

auto
motor
-sport

Test

Sport schau

Fiat Abarth
124 rally



Eine abgemagerte Karosserie und ein 128 PS starker 1,8 Liter-Motor kennzeichnen den Fiat Abarth 124 rally, den Fiat vornehmlich für die Teilnahme an Rallyes konzipiert hat.

Daß Fiat sein ohnehin reichhaltiges Modellprogramm durch eine leichtere und stärkere Version des 124 Sport Spiders ergänzt hat, ist auf das derzeitige Engagement im Rallye-Sport zurückzuführen. Obwohl sich schon die entsprechend modifizierte Normalausführung bei sportlichen Wettbewerben als durchaus konkurrenzfähig erwiesen hatte, schien es der riner Sportabteilung geraten, für die beabsichtigten Einsätze ein Auto auf die Räder zu stellen, das schon in der serienmäßigen Ausführung besser auf den Rallye-Betrieb abgestimmt ist als der relativ schwere Normal-Spider. Für die notwendige Homologation in der Gruppe 4 (Spezial-GT) faßte man zunächst eine 500 Stück-Sonderserie abgemagert und von PS-Zauberer Carlo Abarth einer Leistungskur unterzogener 124 Spider ins Auge, doch zeigte das Publikumsinteresse schon bald, daß man dabei zu knapp kalkuliert hatte: Bis heute sind schon weit mehr als die geplanten 500 Fiat Abarth 124 rally gebaut worden – die Homologation als Serien-GT (1000 Exemplare) steht kurz bevor.

Leichter, stärker, härter

Schon bei bloßer Betrachtung verhehlt der Fiat Abarth seine sportlichen Ambitionen nicht: Auf dicken VR-Gürtelreifen steht er breitbeinig auf der Straße, hinter der Heckscheibe sitzt ein großer Tankschnellverschluss, am Heck mündet ein monströser Doppelpelrohrauspuff ins Freie, und schließlich dokumentieren die fehlenden Stoßstangen, die durch einfache Gummihörner ersetzt wurden, daß überflüssige Pfunde hier nicht erwünscht sind. Das deutet auch die reichliche Verwendung von leichtgewichtigen Materialien an: Die mit hohlem Klang schließenden Türen bestehen aus Aluminium, die Heckscheibe des fest mit der trotzdem noch sehr verwindungsreichen Karosserie verschraubten Hardtops ist aus Plexiglas, die von zusätzlichen Gummiverschlüssen gehaltene Motorhaube wird ebenso wie der Kofferraumdeckel und die Kotflügelverbreiterungen aus Kunststoff gefertigt. Die matschwarze Farbe solcher Teile scheint der Rallye-Zunft sehr am Herzen zu liegen – anders ist es nicht zu erklären, daß das Erscheinungsbild der im Grunde schlichten Spider-Karosserie, in ihrer Urform ein Werk Pininfarinas, mit derartigen Akzenten versehen wurde.

Im Innenraum findet man sachlichere Sportlichkeit: Zwei mit angenehmem Cordsamt überzogene Schalensitze, die ausgeprägte Seitenführung vermitteln, ein griffiges Lederlenkrad mit dickem Kranz und – für alle Fälle – einen soliden Überrollbügel. Dafür muß man allerdings auf andere Ausstattungsdetails verzichten, die dem Bemühen um niedriges Gewicht zum Opfer fielen. Die im Serien-Spider vorhandenen hinteren Notsitze fehlen ebenso wie die Mittelkonsole und der Handschuhkastendeckel, die Türgriffe wurden durch primitive Kunststoffhebel ersetzt, was freilich

viel weniger stört als der Verzicht auf die dem Leistungsgewicht wohl kaum sehr abträglichen Sonnenblenden. An der Instrumentierung wurden gegenüber der zivilen Basisversion keine Veränderungen vorgenommen: Neben der Zeitanzeige findet man noch weitere Kleinuhren für Öl-Druck, Wassertemperatur und Benzinverrat sowie – großer dimensioniert – Tachometer und Drehzahlmesser. Die erwähnten Maßnahmen zur Gewichtseinsparung erleichterten die Karosserie um

Doppelvergaser anstelle des einen Registervergaser, größere Ventile, Nockenwellen mit größerer Ventilüberschneidung, erweiterte Auspuffkrümmung und der Abarth-Auspuff sorgten für 128 PS, die bei 6200 U/min erreicht werden – dem vom Hubvolumen (1756 ccm) her gleichen Basismotor genügen für 118 PS 6000 U/min. Das Drehmoment stieg durch diese Modifikation ebenfalls an, doch verlagerte sich die Drehzahl, bei der der Höchstwert von 16,2 mkg anfällt, eindeutig in den sport-

Vorzüge

- Drehfreudiger Motor
- Hohe Fahrleistungen
- Gut abgestuftes, exakt schaltbares Fünfganggetriebe

