den Tipp hatte ich aus o.g. Forum. In die Steckdose – keine Sicherung flog raus, der Kasten zeigte alle grünen Lämpchen, also gleich den Typ-1-Stecker in den Fiat gesteckt ... und er saugte 2700 Watt aus meiner PV – alles direkt aus der Sonne. Prima!



Ich schaffte es zunächst nicht, das Einstell-Menü aufzurufen. Dank eines Tipps im Forum drückte ich den Taster außen axial am Blinkerhebel so oft, bis der Fiat mittig abgebildet im Display erschien und schon ging es...

Typ-1 Ladebuchse



Die Probefahrt brachte weitere Erkenntnisse:

Die Betätigung der Hupe braucht eine feste Hand. Und nach Bremsvorgängen geht die Airbag-Kontrolle an, wenn Jemand auf dem Beifahrersitz sitzt. Könnte was mit einer womöglich ausgeschalteten Sitzerkennung zu tun haben – wo ist denn der Schalter? Außerdem hält er wohl noch ein paar Aufgaben für mich Fahrwerker bereit: er zieht leicht nach links und zeigt deutliche Lastwechselreaktionen geradeaus (beschleunigen nach links, „Gas“ weg, geradeaus). Werde mal die Vorderräder rechts/links tauschen (die Reifen vorn sind eh schon die 2te Garnitur, was bei 23000 mls durchaus auf hohen Reifenverschleiß hin deutet) und die Spur vorn und hinten vermessen. Sowa kann von den Reifen kommen, von ungleich langen zu stark angewinkelten Antriebswellen oder von einer schief im Auto befestigten Hinterachse. In Youtube findet man zu Letzterem Hinweise.

Ansonsten ist er schön leise, federt wirklich kommod und hat reichlich Beschleunigungspower. Die Heizung geht schnell und wirkungsvoll, das (Glas-) Schiebedach (Kopffreiheit geht bei meinen 1,84 Metern Körperlänge „gerade noch so“) ist in Kippstellung hinreichend leise und die Sitze sind bequem. Der Fußgänger-Warn-Quäkster ist so leise, dass er im Auto nicht nervt. Das kurze Hupen beim Abschließen mit der FB ist doof – da findet sich wohl noch eine Lösung. Das Tag-Fahrlicht war im Menü aktivierbar. Radio und TomTom brauchen eine Europäisierung – mal gespannt, ob ich dafür eine Lösung finde. Der Radio/CD-Klang ist muffig, als wären keine Hochtöner montiert. Aber das kann ich ja ;)

Erst nochmal laden, diesmal am 3 x 32A Drehstrom mit dem Go-E Charger und dem Typ 2->1-Kabel. Erst einphasig begrenzt, da saugt er 3600W, dann volles Rohr, dann saugt er 6700W und sagt im Display, dass er das doppelt so schnell schafft.



Also fuhr ich zum Limburger Fiat-Händler – mal gespannt, was er so von der Kiste hält! -> viel, vielleicht kann ich ihn ja überzeugen, das Thema anzugehen. Immerhin kann sein Diagnosegerät den 500E kpl. auslesen. ☺

Interessant im Display zu beobachten, bis zu welcher Rekuperationsleistung man mit sanftem Fuß auf dem Bremspedal kommt, bevor die eigentliche Bremse aktiv wird – was man am Rückgang der Rekuperationsanzeige sieht. Bisher bis zu 71 kW geschafft. Das haben die Chrysler/Bosch-Leute gut aufeinander abgestimmt.

Besuch in Kevins Werkstatt:

Die original schief eingebaute Motorhaube nach lösen des rechten Scharniers nun ordentlich ausgerichtet.

Von unten inspiziert -> Unterbodenschutz hat er, aber keine Hohlraumversiegelung. -> kriegt er also bald. Und ich werde wohl die Motorschutz-Verkleidung vorn unten ergänzen – das dürfte der Aerodynamik gut tun und Schmutz-Einwirbelungen an die empfindlichen Teile des Antriebs minimieren. Mein Fahrwerker-Auge hat zudem 3 Streben erblickt, die mir deutlich zu labberig aussehen. Mal gucken, was wir da basteln können.

Die beiden Vorderräder gegeneinander getauscht -> das Schiefziehen wanderte mit, also taugen die vietnamesischen Allwetter-Gummis nix. Die werde ich sehr bald durch was ordentliches ersetzen. Die rutschen halt auch auf nassem Asphalt und verursachen Schiefziehen dank zu hoher Konuskräfte.

