



Fiat 600e La Prima

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (115 kW/156 PS)

Es ist schon viele Jahrzehnte her, als Fiat ein Modell 600 im Angebot hatte. Nun nutzen die Italiener den Namen und die damit verbundenen Erinnerungen und legen praktisch das Modell 600 neu auf. Anfangs hatte sich Fiat fest vorgenommen, zumindest in Deutschland nur die elektrische Variante anzubieten. Die Ausstattung ist umfassend, es gibt viele hilfreiche und praktische Assistenten. Die Antriebsleistung ist absolut ausreichend, um flott unterwegs sein zu können. Zumindest vorn sitzen selbst zwei große Erwachsene einwandfrei, dennoch darf man vom Platzangebot nicht zu viel erwarten. Der Fiat bleibt nunmal ein Kleinwagen, jedoch mit den entsprechenden Vorteilen, wenn man durch enge Gassen fahren will oder in der Stadt einen Parkplatz finden muss. Auch der Komfort entspricht dem eines guten Kleinwagens, hier gibt es nichts zu kritisieren. Nicht so ideal ist der Verbrauch von 18,2 kWh/100 km im ADAC Ecotest, hier kann der 600e für einen Elektrokleinwagen nur ein durchschnittliches Ergebnis erzielen. Entsprechend überschaubar ist die Reichweite von gut 300 km. Wenn die Bedingungen nicht mehr günstig sind (niedrige Temperaturen oder höheren Geschwindigkeiten), dann muss man schon nach 200 km wieder an die Ladesäule. In der voll ausgestatteten La Prima-Version liegt die Preisangabe bei 42.990 - dabei handelt es sich aber nicht um eine versehentliche Auszeichnung in DM, sondern tatsächlich um Euro. Schon zu DM-Zeiten wäre es ambitioniert gewesen, für das Gebotene diesen Preis zu erzielen. Daher verwundert die Kaufzurückhaltung beim 600e nicht. Die logische Konsequenz: Fiat schiebt eine Variante mit einem mildhybridisierten Benziner nach. Mit gleicher Ausstattung lassen sich so 11.000 Euro sparen. Beim aktuellen Benzinpreis reicht dieser Betrag für über 130.000 km Kraftstoffkosten. Und die auch nicht gerade niedrigen Stromkosten sind in diesem Beispiel noch gar nicht gegengerechnet. Wie sollen sich also rund 35 Prozent Aufschlag für den Elektroantrieb gegenüber einem sparsamen und modernen Hybridantrieb rechnen? **Konkurrenten:** u.a. Alfa Romeo Junior, Citroen e-C3 Aircross, Jeep Avanger, Mini Aceman, Peugeot e-2008.

- ⊕ umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, gute Fahrleistungen, sicheres und ausreichend komfortables Fahrwerk, moderate Unterhaltskosten
- ⊖ sehr hoher Anschaffungspreis, keine Anhänger- und Stützlast, keine Dachlast, mäßige Reichweite, wenig Beinfreiheit im Fond

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 3,2

Zielgruppencheck

	Familie	3,1
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,7
	Transport	3,5
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Karosserie des 600e ist sorgfältig gefertigt und ordentlich verarbeitet. Die Anbauteile sind akkurat eingepasst. Die Anbauteile aus Kunststoff im unteren Bereich der Karosserie können das Blech etwas schützen, wenn man beispielsweise einen Findling übersehen hat. Die Türen müssen aber in weiten Teilen mit nur einer Dichtung auskommen. Das ist dem Geräuschkomfort abträglich und die Schweller verschmutzen schneller - hier hat beispielsweise der technisch eng verwandte e-2008 von Peugeot mehr zu bieten. Der Innenraum orientiert sich stark am Fiat 500e und wirkt vor allem in der La Prima Ausstattung mit den hellen Kunstlederapplikationen und den

Aluleisten und weiteren silbernen Umrandungen optisch ansprechend. Auf geschäumte und damit weiche Kunststoffverkleidungen verzichtet Fiat am Armaturenbrett sowie an den Türverkleidungen gänzlich.

⊕ Der Unterboden ist gut geschützt, vollständig verkleidet und daher aerodynamisch optimiert - wichtig für ein um Effizienz ringendes Elektrofahrzeug.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab offen gehalten, der umständlich eingefädelt wird - eine Gasdruckfeder wäre komfortabler.

3,8 Alltagstauglichkeit

Die 54-kWh-Batterie des 600e (brutto) kann serienmäßig mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2) und Gleichstrom (DC, Steckertyp CCS) geladen werden. Ein Ladekabel für die typische "Haushaltssteckdose" (Schuko) kostet Aufpreis, das Kabel mit Typ-2-Stecker (z.B. für Wallboxen) ist Serie. Das Ladekabel passt gerade so unter den Kofferraumboden - aber nur, wenn man die Kombitasche mit Verbandmaterial und Warndreieck anderweitig verstauen kann. Es gibt deutlich praktischere Modelle mit mehr Platz unten im Kofferraum oder noch besser einem Staufach unter der Fronthaube (Frunk). Das Laden mit 230 V dauert rund 25 Stunden. Dies ergibt in der Praxis wenig Sinn, zumal in diesem Fall die Ladeverluste höher als beim Laden mit 11 kW ausfallen. An einer geeigneten Wallbox benötigt man mit Wechselstrom für die Vollladung gut fünfeinhalb Stunden (bei 11 kW) bis acht Stunden (bei 7,2 kW). Deutlich schneller geht es mit Gleichstrom über CCS; die Ladung von 10 auf 80 Prozent dauert dann nur 29 Minuten an einer Ladesäule, die wenigstens 110 kW Ladeleistung bietet. Die maximale Ladeladeleistung von bis zu 104 kW wird aber nur unter günstigen Bedingungen und auch nur kurzzeitig erreicht. Beispielsweise muss die Batterie warm genug sein - sonst dauert die Aufladung etwas länger. Eine Akkukonditionierung hat der Fiat nicht zu

bieten. Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des Ecotest-Verbrauchs eine Reichweite von rund 315 km. Bei sommerlichen Fahrten innerorts und sehr ruhiger Fahrweise außerorts (bis 100 km/h) sind auch Reichweiten von rund 380 km möglich. Ist man zügiger auf der Autobahn unterwegs, steht der Ladestopp schon kaum 200 km an. Die erlaubte Zuladung beim Testwagen liegt bei 451 kg. Eine Dachlast ist laut Bedienungsanleitung nicht zulässig, eine Dachreling gibt es ohnehin nicht. Die überschaubare Außenlänge von 4,18 m und der noch zufriedenstellende Wendekreis von 11,3 m prädestinieren den 600e für den urbanen Raum, auch die Breite fällt mit 1,99 m (inkl. Außenspiegeln) vergleichsweise günstig aus - viele Autos liegen hier schon über der 2-m-Marke.

