

---

## Fahrbericht Fiat 600 Hybrid: Elektrifiziert statt elektrisch

Von Frank Wald

Stellantis-Boss Carlos Tavares hat angekündigt, bis 2038 nur noch vollelektrische Fahrzeuge auf den Markt bringen zu wollen. Doch bis dahin ist noch Zeit und die Nachfrage nach den Stromern ist gerade auch nur noch so lala. Immer gut, noch eine andere Antriebsoption in petto zu haben. Wie der Jeep Avenger, nur als reines Elektroautos angekündigt, inzwischen aber auch als Verbrenner-Hybrid verfügbar, folgt nun Fiat beim 600 dem Beispiel des US-Konzernbruders. Das B-Segment-Crossover ist nach dem Start als E-Version ab sofort auch mit Mild-Hybrid-Antrieb zu haben – den sogar in zwei Leistungsstufen.

Wie beim Jeep kommt als Verbrenner ein 1,2-Liter-Turbobenziner zum Einsatz, der aus 1,2 Liter Hubraum eine Leistung von 74 kW (100 PS) schöpft. Bei der stärkeren Variante leistet der Dreizylinder 136 PS (100 kW). Kombiniert sind beide stets mit einem 21 kW (29 PS) starken Startergenerator. Im ersten Fall entstehen so 260 Nm Drehmoment, im anderen 285 Nm, die in beiden Modellen über ein neu entwickeltes 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit manuellen Schaltwippen am Lenkrad auf die Straße gelangen. Die Fahrleistungen gibt Fiat merkwürdigerweise mit identischen 10,5 Sekunden für den Sprint aus dem Stand auf Tempo 100 und 184 km/h in der Spitze an.

Doch wichtiger als die Quartett-Daten sind ohnehin die Komfort- und Verbrauchsvorteile, die das Mild-Hybrid-System generiert. Der Riemen-Starter-Generator (RSG) startet den Verbrenner schneller und deutlich vibrationsärmer als ein konventioneller Anlasser. Beim Anfahren wechselt das System unmerklich vom Elektro- in den Verbrennerbetrieb. Und auch beim Beschleunigen unterstützt der Elektromotor den Benziner spürbar mit zusätzlicher Leistung und Drehmoment. Beim Bremsen wiederum arbeitet der RSG als Stromerzeuger, indem durch Rekuperation elektrische Energie für die zusätzliche Lithium-Ionen-Batterie gewonnen wird.

Kurze Strecken bis zu einem Kilometer im Stop&Go-Verkehr, beim Rangieren oder auch beim Dahingleiten, wo der Verbrenner vollständig vom Antriebsstrang entkoppelt wird, fährt der Fiat 600 Hybrid so rein elektrisch. Während der Fahrt ist von dem Wechsel nichts zu spüren. Wohl aber an der Zapfsäule, hilft die Elektrifizierung doch, den Spritverbrauch auf den WLTP-Normwert von 5,5 Liter und damit auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen um bis zu 15 Prozent im Vergleich zum reinen Verbrenner mit Automatikgetriebe zu drücken. Bei unserer 70-Kilometer-Testrunde durchs Rhein-Main-Gebiet zeigte der Bordcomputer tatsächlich gerade einen halben Liter mehr an.

Dabei ist das Fahren selbst höchst komfortabel. Der kleine Dreizylinder mit 100 PS hält sich im Normalbetrieb akustisch zurück, lässt erst bei stärkerem Tritt aufs Gaspedal von sich hören, wobei die E-Maschine noch einen kleinen Extra-Boost liefert. Die Doppelkupplungs-Automatik setzt das Ganze schnell und unaufgeregt in Vortrieb um. Das Fahrwerk ist anständig getrimmt und weiß mit den Unzulänglichkeiten des hiesigen Straßenzustands souverän umzugehen.