Nachteile

- Nicht ganz unproblematische Fahreigenschaften
- Sperrdifferential nicht serienmäßig
- Sehr lautes Fahrgeräusch
- Hoher Preis

rund 100 Kilogramm, aber dennoch ist der Fiat Abarth mit einem Gesamtgewicht von 950 Kilo fast genauso schwer wie das Basisprodukt (960 kg): Der Überrollbügel, das aufwendiger konstruierte Fahrwerk mit hinterer Einzelradaufhängung statt schlichter Starrachse und das Kunststoff-Hardtop statt des Stoffverdecks gleichen die Abmagerungskur teilweise wieder aus. Allerdings ist der Sport-Fiat nicht nur etwas leichter, sondern auch stärker als der 124 Sport Spider, und zwar um genau zehn Pferdestärken: Zwei

lichen Bereich: Optimale Durchzugskraft darf man erst bei 5200 U/min (Serien-Spider: 15,6 mkg bei 4000 U/min) erwarten.

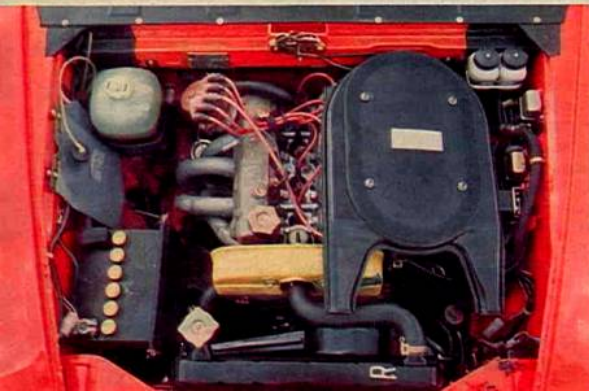
Im Fahrbetrieb hält das rally-Triebwerk, was seine Kennziffern versprechen: Zwar ist schon im unteren Drehzahlbereich ausreichend Leistung vorhanden, doch entfacht der außerordentlich drehfreudige Zweinockenwellen-Motor sein Feuer erst richtig, wenn sich die Nadel des Drehzahlmessers zwischen 5000 und 7000 U/min bewegt. Das bei niedrigen Drehzahlen sanft schlür-

auto
motor
-sport

Test

An sportlichen Zusatzen herrscht beim Fiat Abarth 124 rally kein Mangel: Sparsam gepolsterte Schalen-sitze und ein griffiges Lederlenkrad gehören zur Serienausstattung des 128 PS starken Spiders.

Fiat Abarth
124 rally



fende Ansaugeräusch verwandelt sich dann in lautstarke Trompeten, gleichzeitig setzt kräftiger Schub ein, der dank kurzer Übersetzung und enger Abstufung des Fünfganggetriebes auch nach dem Schalten in den nächsthöheren Gang fast unvermindert anhält. Aus dem

Stand bis 100 km/h beschleunigte der Fiat Abarth in nur 8,7 Sekunden und distanzierte damit den gleichfalls ziemlich lebendigen Normal-Spider deutlich (10,2 Sekunden). Auch in der Elastizität sind Fortschritte zu verbuchen, während die Höchstgeschwindigkeit nur geringfügig zunahm:

Der Fiat Abarth 124 rally erreichte 190,5 km/h, der 124 Sport Spider (Test Heft 14/1973) brachte es auf 186,5 km/h. Besonders viel Aufmerksamkeit schenkte Fiat dem Fahrwerk des Abarth rally, denn neben den üblichen Modifikationen wie Spurverbreite-

rung, Montage breiter Leichtmetallfelgen und Gürtelreifen sowie der Verwendung härterer Federn und Stoßdämpfer führte man noch eine Radikaloperation durch, die vor allem das Fahrverhalten auf unebenen Straßen verbessern sollte: Die hintere Starrachse mußte einer Einzelradaufhängung an

Technische Daten und Meßwerte

MOTOR

Vierzylinder Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 84 x 79,2 mm, Hubraum 1756 ccm, Verdichtungsverhältnis 9,8:1, Leistung 128 PS bei 6200 U/min, spezifische Leistung 72,9 PS/Liter, maximales Drehmoment 16,2 mkg bei 5200 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (6200 U/min) 16,36 m/s, bei 100 km/h im V. Gang (entsprechende Drehzahl 3500 U/min) 9,24 m/s, fünffach gelagerte Kurbelwelle, zwei obenliegende Nockenwellen, Antrieb durch Zahnriemen, Wasserkühlung mit Pumpe und thermostatisch gesteuertem Lüfter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, zwei Weber Fallstrom-Doppelvergaser 44 IDF 20 und 44 IDF 21, elektrische Benzinpumpe, 45 Liter-Benzintank im Heck, Batterie 12 V 45 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Antrieb auf die Hinterräder, Einscheiben-Trockenkupplung, vollsynchronisiertes Fünfganggetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen (in Klammern Gesamtübersetzungen): I. 3,867 (15,768); II. 2,1 (9,03); III. 1,361 (5,852); IV. 1,0 (4,3); V. 0,881 (3,788); R. 3,526 (15,162); Achsantriebsübersetzung 4,3.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Einzelradaufhängung an Querlenkern und Federbeinen, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer und Stabilisatoren, Lenkung mit Schnecke und Rolle, hydraulisches Zweikreisbremsensystem, vorn und hinten Scheibenbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Leichtmetallfelgen 5½ J 13, Gürtelreifen Pirelli CN 36 185/70 VR 13.