⊖ Zum Laden via CCS-Stecker muss man die Kappe vom unteren Teil der Ladedose abziehen - das ist eine unnötig umständliche Lösung, eine kleine Klappe wäre deutlich sinnvoller im Alltag. Eine Anhängelast oder Stützlast sind nicht zugelassen, somit kann man nicht mal einen Fahrradträger nutzen. Ein Reserverad oder Notrad ist nicht lieferbar, es ist nur ein Reifenreparatur-Set serienmäßig an Bord; Wagenheber und Schraubenschlüssel gibt es nicht.

3,1 Licht und Sicht

Die Übersicht auf die Fahrzeugenden geht insgesamt in Ordnung. Weder die Vorderkante der Motorhaube noch der Heckabschluss sind eindeutig zu sehen, allerdings können die Enden vorne wie hinten doch recht gut eingeschätzt werden. Die Sicht auf den Verkehr ist dank der erhöhten Sitzposition gut, allerdings versperrt der Bereich um den Innenspiegel das Blickfeld nach vorn deutlich, was beispielsweise die Sicht auf eine Ampel erschwert. Die grundsätzliche Rundumsicht wird vor allem durch die breiten C-Säulen und den hohen Heckabschluss negativ beeinflusst, was insbesondere beim Abbiegen nach rechts die Sicht auf das Verkehrsgeschehen beeinträchtigt. Vorn sieht man bodennahe Hindernisse noch relativ nah am Fahrzeug, hinten gelingt das deutlich schlechter. Positiv immerhin: In der La Prima Ausstattung sind alle verfügbaren Einparkhilfen serienmäßig, so gibt es Parksensoren an Front und Heck, einen Parkassistenten und eine Rückfahrkamera bereits ab Werk. Weitere Kameras für einen 360-Grad-Rundumblick sind nicht erhältlich. Immerhin generiert die Elektronik aus dem Bild der Heckkamera eine 180-Grad-Übersicht. Nachtfahrten werden durch den automatisch abblendenden Innenspiegel erleichtert. Die LED-Scheinwerfer liefern eine ordentliche Fahrbahnausleuchtung ab, setzen mit ihrem Reflektionssystem aber keine Glanzpunkte. Das Abblendlicht könnte etwas homogener strahlen. Eine automatische Leuchtweitenregulierung sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage gibt es nicht. Positiv: Der 600e deaktiviert das Fernlicht bei entgegenkommendem Verkehr automatisch und realisiert mit Hilfe der Nebelscheinwerfer ein Abbiegelicht - zumindest die rudimentäre Lösung eines Abbiegelichts. Die Außenspiegel sind groß und bieten eine gute Sicht nach hinten, allerdings blenden sie nicht automatisch ab - das kann nur der Innenspiegel. Auch fehlen den Außenspiegelflächen asphärische Bereiche, um die seitlichen Bereiche neben dem Auto (Toter Winkel) besser einsehen zu können.

2,6 Ein-/Ausstieg

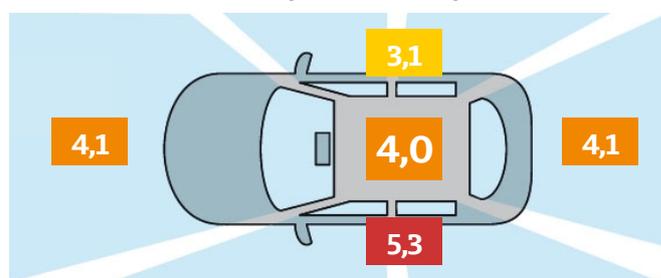
Die SUV-ähnliche Bauart bringt eine erhöhte Sitzposition mit sich (knapp 51 cm über der Straße, Sitz ganz nach unten gestellt), welche den Einstieg grundsätzlich erleichtert. Allerdings ist im Falle des 600e der Seitenschweller relativ hoch, die Füße müssen weit angehoben werden. Innen stört dann zusätzlich eine deutliche Stufe zwischen Fußraumboden und Schweller, weshalb man auch beim Aussteigen die Füße nennenswert anheben muss. Die Türausschnitte vorn sind ausreichend groß, Höhe und Breite absolut gesehen machen aber deutlich, dass es sich bei diesem Fiat immer noch um einen Kleinwagen handelt. Umso mehr merkt man das beim Einsteigen hinten, hier ist der Fußraum recht eng - zusätzlich zum



Die breiten Dachsäulen und der hohe Heckabschluss verhindern eine gute Sicht nach hinten.

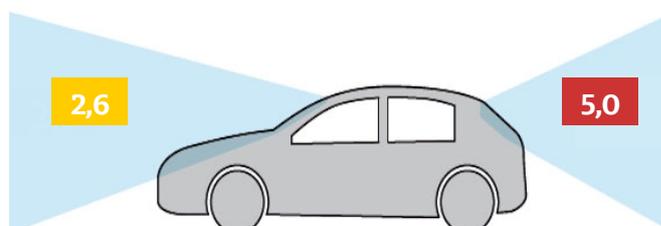
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



hohen Schweller. Das Ver- und Entriegeln gelingt dank der "Keyless Entry"-Funktion ohne einen Knopfdruck am Fahrzeugschlüssel. Der Fiat öffnet und verriegelt beim Annähern sowie beim Entfernen vom Fahrzeug automatisch. Alternativ kann der 600e über einen Sensorbereich am Türgriff geöffnet oder abgesperrt werden, auf der Beifahrerseite und im Fond gibt es jedoch keine Sensoren an den Türgriffen. Die Türen werden vorne wie hinten an nur zwei Rastpositionen offengehalten und bieten an Steigungen zumindest ausreichende Haltekräfte.