Die flotte Heimfahrt durch kurvige Taunus-Sträßchen schraubte den Verbrauch auf knapp 5 km/kWh hoch, was Kosten von knapp 4 Cent pro Kilometer bedeutet, falls mich Adam Ries nicht verlassen hat. Mein (noch vorhandener) Stinker ist deutlich teurer... - Der Durchschnittsverbrauch nach bisher 700 km pendelt sich (lt. Anzeige) auf knapp 7 km/kWh ein was 14,3 kW/100 km entspricht - das deckt sich in etwa mit Berichten von Zoe-Eignern. Dabei waren auch Fahrten mit Heizung, Licht etc.

Sobald eine Person auf dem Beifahrersitz sitzt, moniert die Anzeige den Beifahrerairbag. Die Diagnose zeigte den in der Beifahrer-Sitzlehne eingebauten Airbag als Verursacher. Höchstwahrscheinlich liegt das am Steckkontakt (unter'm Sitz).

Nun europäische Räder/Reifen (Original vom Fiat 500 Stinker) mit derselben Reifengröße 185/55R15 montiert -> welch eine Verbesserung! Perfekte Geradeausstabilität auch auf der kritischen (uneben mit wechselnder Fahrbahnneigung) Landstraße Runkel-Brechen. Die labberige Lenkung ist nun perfekt zentriert, präzise und mit realistischer Rückmeldung. Und das Auto ist sehr sicher und stabil in Kurven, ohne die unangenehm übertriebene Untersteuertendenz der Originalreifen. Ich kann Obelix nur zustimmen: die spinnen, die Amis!



Stand: 18-4-18

Ein interessanter Beitrag im Forum zu einem Fehler, den ich noch nicht hatte (hier als copy-paste):

[Humidity sensor internal Fehler](#)

Heute stand mein Orange Beauty auf prahlenden Sonne beim Laden. Nach 3 Stunden wurde es unterbrochen und Beauty sagt: Service Electric system! Batterie Abklemmen und Restart ist nix gebracht. OK, Zeit für AlfaOBD. Fehler B11FA - Humidity sensor internal.

Es ist zwar möglich es zu löschen aber Warnung auf Instrumentpanel bleibt. Interessant - man kann mit dem Wagen fahren.

Lösung: Es handelt sich um aktives Teil welches misst Feuchtigkeit im Cockpit!

1. 12V Batterie abklemmen.
2. Sensor Abdeckung entfernen. Es befindet gleich neben Rückspiegel. Bitte schauen hier für Details http://www.fiat500owners.com/forum/8-fi..._ost1257297
3. Sensor Kabel mit Konnektor ausziehen.
4. 12V Batterie wieder an. Schlüssel im MAR und Fehler löschen. Es kommt ein nächstes Fehler „Humidity Sensor disconnected“.
5. Wieder 12V Batterie abklemmen.
6. Sensor Kabel wieder verbinden.
7. 12V Batterie wieder an.
7. Fertig.

So hat's bei mir funktioniert.

Der Grund war mit Sicherheit überhitzte Sensor Elektronik. Neue kostet etwa 55\$ aber leider wahrscheinlich nur in USA zu kaufen ist. Ziemlich dumm, dass so ein Fehler Laden verhindert.

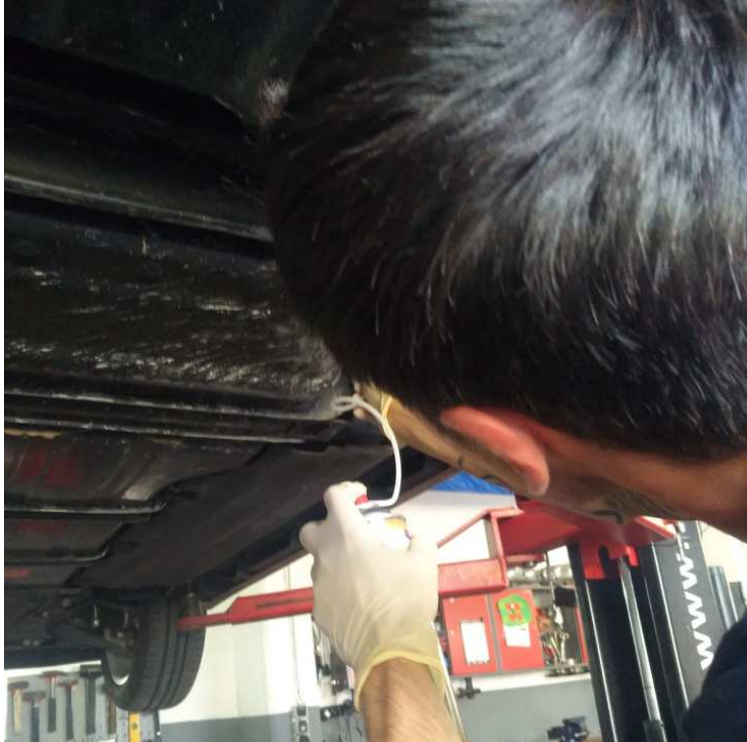
#

August 2018: So, nach fast 4000 inzwischen gefahrenen Kilometern (fast kpl. mit eigenem Dachstrom) mit ausführlichen Reichweitentests bei allerlei Bedingungen haben wir endlich den 2ten Werkstatt-Termin gemacht.

