

---

## Fahrbericht Abarth 500e: Die Rennsemmel wird elektrisch

Von Guido Reinking, cen

Das hatten wir noch nie! Auf der 40-minütigen Testfahrt mit dem Abarth 500e wurde der Stromverbrauch nach WLTP glatt unterschritten: Statt der angegebenen 18,8 Kilowattstunden auf 100 Kilometer standen nur 17,8 kWh im Display. Dabei ist der neongelbe Kleinwagen im Farbton Acid Green alles andere als ein Öko-Mobil. Mit ihm hat Fiat seinem elektrischen 500 eine Sportversion an die Seite gestellt, die vom Frontspoiler bis zum Heckdiffusor auf Fahrspaß getrimmt ist.

Seit Carlo Abarth 1949 den ersten Fiat 500 in eine kleine Rennsemmel verwandelt hat, steht der Name des Austro-Italieners für die sportlichsten Varianten der Kleinwagen aus Turin – erkennbar am Skorpion als Markenemblem. Beim elektrischen 500e heißt das: Statt der 87 kW (118 PS) des kleinen Stromers stehen nun 114 kW (155 PS) zur Verfügung. Damit ist er dank des hohen Drehmoments von 235 Newtonmetern und eine spektakulär direkten Gasannahme sogar schneller unterwegs als der Abarth 500 mit 180 Verbrenner-PS – zumindest bei der Beschleunigung aus Kurven und auf der Geraden.

Zum sportlichen Fahrverhalten tragen auch die tiefergelegte Karosserie und der tiefe Schwerpunkt des Abarth 500e bei: Der 295 Kilogramm schwere Akku liegt im Wagenboden. Die Gewichtsverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse ist mit 57/43 fast ideal.

Abarth-mäßig hart sind Fahrwerk und Sportsitze mit integrierten Kopfstützen. Das Sportlenkrad ist in der Turismo-Variante mit Wildleder bezogen. Hier sorgen vier Scheibenbremsen für artgerechte Verzögerung, die im Stadtverkehr auch rein elektrisch erfolgen kann: Nur mit dem Fahrpedal lässt sich der 500e bis in den Stand abbremsen und gewinnt dabei wertvolle Energie zurück.

Batterie und Elektromotor werden von Kühlflüssigkeit auf Temperatur gehalten. Eine Wärmepumpe hilft, dass nicht zu viel Strom zum Heizen verbraucht werden muss. Der kleine Renner sollte mit der Energie auch sparsam umgehen, denn die Batteriekapazität ist mit 42 kWh nicht gerade üppig. Die Reichweite beträgt bis zu 265 Kilometer – was wegen des sparsamen Verbrauchs durchaus realistisch ist.

An Schnellladestationen fließen bis zu 85 kW in die Lithium-Ionen-Zellen. 80 Prozent der Batterie können so in 35 Minuten nachgeladen werden. Damit ist der Abarth 500e nicht gerade das ideale Langstreckenauto. Sein Terrain ist die Stadt – oder die Rundstrecke. Und wer seine Nachbarn gerne mit dem Abarth-typischen Auspuffröhren nerven möchte, für den sorgt ein Soundsystem für entsprechende Beschallung. Die Funktion lässt sich in einem Untermenü des Infotainment einschalten. Man muss also nicht zum Buhmann der Nachbarschaft werden.

Selbst die Außenfarben klingen giftig bei diesem Auto. Fünf Farben stehen zu Wahl: Neben Weiß und Schwarz sowie hervorstechendem Acid Green auch in Adrenaline Red und ebenfalls auffälligem Poison Blue. Innen ist die Rennsemmel immer tiefschwarz. Als Karosserievarianten gibt es die Limousine mit und ohne Faltdach und die Cabrio-Version.

Beim Preis beweist Fiat weiteren Mut: Die Grundversion ist ab 37.990 Euro zu haben. Der Turismo, unter anderem mit größeren Felgen (18 Zoll), Totwinkelassistent, beheizten Vordersitzen und JBL-Soundanlage kostet 42.990 Euro. Für das Cabrio sind 3000 Euro mehr zu zahlen. Das könnte man sündhaft teuer finden. „Es ist eine Sünde – ihn nicht zu fahren“, heißt es dazu in der Abarth-Werbung. Schnell ist der Abarth 500e auch beim Rennen von der Bestellung bis zum Kunden: Vier bis sechs Monate Lieferzeit verspricht Fiat. (cen/gr)

Daten Abarth 500e

---

Länge x Breite x Höhe (m): 3,67 x 1,68 x 1,52  
Radstand (m): 2,32  
Antrieb: E-Motor, 1-Gang-Getriebe  
Leistung: 114 kW / 155 PS  
Max. Drehmoment: 235 Nm  
Höchstgeschwindigkeit: 155 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 7,0 Sek.  
WLTP-Reichweite: 265 km  
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 18,8 kWh/100 km  
Batterie: 42,2 kWh  
Leergewicht / Zuladung: 1410 kg / 385 kg  
Kofferraumvolumen: 185–550 Liter  
Wendekreis: 9,4 m  
Basispreis: ab 37.990 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Autor Guido Reinking im Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Abarth 500e Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Guido Reinking



Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Guido Reinking



Abarth 500e Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---



Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Abarth 500e Turismo.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis



Autor Guido Reinking im Abarth 500e.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Stellantis

---