⊖ Fiat spart sich die Haltegriffe für den Fahrer und die Fondpassagiere, einzig der Beifahrerplatz verfügt über einen

Griff am Dachhimmel. Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Wenigstens ist im Schlüssel ein Bewegungssensor integriert, der nach ein paar

Minuten die Sendeeinheit abschaltet; so kann zumindest ein abgelegter Schlüssel nicht mehr überbrückt werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

3,3 Kofferraum-Volumen

Der 600e ist dank seiner kompakten Außenmaße ein praktisches Stadtauto. Bezüglich des Platzes innen kann Fiat aber nicht zaubern, und so fällt insbesondere der Kofferraum überschaubar aus. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 275 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 365 l oder alternativ sechs handelsübliche Getränkeboxen hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 635 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.030 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung. Befindet sich der variable Ladeboden in der oberen Position, kann man damit 60 l vom Gepäckraum nach unten abtrennen. Unter dem Kofferraumboden können kleine Utensilien wie ein Ladekabel oder eine Verbandtasche mit Warndreieck verstaut werden, der Platz ist aber sehr begrenzt.

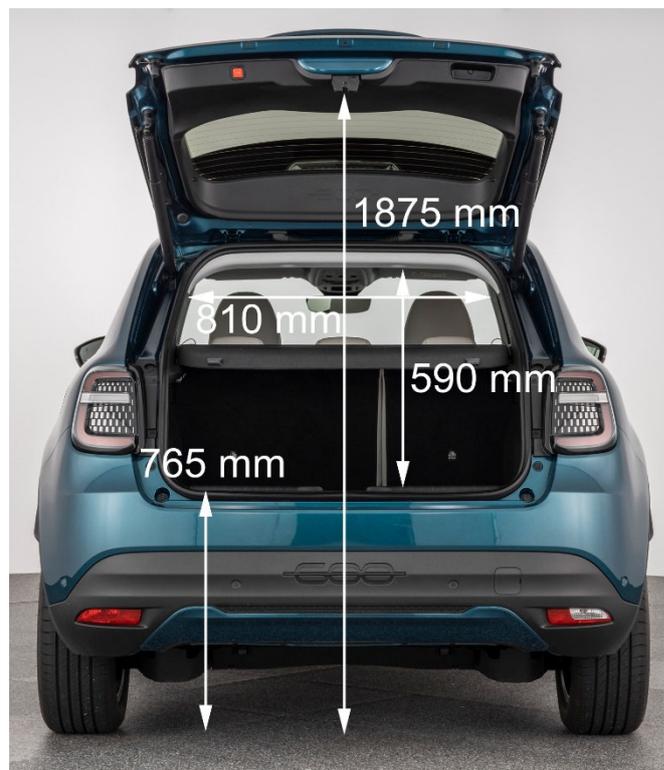


Der Kofferraum mit 275 Liter Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse eher durchschnittlich.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Kofferraums geht in Ordnung. Die maximale Öffnungshöhe der elektrisch angetriebenen Heckklappe ist auf unter 1,90 m begrenzt, große Menschen sollten also auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen. Das Heckklappenschloss ist zwar mit Kunststoff ummantelt, steht aber dennoch nennenswert ab. Die Höhe der Heckklappe lässt sich begrenzen, praktisch beispielsweise in niedrigen Garagen. Zudem kann der Heckdeckel über eine eigene Taste vom Fahrerplatz aus geöffnet und geschlossen werden. Verbesserungswürdig: Die Ladekante liegt mit erheblichen 77 cm sehr hoch über der Fahrbahn, so dass sich das Beladen mühselig gestalten kann. Innen hat man eine knapp 15 cm hohe Stufe zur Ladekante hin, wenn der Boden in der unteren Position eingelegt ist; hängt man den Ladeboden eine Etage höher, verkleinert sich die Stufe innen auf 8 cm. Bei umgeklappten Sitzen ist der Ladeboden weitgehend eben; im Bereich der Rücksitze steigt die Fläche an. Das Ladeabteil wird nur von einer kleinen LED-Lampe seitlich links erhellt, das ist etwas dürftig. Eine Steckdose für den Anschluss von Elektrogeräten bietet der 600e im Kofferraum nicht. Baut man die Laderaumabdeckung aus, lässt sich diese unter dem Ladeboden verstauen.

⊕ Im Alltag erweist sich die berührungslose Öffnung der Heckklappe als Vorteil. Führt man den Schlüssel bei sich, lässt sich der Kofferraum mit einem Fußschwenk unter dem Fahrzeugheck entriegeln und fährt selbstständig auf.



Die recht hohe Ladekante mit ca. 77 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums beschwerlich.

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Entriegelt werden die Lehnenteile über kleine Hebel an der Oberseite - das gelingt ohne Verrenken praktisch nur vom Innenraum, nicht jedoch vom Kofferraum aus. Die äußeren Rücksitzgurte haben keine Halterung. Beim Aufstellen der Lehnen sollte man daher darauf achten, sie nicht einzuklemmen

2,9 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Die Bedienung des Fiat 600e fußt auf ein paar haptischen Tasten und hauptsächlich auf einem 10,25 Zoll großen Touchscreen, wie man ihn schon aus dem Fiat 500e kennt. Grundsätzlich findet man sich im 600e recht schnell zurecht, die meisten Bedieneinheiten befinden sich dort, wo man sie vermutet. Doch es gibt auch Ausnahmen: Die Taste zum Öffnen und Schließen der Heckklappe befindet sich in der Überkopfbedieneinheit, wo sie wohl die meisten Fahrer zuletzt suchen würden. Bei der Sitzheizung kann es ebenfalls verwirrend werden: Sie kann durch das recht frei konfigurierbare Infotainment an insgesamt drei Stellen angewählt werden - eine einfache Taste in der Klimabedieneinheit wäre die bedienfreundlichere Lösung. Für die Bedienung des Infotainments hat Fiat die "Home"-Taste zwischen die Luftausströmer ausgegliedert. In der Praxis erweist sich die Platzierung der Taste als suboptimal, da man beim Nutzen des Touchscreens immer absetzen und auf die "Home"-Taste eine Ebene tiefer tippen muss. Fiat meint es an dieser Stelle zwar gut, doch eine Schaltfläche auf dem Touchscreen wäre in diesem Fall hinsichtlich der Blickabwendungszeit die bessere Lösung. Ungewöhnlich, aber letztlich verständlich und gut sichtbar platziert sind die Tasten für die Fahrtrichtungswahl. Das Infotainment bietet einen nützlichen Individualisierungsumfang. Ist man bereit, sich mit dem System auseinanderzusetzen, kann man die oberste Bedienebene aus einer großen Auswahl von Kacheln auf seine Bedürfnisse anpassen und hat so häufig benutzte Funktionen oder Info-