Da Kevin, der KFZ-Meister meines Vertrauens, inzwischen seinen Elektroschein gemacht hat, kam erstmal eine entsprechende Kennzeichnung ans Auto:



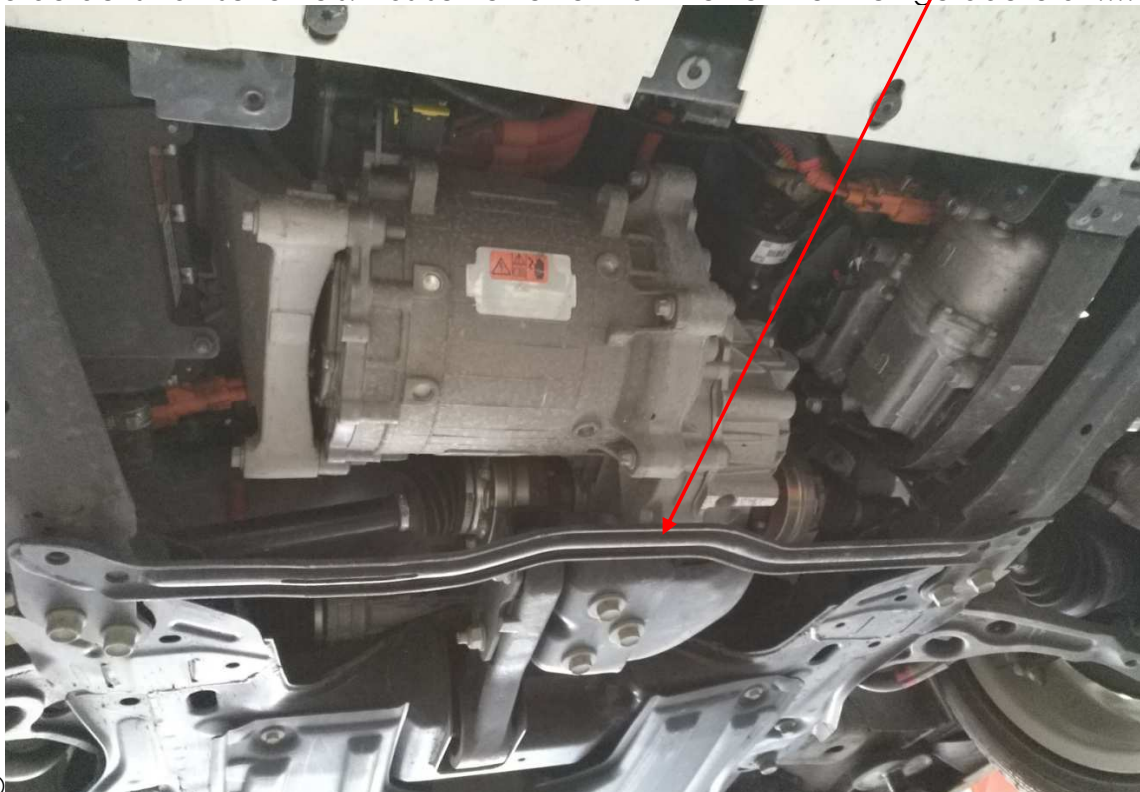
Gefolgt von einer Hohlraumversiegelung mit „Presto“ Wachs:



Die Überprüfung aller Fahrwerksschrauben auf festen Sitz brachte keine unliebsamen Überraschungen.

Blick von unten in den Motorraum:

Hier auch schön zu sehen: die doch sehr schwach dimensionierte Querstrebe des Vorderachs-Fahrschemels. Das schreit einen Fahrwerker wie mich geradezu an....



Damit man das Blechle nicht mehr sieht und die Luft weiß, wo sie nicht mehr für bremsende Wirbel sorgen soll, hatte ich aus Polen eine Unterbodenverkleidung des Verbrenners gekauft und diese nun montiert:



Wenn man das Heck von unten betrachtet...



... dann sieht man förmlich die Verwirbelungen, die im Loch (wo sonst der Endschalldämpfer sitzt) hinter dem Batteriekasten bis zur Heckschürze entstehen. Die Planungen für einen geeigneten aerodynamischen Heckdiffusor sind bereits gemacht und eine Spezialfirma informiert, dafür ein Werkzeug zu machen, damit der dann nicht nur

meinen eigenen Fiat strömungsgünstiger machen wird. Ökonomisch wird das aber nicht.

