



Fotos: Fiat, Timo Bürger

„The Italian Upgrade“ nennt Fiat die Stromversion des 600er. Sie kommt zur rechten Zeit, denn der Absatz bröckelt.

Wendiger Stadt-Sprinter

Fiat schickt den neuen elektrischen 600e ins Rennen um die Gunst der Kunden – und macht sogleich ein verlockendes Leasing-Angebot.

Auf 500 folgt 600 – oder italienisch: Nach Cinquecento kommt Seicento. Die Autobauer aus Turin bringen nach dem Fiat 500e nun mit dem Fiat 600e ihr zweites vollelektrisches Modell an den Start. „The Italian Upgrade“ nennen die Italiener den 54 Zentimeter längeren Crossover. Der soll als „Meister der urbanen Mobilität“ (Fiat) mit „noch mehr dolce vita bei kompakter Größe“ das B-Segment erobern.

Ausreichend Platz

Und wie groß – oder kompakt – ist der 5-Türer und 5-Sitzer wirklich? Nun ja – vorne sitzt es sich als Erwachsener recht bequem und luftig – solange die hintere Reihe nicht mit Insassen besetzt ist. Dann heißt es für die Hinter-

bänkler: Knie (und gegebenenfalls auch Kopf) einziehen. Aber nichtsdestotrotz: Das Fahrzeug ist als urbaner und wendiger Stadt-Flitzer konstruiert und nicht als Langstreckenfahrzeug mit Lademeister-Qualitäten – das Platzangebot geht also völlig in Ordnung.

Der Kofferraum dagegen bietet für ein Auto dieses Segments (Länge 4,17 Meter bei einer Breite von 1,78 Metern und einer Höhe von 1,52 Metern) sehr ordentliche 360 Liter Volumen, dürfte allerdings gerne mehr als zwei Plastikhaken bieten, um daran ein Gepäcknetz zu befestigen.

Praktisch: Die Rücksitzbank kann asymmetrisch im Verhältnis 60:40 umgeklappt werden, dann ist der Gepäckraum immerhin 1.231 Liter groß;

groß genug, um einige (kleine) Koffer und Taschen unterzubringen.

Zwei Ausstattungsniveaus

Völlig in Ordnung geht auch die Verarbeitung des elektrischen Turiners. Zwar verwenden die Italiener viel Hartplastik – das fällt aber weder optisch noch haptisch negativ auf. Der Mittelunnel wird mit einer faltbaren Abdeckung vor neugierigen Blicken geschützt, praktisch sind die flexiblen Getränkehalter. Serienmäßig gibt es einen gut ablesbaren 10,25 Zoll großen Bildschirm. Auch die 7-Zoll-TFT-Instrumentenanzeige hinter dem Lenkrad bietet klar gegliederte und wenige Rätsel aufgebende Informationen.



1



2



3



4



5

1 Die Verwandtschaft zum Jeep Avenger sieht man am Cockpits.
 2 Das Zentralsdisplay ist nicht groß, aber gut. 3 360 Liter können mit auf die Tour. 4 Je nach Körpergröße ist hinten der Kopf oder das Knie ein Problem. 5 E-Power aus dem Stellantis-Kasten.

Fiat 600e

Preis ab: 30.664 Euro

E-Motor | 115 kW/156 PS

260 Nm | 9 s | 150 km/h

WLTP: 15,2 kWh

Reichweite: 409 km

AC/DC: 11 kW/100 kW

Akku (brutto/netto): 54/51 kWh

4.171 x 1.781 x 1.523 mm

Kofferraum: 360–1.231 Liter

KH: 15 | **TK:** 18 | **VK:** 25

Service: 12.500 km/1 Jahr

Garantie: 2 Jahre;

8 Jahre/160.000 km (Batterie)

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

Zwei Ausstattungsvarianten stehen zur Verfügung (Einzeloptionen gibt es überhaupt nicht): die Basisversion „Red“ und die höhere Ausstattung „La Prima“. Zur Serienausstattung des Fiat 600e gehören beispielsweise elektrische Fensterheber

und elektrisch verstellbare Außen- spiegel, Ambiente-Beleuchtung, ein 10,25 Zoll großes Display, ein Audio- system, Klimaautomatik und diverse Assistenten für die Sicherheit auf der Straße. Die höhere Ausstattung wartet mit 18-Zöllern (statt 16) auf, bietet teilautomatisiertes Fahren, noch mehr Sicherheitshelfer, einen höhen- verstellbaren Kofferraumboden so- wie kabelloses Laden fürs Smartpho- ne, um nur einige Features zu nennen.

Moderater Real-Verbrauch

Recht unprätentiös und unaufgeregt präsentiert sich der nicht ganz so klei- ne Italiener bei einer ersten Ausfahrt: Der Fronttriebler mit 18-Zöllern liegt ruhig in der Kurve, das Fahrwerk ist weder zu soft noch zu straff abge- stimmt. Auch Leistung und Beschleu- nigung sind für ein Fahrzeug dieser Abmessungen durchaus passend:

Der Permanentmagnet-Elektromo- tor leistet umgerechnet 156 PS und 260 Newtonmeter. Damit beschleu- nigt der Fiat 600e von 0 auf 100 km/h in 9,0 Sekunden. Und wer sich damit zufriedengibt, wird auch an der Höchstgeschwindigkeit von 150 km/h nichts auszusetzen haben. Der Fahrer kann bei seinen Touren zwischen den

Fahrmodi Eco, Normal und Sport wählen – wobei Normal- und Sport- modus am besten gefielen.

Bezüglich des Stromkonsums ver- hält sich der Fiat unauffällig – etwa 15 kWh/100 km Strombedarf wies der Bordcomputer nach einer einstündi- gen Testrunde aus, während dieser allerdings nur ein kleines Stück jen- seits der 100 km/h gefahren wurde. Zudem war es an diesem Oktobertag nicht allzu kühl.

Die Lithium-Ionen-Batterie bietet eine Kapazität von 54 kWh – 400 WLTP-Kilometer sollen so drin sein. 100 kW Ladeleistung sind maximal möglich. AC-Laden gelingt mit dem dreiphasigen 11 kW Onboard-Lader.

Für 30.664 Euro (La Prima: 35.706 Euro, jeweils netto) dürfen alle Inte- ressierte die Basisversion ihr Eigen nennen. Nicht wenig Geld für genau genommen ein Mini-E-SUV. Wer das Fahrzeug aber nicht besitzen, son- dern lediglich nutzen will, kann das Fiat-Leasingangebot nutzen: 299 Euro monatliche Rate (brutto), keine An- zahlung bei 40.000 Kilometern über vier Jahre Laufzeit. So lässt sich der Kleine für (einigermaßen) kleines Geld fahren. Allerdings muss er jedes Jahr zur Inspektion, ebenso wie der Jeep Avenger-e – ein Ärgernis. *tb*



Jetzt auf
die Mobilität
von morgen
setzen!

Fehlende Parkplätze? Mit JobRad passé!

Tschüss Parkraumnot! Auf einen Autostellplatz passen bis zu 10 Räder. Jetzt heißt es umsatteln – und zwar **einfach und kostenneutral** mit JobRad!

Bereits über **60.000 kleine und große Arbeitgeber** unterstützen wir als Marktführer im Dienstrad-Leasing mit unserer Expertise. **Und bald auch Sie?**

SIEGER



Deutscher
Nachhaltigkeitspreis
2024

JOBRAD