und dabei zu beschädigen. Eine Durchlademöglichkeit gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Auch sonst bietet der 600e nur Standardleistungen im Kleinwagenbereich, es gibt keine Seitenfächer oder spezielle Befestigungssysteme für kleines Gepäck. Lediglich zwei Taschenhaken links und rechts sind verfügbar.

Anzeigen direkt zur Verfügung. Zudem gefällt, dass es für die Lautstärkeinstellung einen klassischen Drehregler gibt.

⊖ Die Schminkspiegel sind weder auf der Fahrer- noch auf der Beifahrerseite beleuchtet. Man muss den Startknopf immer recht lange drücken, bis eine Reaktion erfolgt. Das ist nervig und erscheint in der Praxis unnötig. Letztlich ist es ein altes "Laster" von Peugeot-Modellen, wobei diese ungewöhnliche Bedienung bei Peugeot kurioserweise schon wieder weitgehend abgeschafft wurde.



Den Preis von etwa 43.000 Euro sieht man dem Italiener im Innenraum nicht an. Die Materialauswahl wirkt nicht besonders hochwertig, dafür lässt er sich weitgehend funktionell bedienen.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der 600e ist serienmäßig mit dem 10,25-Zoll-Infotainmentsystem ausgestattet, das auf dem Betriebssystem Android Automotive basiert. Die getestete Topausstattung La Prima umfasst ein Radio mit DAB+, eine Bluetooth-Freisprechanlage, USB-Schnittstellen (1x USB-A und 2x USB-C), die Smartphone-Integration per Apple CarPlay oder Android Auto (beides kabellos) und eine induktive Smartphone-Ladestation. Auch das Navigationssystem ist serienmäßig an Bord, Online-Dienste wie Echtzeit-Verkehrsinformationen kosten aber schon nach einem Monat Aufpreis. Dann

informiert das Navigationssystem den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie über Ladesäulen in der Umgebung. Allerdings: Eine umfassende Routenplanung mitsamt aktiver Berechnung der Ladestopps bietet der 600e nicht. Mittels der Fiat-App können Fahrzeuginformationen (Ladezustand, Reichweite, Standort etc.) abgerufen sowie Fahrzeugeinstellungen vorgenommen werden. Für die Anpassung an den jeweiligen Fahrer können Profile konfiguriert werden. Zudem ist das Einstellen eines Privatmodus möglich, der das Teilen von Daten und Standorten

unterbindet. Die Sprachsteuerung reagiert auf natürliche Sprache und bietet erweiterte Funktionalitäten wie zum

Beispiel das Steuern der Klimautomatik. Allerdings reagierte sie im Test auf Sprachbefehle oft träge oder mit Unverständnis.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m zurückschieben, was für ein SUV der Kleinwagenklasse ein guter Wert ist. Die Kopffreiheit fällt sogar noch ein Stück großzügiger aus, erst deutlich über zwei Meter große Personen würden an den Dachhimmel stoßen. Das

Raumgefühl ist insgesamt angenehm und wird vorrangig durch die hohe Seitenlinie und den vergleichsweise geringen Abstand zwischen Armaturenbrett und Frontscheibe geschmälert. Die Ambientebeleuchtung ist dem Raumgefühl dagegen zuträglich, insbesondere nachts.

3,9 Raumangebot hinten

Der 600e wartet im Fond mit keinem besonders großzügigen Raumangebot auf. Auf Grund des kleinen Radstandes reicht die Beinfreiheit nur für bis zu 1,75 m große Personen aus, sofern die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt sind. Die Kopffreiheit hingegen ist großzügig, sie genügt für über 1,90 m große Insassen. Dass der Fond in Summe beengt wirkt, liegt neben der bescheidenen Innenbreite auch an der recht hohen Fensterunterkante. Eine Ambientebeleuchtung gibt es hinten nicht.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Der 600e bietet ein großes Fach direkt in der Mittelkonsole, das mittels eines Faltschirms abgedeckt werden kann, wie man es beispielsweise von Apple iPads kennt - immerhin ein haptisches Highlight. Weitere Fächer finden sich in den Türverkleidungen (zu klein für 1-l-Flaschen) sowie unter der Mittelarmlehne. Doch bei all der Nützlichkeit der Ablage- und Verstaumöglichkeiten: Gummierte oder mit Stoff bezogene Flächen, die die verstauten Gegenstände daran hindern, zu rutschen und zu klappern, gibt es in keiner der Ablagen. Somit wird das Ablegen der Utensilien zwangsläufig zum Klapperkonzert. Positiv zu erwähnen ist die gut zu erreichende Ablage für das Smartphone mitsamt induktiver Ladefunktion und der Becherhalter in der Mittelkonsole mit seinen verschiebbaren Trennsegmenten.

⊖ Im Fond dagegen sieht es mau aus - es gibt keine Türfächer, keine Becherhalter und auch sonst kaum Möglichkeiten, kleine Gegenstände vernünftig zu verstauen. Einzig die Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitze sind verfügbar. Das Handschuhfach ist schlecht erreichbar, da es niedrig und tief in der Instrumententafel montiert ist. Ein schneller Griff vom Fahrerplatz bleibt somit verwehrt und nimmt dem Handschuhfach in vielen Momenten seine Nützlichkeit. Darüber hinaus ist es nicht beleuchtet, nicht abschließbar, nicht klimatisierbar und nicht mit Filz oder Ähnlichem ausgekleidet.