Etwas ungewöhnlich, aber wohl der Elektro-Herkunft geschuldet, befinden sich die Getriebewahlschalter als Tastenleiste in der Mittelkonsole. Das schafft zumindest Platz für ein großes Fach im Mitteltunnel, das durch eine ebenso einfache wie praktisch klappbare Segmentabdeckung geschützt wird. In der Topversion „La Prima“ farblich geschmackvoll, ebenso wie das Dashboard und Armauflagen in den Türen, in hellgrau abgesetzt, verleiht es dem ansonsten trist-schwarz gehaltenen Interieur einen pffigen Touch. Auch die großflächig in die Sitze eingestickten Fiat-Schriftzüge sind ein echter Hingucker.

Über die Bein- und Kopffreiheit auf den Rücksitzen sollten Menschen bis 1,85 Meter wenig zu meckern haben. Das Kofferraumvolumen steigt im Vergleich zum elektrischen Fiat 600 um 25 auf 385 Liter, mit umgeklappten Rücksitzlehnen auf 1256 Liter.

Die Preise für den Fiat 600 sinken mit dem Hybrid-Modell deutlich. Während die Elektro-

---

Variante bei 36.490 Euro startet, gibt es das Basismodell des 600 Hybrid schon ab 24.990 Euro, die stärkere Version kostet 1500 Euro mehr. Zur Serienausstattung zählen bereits das Digital-Cockpit und 10,25-Zoll-Infotainment-System inklusive Smartphone-Integration, Klimaanlage, Sitzheizung, LED-Scheinwerfer sowie jede Menge Assistenzsysteme. 17-Zoll-Alufelgen und Ambientebeleuchtung gibt es jedoch erst mit dem Style-Paket (1600 Euro), Rückfahrkamera, Klimaautomatik und Keyless-Go mit dem Komfort-Paket (1600 Euro).

Das bringt die Topausstattung „La Prima“ (ab 29.990 Euro) bereits alles ab Werk mit und außerdem 18-Zoll-Aluräder, Massagefunktion für den Fahrersitz, Kunstlederbezüge mit den „Fiat“-Monogrammen, Navigationssystem, kabelloses Ladepad, elektrische Heckklappe sowie mehr Fahrassistenz in Form einer Toter-Winkel-Überwachung und adaptivem Tempomat mit Stau-Funktion. Die meisten dieser Features gehören auch zu einem Sondermodell, mit dem die Italiener in diesem Jahr den 125. Geburtstag ihrer Markengründung feiern. Der Fiat 600 Hybrid 125 Jahre Edition wird als Leasingfahrzeug ohne Anzahlung für nur 125 Euro pro Monat angeboten, allerdings auch nur mit 5000 Kilometer Jahreslaufleistung. (aum)

#### Daten Fiat 600 Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 4,18 x 1,78 x 1,53

Radstand (m): 2,56

Antrieb: R3-Benziner, 1199 ccm, (21-kW-E-RSG) FWD, 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Systemleistung: 100 PS /74 kW

Max. Drehmoment: 260 Nm bei 1750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 184 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,5 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 5,5 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 125g/km

Leergewicht / Zuladung: min. 1355 kg / max. 427 kg

Kofferraumvolumen: 385–1256 Liter

Max. Anhängelast: 1100 kg

Basispreis: 24.990 Euro

Testwagenpreis: 29.990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



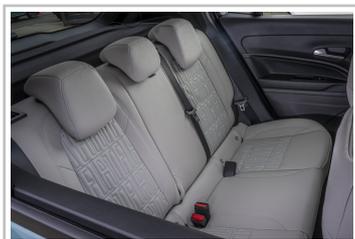
Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

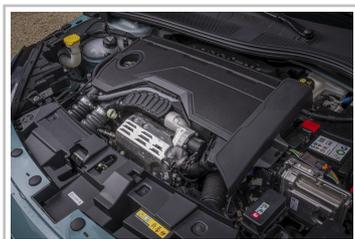
---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Fiat 600 Hybrid.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---