Ein weiterer Punkt, der die Fahrdynamik stört, ist die vorn weit oben sitzende 12V-Bleibatterie über dem E-Motor. Der Fzg.-Schwerpunkt soll bekanntlich tief und zentral liegen. Da stört alles Gewicht, das vorn und oben ist. Da ich derzeit ohnehin eine Testreihe fahre mit „Plug&Play“-LFP-Starterakkus, habe ich kurzerhand einen mit 30Ah und nur ca. 5 kg Gewicht montiert. Anders als viele der Motorrad-Lithium-Akkus verfügen diese Versuchsmuster über ein eingebautes BMS mit Schutz gegen Unter- und Überspannung und Kurzschluß, was sie, neben der sicheren LFP-Chemie, sehr betriebssicher macht, besser noch als die originale Bleibatterie.

Das Resultat lässt sich spüren: das Auto wirkt auf der VA ruhiger und neigt noch weniger über. Zusammen mit den europäischen Sommerrädern (Originalräder vom Verbrenner) ist das Fahrverhalten nun schon deutlich besser als in der lommeligen US-Version. Mal sehen, was die Versteifung der Querstrebe noch bringt.

Meine Versuche, das Tom-Tom-Navi mit deutschen Karten zu versehen, war bisher dank des abschreckenden Kundendienstes leider noch nicht mit Erfolg beschieden.

November 2018:

Nun habe ich Dunlop Winterreifen auf die amerikanischen Originalräder montieren lassen. Die fahren sich ausgezeichnet mit gutem Lenkgefühl und sogar besserer Traktion als meine schon 5 Jahre alten Goodyear Sommerreifen. Für meinen Geschmack sind 6,5 Zoll breite Felgen zu breit für 185er Reifen, 195er wären da angebrachter. Da ich kein Fan von Super-Niederquerschnittreifen bin, kommt eine Umrüstung auf 16 oder gar 17 Zoll nicht infrage. Allerdings meine ich, dass 195/50R15 rundum auf den (hinteren) 6,5" Rädern ein sehr guter Kompromiss aus Luftwiderstand, Komfort und Traktion darstellen könnte. Und der Freigang sollte trotzdem gewährleistet sein. Mal sehen, wo ich Teile her kriege, um das man auszuprobieren.

Ich habe mir auf Anraten des netten Amerikaners (John) von evolving world

<https://www.youtube.com/watch?v=F7jGrNBz6Bq>

nun den Dongel gekauft: Konnwei KW902 - ELM327 v1.5

[https://www.ebay.de/itm/Konnwei-KW902-ELM327-Bluetooth-OBd2-Car-Diagnostic-Scanner-Code-Reader-Tool-](https://www.ebay.de/itm/Konnwei-KW902-ELM327-Bluetooth-OBd2-Car-Diagnostic-Scanner-Code-Reader-Tool-PA/142929966755?ssPageName=STRK%3AMEBIDX%3AIT&var=441905345564&trksid=p2057872.m2749.l2649)

[PA/142929966755?ssPageName=STRK%3AMEBIDX%3AIT&var=441905345564&trksid=p2057872.m2749.l2649](https://www.ebay.de/itm/Konnwei-KW902-ELM327-Bluetooth-OBd2-Car-Diagnostic-Scanner-Code-Reader-Tool-PA/142929966755?ssPageName=STRK%3AMEBIDX%3AIT&var=441905345564&trksid=p2057872.m2749.l2649)

und die passende Fiat-App „Alfa OBD demo“ runtergeladen. Mal gespannt, ob ich mich da erfolgreich reinkämpfen kann.

Sept. 2019:

Der von dem Amerikaner empfohlene Dongel hat sich, wie leider doch sehr viele seiner Empfehlungen, als falsch herausgestellt.

Immerhin errechnet mein Fiat nach nunmehr knapp 50000 km Laufleistung und 5 Jahren Alter (auch des Akkus) unter günstigen Randbedingungen (um die 25°C Außentemperatur und zuvor „vernünftiger“ Fahrstil ohne zum Verkehrshindernis zu werden) immer noch



unverkürzte Reichweiten.

Das spricht für die ausgezeichneten Zellen und deren perfektes Temperaturmanagement. Bosch hat da einen ziemlich guten Job gemacht! Klar, mit dem Ein-Phasen "Schnarch" Lader belastet man beim Laden die Zellen niemals über Gebühr, aber beim Fahren zieht man schon ab und an mal 4C raus, wenn man mal ordentlich „Gas gibt“.

Nach anderthalb Jahren macht die wendige Kiste immer noch Spaß, zieht nach wie vor das Interesse vornehmlich weiblicher Autofahrerinnen auf sich und bereitet keinerlei Ärger. Allen „F.i.a.T.“ Unkenrufen zum Trotz.

More 2 come... ☺