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Das Fahrwerk des 600e ist tendenziell komfortabel abgestimmt, was grundsätzlich zu einem Elektrofahrzeug gut passt. Es bleibt aber ein Kleinwagen und in diesem preissensiblen Segment setzen die Hersteller eher auf günstige technische Lösungen. So bietet der 600e innerorts einen zufriedenstellenden Federungskomfort, Kopfsteinpflaster wird ordentlich abgefedert, ebenso Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel, die aber einseitig überfahren die Karosserie etwas versetzen.

Über Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel zeigt sich das gute Schluckvermögen des Fahrwerks, dennoch bekommen die Insassen diese Straßenschikane deutlich mit. Mit zunehmendem Tempo wirkt die Federung schluckfreudiger, und so bietet der Elektro-Fiat auf der Landstraße einen angenehmen Komfort. Der zeigt sich auch auf der Autobahn, wo man selbst lange Etappen entspannt zurücklegt.

3,2 Sitze

Der Fahrersitz ist in der La Prima-Ausstattung elektrisch einstellbar, eine Justiermöglichkeit der Sitzneigung gibt es allerdings nicht. Es bleibt für beide Vordersitze bei den bekannten Einstellmöglichkeiten: Sitzhöhe, Sitzlängsposition und Lehnenneigung lassen sich justieren. Der Fahrersitz verfügt zusätzlich über eine elektrisch einstellbare Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze, welche auch die Basis für die rudimentäre Massagefunktion ist. Die Einstellung des höhenverstellbaren Beifahrersitzes geschieht manuell - immerhin ist sie vorhanden. Die Konturen von Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm gestaltet und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Die Armauflagen in den vorderen Türen sind nur minimal gepolstert. Die serienmäßige Mittelarmlehne mit Staufach kann

nur längs, aber nicht in der Höhe eingestellt werden; damit ist sie nicht für alle Staturen passend. Die äußeren Rücksitze bieten lediglich eine ausreichende Konturierung der Lehne und Sitzflächen mit geringem Seitenhalt. Die Sitzposition geht in Ordnung, da man mit einem angenehmen Kniewinkel sitzen kann. In der Mitte sitzt man auf einer passablen Polsterung, allerdings stört der Mitteltunnel am Boden.

⊖ Eine Mittelarmlehne für die Rückbank gibt es nicht. Wir vermissen eine Polsterung in den hinteren Türverkleidungen, auf den harten Armauflagen schmerzen schnell die Ellenbogen.

2,9 Innengeräusch

Im Innenraum des Fiat 600e geht es nicht besonders leise zu. Der E-Antrieb ist kaum wahrnehmbar, jedoch sind die Windgeräusche bei hohen Geschwindigkeiten deutlich zu hören. Ansonsten liegen die allgemeinen Fahrgeräusche auf zufriedenstellendem Niveau. Auffällig sind beispielsweise die

Poltergeräusche des Fahrwerks über schlechten Straßen. Bei 130 km/h ergibt sich ein Innengeräuschpegel von 68,5 dB(A), sodass man sich schon gar nicht mehr so entspannt unterhalten kann.

3,0 Klimatisierung

Die Einzonen-Klimaatomatik haben alle 600e serienmäßig. Sie verfügt über einen Auto-Modus mit drei Intensitätsstufen. Ebenso bei La Prima Serie ist eine Sitzheizung für die vorderen Sitze. Eine Lenkradheizung gibt es leider nicht, gleiches gilt für eine Sitzheizung in der Rückbank. Die vorderen Luftausströmer lassen sich nicht unabhängig von ihrer Richtung in der Intensität einstellen. Die serienmäßige Vorklimatisierung kann über das Infotainment oder die App vorprogrammiert werden. Fiat verbaut zwar keine vollflächige Scheibenheizung, aber

zumindest im Bereich der Wischerblätter ist die Windschutzscheibe per Tastendruck beheizbar. Die Scheiben sind ab den B-Säulen serienmäßig verdunkelt, um den Wärmeeintrag in den Fond zu verringern. Eine Wärmepumpe für eine effektivere Klimatisierung ist ebenfalls Serie.

⊖ Für die Fondpassagiere gibt es keine separaten Luftausströmer; die Versorgung mit Frischluft geschieht ausschließlich über die Ausströmer der ersten Sitzreihe.

1,3 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Der 115 kW/156 PS leistende Synchronmotor mit Permanentmagnet sorgt im 600e für dynamische Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Fahrpedal reagiert der Kleinwagen durch die E-Maschine spontan und stellt sein volles Drehmoment von bis zu 260 Nm unverzüglich bereit. Der Antrieb beschleunigt den Italiener trotz seines Leergewichts von fast 1,6 t nachdrücklich. Der kurze Sprint von

15 auf 30 km/h gelingt in knapp über einer Sekunde. Ebenfalls zackig geht es außerorts zu, der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) ist in zügigen 4,5 s, der Sprint von 80 auf 120 km/h in 5,9 s abgeschlossen. Für den Sprint von 0 auf 100 km/h nennt der Hersteller eine Zeit von 9,0 s. Der Vortrieb endet schon bei abgeregelten 150 km/h - aus Effizienzgründen ist das durchaus sinnvoll.

1,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt überlegen -

der 600e bietet zweifelsohne einen sehr guten Antriebskomfort. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht

zu spüren, der Motor zieht besonders vom Start weg gut durch und gibt seine Leistung nachdrücklich ab. Dem 156-PS-Motor kann eine absolut gleichmäßige Leistungsabgabe attestiert werden. Mit dem verbauten Elektroantriebssystem erhält man einen souveränen und geschmeidigen Antrieb, der die Erwartungen an ein ausgereiftes Elektroauto voll erfüllen kann.

⊖ Wenn man etwas kritisieren kann, dann die Abstimmung der Fahrmodi. Der Eco-Modus reduziert die Antriebsleistung,

so weit, so erwartbar. Allerdings hat man auch im Normal-Modus noch keine volle Antriebsleistung, sondern dann erst bei Kickdown. Drückt man diesen, gibt es einen spürbaren Leistungssprung, was vergleichsweise unharmonisch passiert. Im Sport-Modus hat man stets die volle Antriebsleistung zur Verfügung, muss sich jedoch mit einem sehr giftig ansprechenden Fahrpedal arrangieren, welches die Leistungsdosierung unnötig erschwert. Etwas Feinschliff würde hier schnell Abhilfe schaffen.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor ist an ein Eingang-Getriebe gekoppelt, sodass es keine Schaltvorgänge gibt - das bringt hinsichtlich Schaltkomfort die Bestnote. Das Umschalten zwischen Vorwärts und Rückwärts gelingt schnell, an die ausreichend großen Tasten auf der Mittelkonsole hat man sich schnell gewohnt. Zur Verfügung stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B), der die Rekuperation bei nicht

betätigtem Fahrpedal erhöht. Rangieren und Anfahren gelingen ebenfalls tadellos. Eine Berganfahrhilfe ist Serie und verhindert an Steigungen ein Zurückrollen des Fahrzeugs. Die Autohold-Funktion bietet Fiat ebenso aufpreisfrei, sie hält den 600e gebremst im Stand, bis man das Fahrpedal wieder betätigt - praktisch beispielsweise beim Warten an der Ampel, weil man das Bremspedal nicht gedrückt halten muss.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Fiat 600e hat ein insgesamt sicheres Fahrverhalten mitbekommen, mit dem er stressfrei geradeaus fährt und sich von Spurrinnen und Fahrbahnverwerfungen kaum aus der Ruhe bringen lässt. Auch reagiert er gut auf Lenkimpulse und kann einwandfrei beherrscht werden, wobei die Karosseriebewegungen etwas ausgeprägter ausfallen. Geht man in einer Kurve abrupt vom Gas und provoziert damit einen Lastwechsel, halten sich die Fahrzeugreaktionen in Grenzen. Die Traktionskontrolle nimmt Leistung zurück, wenn die Vorderräder um Haftung ringen. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Kleinwagen deutliche, aber nicht übermäßige ESP-Eingriffe. Er ist damit gut beherrschbar, im Grenzbereich ist die Abstimmung untersteuernd ausgelegt, wodurch sich recht viel

Tempoabbau ergibt. Von der deutlichen Seitenneigung darf man sich nicht aus der Ruhe bringen lassen. Sportliches Talent will man dem 600e schon nach den ersten Metern kaum zuschreiben, da die Karosserie doch relativ viel in Bewegung ist. Lässt man die Seitenneigung und die Nickbewegungen über sich ergehen, kommt man erstaunlich schnell durch den Parcours, selbst vergleichsweise hohe Geschwindigkeiten bringen den 600e nicht aus dem Konzept. Im Grenzbereich wird das nach außen drängende Heck vom ESP eingebremst. Untersteuern in deutlich zu schnell angegangenen Kurven ist ebenfalls nicht zu ausgeprägt oder stärker als konzeptbedingt nötig.

2,4 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Fiat 600e arbeitet im Alltag angemessen für das Auto und die Zielgruppe. Die erforderlichen Lenkkräfte sind gering, wodurch ein eher entkoppeltes Lenkgefühl entsteht. Die Rückmeldung am Lenkrad ist dadurch nicht

optimal, dennoch lässt sich der Kleinwagen präzise durch Kurven steuern. Beim Rangieren und im Stadtverkehr ist der Lenkaufwand nicht hoch, von Lenkansschlag zu Lenkansschlag benötigt man rund 2,8 Umdrehungen.

2,2 Bremse

Die Fahrzeugbremse verzögert teilweise über Rekuperation, das macht eine stimmige Applikation aufwendiger, aber dennoch möglich. Der 600e könnte noch etwas Feinabstimmung vertragen, denn gerade bei Anforderung geringer

Bremsleistung und damit im Rekuperationsbereich ist die Verzögerung nicht so intuitiv und leicht dosierbar, wie das wünschenswert wäre. Es bedarf deutlich mehr Eingewöhnung und Feingefühl. Das Bremspedalgefühl ist synthetisch und mit

wenig Rückmeldung. Der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist damit recht deutlich zu spüren. Unter den Fahrstufen kann man zwischen den „D“ und „B“ wählen und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Fahrpedal beeinflussen. Für moderate bis mittelstarke Bremsungen kann im Fahrmodus „B“ (intensivere Rekuperation) die Rekuperation ausreichen. Ein One-Pedal-Fahren ergibt sich damit aber nicht, weil einerseits die Bremsleistung nicht hoch genug ausfällt und andererseits nicht bis zum Stillstand gebremst bzw. der 600e im Stillstand gehalten wird.

⊕ Muss der kleine Italiener schnellstmöglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 34,0 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein guter Wert.

2,2 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Alles, was es für den 600e an Assistenten gibt, ist in der La Prima-Ausstattung verbaut. So wird der Fahrer vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen und vor Objekten im toten Winkel gewarnt. Der 600e leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandsregeltempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter bietet der 600e einen Limiter, der das Tempo nach Vorgabe abregelt. Darüber hinaus erkennt die kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. Die Spurfunktionen des 600e reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. In Kombination mit dem adaptiven Abstandstempomaten realisiert der Fiat so einen Autobahnassistenten. Die Verantwortung liegt dabei aber weiterhin beim Fahrer; dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Ein Head-up-Display ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Im Falle einer Gefahrensituation signalisiert der Fiat eine Notbremsung mit schnell blinkender Warnblinkanlage und aktiviert die Warnblinkanlage im normalen Blink-Rhythmus, sobald der Stillstand erreicht ist. Die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung kann über eine eigene Taste deaktiviert werden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnlinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Einen Crashtest nach Euro NCAP Norm gibt es für den Fiat 600e bisher nicht. Der technisch eng Verwandte Jeep Avenger konnte 79 Prozent für einen noch guten Insassenschutz erzielen (Test 2024) - das hat in der Summe aber nur für drei von fünf Sternen gereicht. Das Fiat-SUV ist mit Front- und vorderen Seitenairbags sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen ausgestattet. Ein E-Call-System ist ebenfalls serienmäßig. Es informiert nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte - per Knopfdruck kann auch manuell ein Notruf ausgelöst werden. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis rund 1,95 m Größe Schutz,

hinten reichen sie lediglich bis zu einer Größe von 1,75 m. Vorn und hinten werden die Insassen akustisch ermahnt, sich anzugurten. Eine Anzeige am vorderen Dachhimmel signalisiert zudem, welche Gurte nicht angelegt sind.

⊖ Es fehlen Verzurrösen im Kofferraum, um schweres Gepäck ausreichend zu sichern. Verbandkasten und Warndreieck sind in der Kofferraummulde verstaut und damit im Notfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

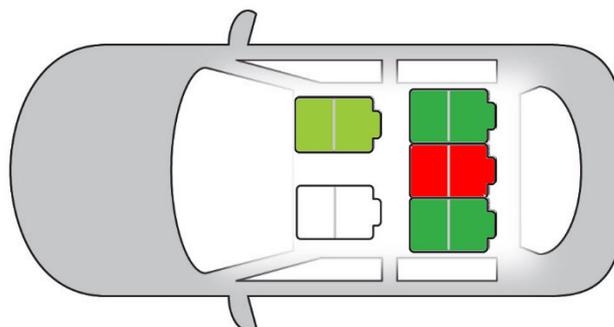
2,4 Kindersicherheit

⊕ Gemäß Bedienungsanleitung dürfen wegen des abschaltbaren Beifahrerairbags auf allen Sitzplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen zum Einsatz kommen. Auf den äußeren Fondplätzen stehen dafür serienmäßig Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe zur Verfügung, der Beifahrersitz muss ohne Isofix-Halterungen auskommen. Die Befestigung mit Gurten klappt vorn rechts und hinten auf den Außensitzen gut, es gibt weder bei der Gurtgeometrie noch bei hohen Kindersitzen Einschränkungen. Bei Verwendung von Kindersitzen mit Basis und Stützfuß kann man den jeweiligen Vordersitz nicht mehr weit nach hinten schieben, hier empfiehlt sich eine Probemontage vor dem Kauf.

⊖ Der Mittelsitz eignet sich im Test kaum für die Montage von Kindersitzen. Hier ist der Abstand zwischen Gurt und Gurtschloss zu gering.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

3,3 Fußgängerschutz

Die Ergebnisse des Euro NCAP-Crashtest im Bereich Fußgängerschutz lagen zum Testzeitpunkt noch nicht vor. Da aber die technisch verwandten Modelle im Stellantis-Konzern nicht so gut abschneiden und der 600e keine besonderen technischen Maßnahmen zum Fußgängerschutz verbaut hat, ist auch hier von keinem guten Abschneiden auszugehen. Wie bei den

meisten Autos dürften insbesondere die steifen A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko darstellen. Immerhin verfügt der 600e über einen Notbremsassistenten mit Personen- und Fahrradfahrererkennung, welcher eine Kollision vermeiden oder zumindest die schwere des Aufpralls abmildern kann.

1,2 UMWELT/ECOTEST

0,7 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 18,2 kWh pro 100 km ermittelt - das ist ein ordentlicher Wert, für einen Kleinwagen aber nicht besonders niedrig. Immerhin, die Verbrauchsangaben beinhalten auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 16 A; um die 51-

kWh-Batterie (netto) des 600e einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 57,5 kWh benötigt. Legt man den gemischten Betrieb (innerorts, außerorts, Autobahn) des Ecotest zugrunde, ergibt sich für den Fiat 600e eine Reichweite von etwa 315 km. Aus den 18,2 kWh/100 km errechnet sich eine

CO₂-Bilanz von 91 g pro km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 53 Punkte. Der Verbrauch inklusive Ladeverluste liegt innerorts bei etwa 14, außerorts bei etwa 19 und auf der Autobahn bei

etwa 22 kWh/100 km. Sparsam ausgelegte elektrische Verbraucher wie die Klimatisierung (Wärmepumpe Serie) unterstützen dabei, eine möglichst gute Reichweite zu erzielen.

1,7 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern

die Effizienz des Antriebs - egal welche Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 18,2 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 74 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Fiat 600e im Bereich Schadstoffe 43 von 50 Punkten erhält. In der Summe steht der Fiat aber sehr gut da, weil er 96 Punkte insgesamt erzielt - das ergibt im Ecotest die vollen fünf Sterne.

3,2 AUTOKOSTEN

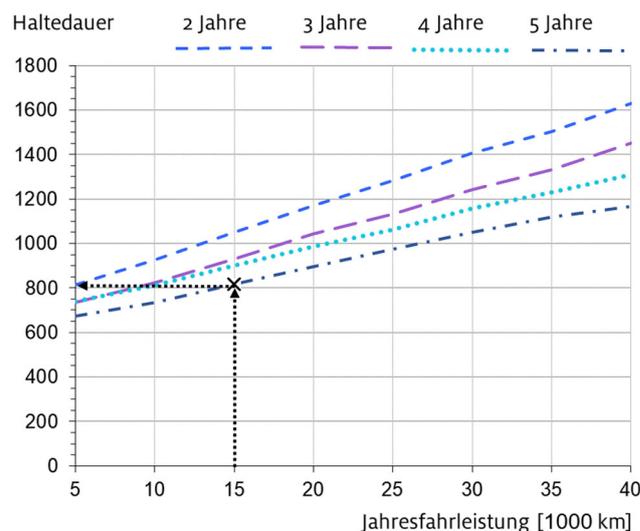
3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Fiat 600e La Prima liegt bei 42.990 Euro. SUV hin oder her, es ist und bleibt ein Kleinwagen mit allen Vor- (kompakt und wendig) und Nachteilen (überschaubares Platzangebot und insgesamt nur zufriedenstellender Komfort). Trotz Vollausstattung ist das ein heftiger Preis. Man kann aber auch 11.000 Euro sparen und zum ebenfalls vollausgestatteten 600 Hybrid La Prima greifen. In der La Prima Ausstattung sind alle wichtigen und viele angenehme Assistenten und Komfortdetails enthalten, von Voll-LED-Scheinwerfern über das Navigationssystem bis hin zu Spurführungs- und Spurwechselhilfen. Die Unterhaltskosten für die Elektrovariante sind relativ günstig, denn an Kfz-Steuer werden jährlich nur 62 Euro fällig - allerdings erst nach 2030, wenn das Fahrzeug noch dieses Jahr in Deutschland das erste Mal zugelassen wird (Stand Mitte 2025). Die Einstufungen bei der Versicherung sind für einen Kleinwagen durchwachsen, die Haftpflicht liegt bei 15 und die Teilkasko bei 18 - bei der Vollkaskoversicherung liegt die Einstufung jedoch bei sehr hohen 25. Die Ausgaben für die Wartungen sollten überschaubar ausfallen, denn es gibt deutlich weniger mechanische Teile als bei einem Verbrenner und keine Ölwechsel. Der größte Posten der monatlichen Kosten ist wie meistens der Wertverlust. Dieser muss bisher mangels ausreichender Erfahrungswerte mehr geschätzt werden als dass man ihn exakt berechnen kann. Maßgeblich hängt er von der Haltbarkeit der Batterie ab; Fiat gibt auf das ganze Auto zwar nur zwei Jahre Garantie, auf die Batterie aber acht Jahre bis 160.000 km. Für das Auto an sich ist dies ziemlich gezig, für die

Batterie inzwischen Standard. Im Kleingedruckten wird dann noch eingeschränkt, dass ein Garantiefall erst eintritt, wenn die Kapazität der Batterie 70 Prozent unterschreitet. Basierend auf der im Ecotest ermittelten Reichweite von 315 km muss man einen Abfall der Reichweite auf rund 220 km akzeptieren, ehe die Garantie greift.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 815 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [kWh/100 km pro t]	11,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	2,9 Plätze 175/403/654 0/0
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,43
Herstellungsland	Polen
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	50,5 kWh/100 km
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	100 g/km

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	115 kW (156 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	62 kW
maximales Drehmoment	260 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	18,2 kWh/100km/316 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	54 kWh/51 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	57,5 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70 %

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	2/Gangwahlschalter

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Serie
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	ja
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12/10/8/6/4/2 % "Batterieladestatus niedrig", "Möchten Sie eine Ladestation suchen?" "1 % "Batterieladestatus kritisch", Schildkröte
Leistungsreduzierung	ja
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	Fahrerseite hinten
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel

LADEKABEL ANSCHLUSS SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 16 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

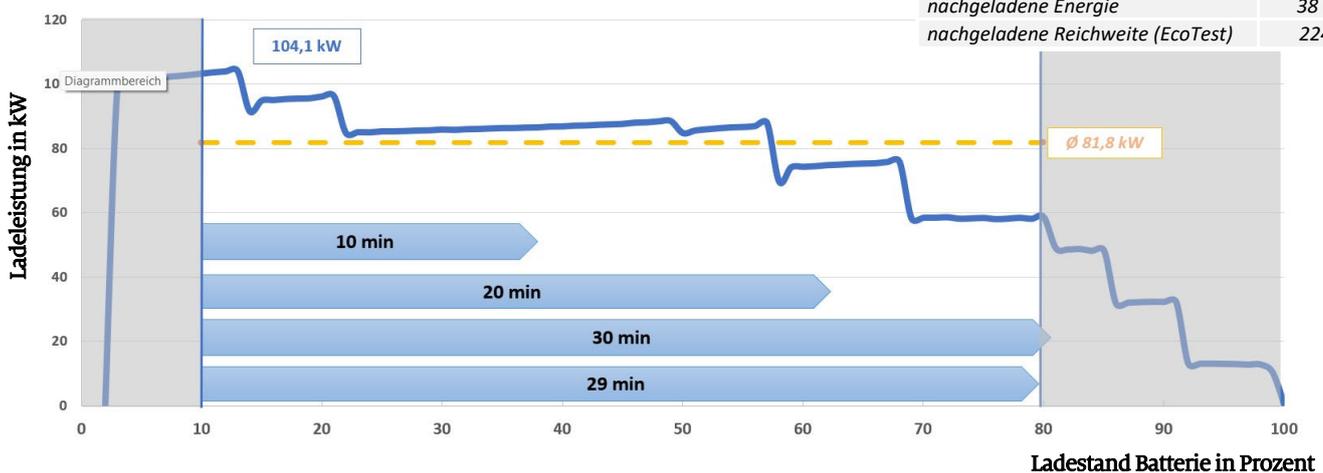
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	ja km/h
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja nur ja/nein am Ladeanschluss

LADEMÖGLICHKEITEN

Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	44 - 25 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	44 - 8 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC				
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 16 A	4,1 - 11 kW	14 - 5 h
DC Schnell	CCS	Serie		bis zu 100 kW	29 min*

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Permanenterregter Synchronmotor vorn	
Leistung	115 kW/156 PS
Maximales Drehmoment	260 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	15,1 kWh
CO ₂ -Ausstoß	0 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.178/1.779/1.523 mm
Leergewicht/Zuladung	1.595/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360/1.231 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b.
Stützlast/Dachlast	-/ - kg
Batteriekapazität (Brutto/Netto)	54/51 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre /8 Jahre
Produktion	Polen, Tichy

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99V
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance 2
Wendekreis links/rechts	11,0/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	18,2 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 91 g/km)
Reichweite	315 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.574/451 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	275/635/1.030 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	104 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	170 Euro	Wertverlust	481 Euro
Monatliche Gesamtkosten	815 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/25/18		
Basispreis 600e La Prima	42.990 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.11.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.090 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.741 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * Steuer nach WLTP.

Notenskala

- sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

Fiat 600e La Prima

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (1-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	1,3
Verarbeitung	2,9	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,2
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	2,4
Kofferraum-Variabilität	3,0	Bremse	2,2
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,8
Raumangebot vorn	2,3	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot hinten	3,9	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	1,2
Komfort	3,0	Verbrauch/CO ₂	0,7
Federung	2,9	Schadstoffe	1,7
Sitze	3,2		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	3,0		

Stand: August 2025
Test und Text: M. Ruhdorfer