ABMESSUNGEN

Radstand 2280 mm, Spur 1413/1400 mm, Außenmaße 3914 x 1630 x 1240 mm, Innenbreite 1230 mm, Innenhöhe über Sitzhinterkante 920 mm, Sitztiefe 500 mm, Wendekreis 11 m, 2¼ Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 950 kg (davon Vorderachse 520 kg, Hinterachse 430 kg,

Gewichtsverteilung 54,7 : 45,3), zulässiges Gesamtgewicht 1125 kg, Zuladung 175 kg, Personenindexzahl 2,1, zulässige Anhängelast gebremst 800 kg, ungebremst 500 kg, Leistungsgewicht vollgetankt 7,4 kg/PS, bei Belastung mit 170 kg (2 Personen mit Gepäck) 8,8 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit	190,5 km/h
Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen)	
0 bis 40 km/h	2,0 s
0 bis 60 km/h	3,7 s
0 bis 80 km/h	5,7 s
0 bis 100 km/h	8,7 s
0 bis 120 km/h	12,1 s
0 bis 140 km/h	17,3 s
0 bis 160 km/h	24,7 s
1 km mit stehendem Start	30,0 s

Elastizität (Beschleunigung im IV. (V.) Gang ab 40 km/h)	
40 bis 60 km/h	4,6 (6,5) s
40 bis 80 km/h	8,8 (11,8) s
40 bis 100 km/h	13,3 (17,1) s
40 bis 120 km/h	18,1 (23,6) s
40 bis 140 km/h	23,6 (31,2) s
40 bis 160 km/h	30,9 (41,0) s
1 km ab 40 km/h	32,9 (36,0) s

Geschwindigkeitsbereiche

I. Gang	bis 49 km/h
II. Gang	12 bis 85 km/h
III. Gang	21 bis 132 km/h

IV. Gang	33 bis 179 km/h
V. Gang	40 bis 203 km/h*
* theoretischer Wert	

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	59 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	71 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	76 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	79 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	82 Phon (dBA)
Bei 160 km/h	84 Phon (dBA)
Bei 180 km/h	86 Phon (dBA)

VERBRAUCH

Superbenzin	
Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	10,4 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 150 km/h	14,1 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	9,8 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 85 km/h	12,7 L/100 km
Kurzstrecke	10,5—12,0 L/100 km
Testverbrauch	12,8 L/100 km

WARTUNG

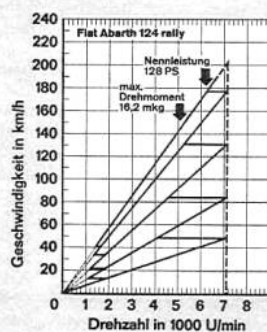
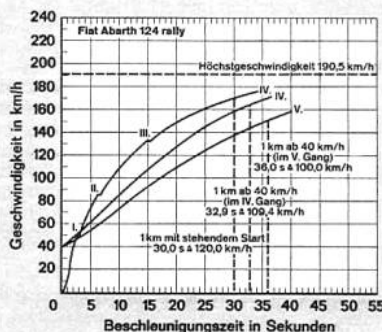
Inspektion und Ölwechsel . alle 10 000 km

Hersteller: Fiat SA., Corso G. Agnelli 200, Torino, Italien.

Importeur: Deutsche Fiat AG, 71 Hellbronn.

RICHTPREIS

Fiat Abarth 124 rally DM 20 950,—



Kotflügelverbreiterungen, Leichtmetallfelgen und einfache Gummihörner anstelle von Stoßstangen verleihen dem 124 rally zusammen mit der auffallenden Lackierung in die Jahre gekommenen Rallye-Look.

Fiat Abarth
124 rally



Querlenkern, Schubstreben und Federbeinen weichen. Was mit diesem Aufwand erreicht wurde, kann allerdings nicht ganz überzeugen: Solange die Piste eben ist, verhält sich der Fiat zwar auch bei den möglichen hohen Kurvengeschwindigkeiten problemlos; ein grundsätzlicher Mangel ist hier lediglich das Fehlen eines Sperrdifferentials. Zumal in engen Krümmungen hat man Mühe, die Leistung auf den Boden zu bringen, weil das entlastete Hinterrad schon frühzeitig durchdreht. Auf Bodenwellen

ist es freilich nicht nur mit dem ohnehin äußerst spärlichen Federungskomfort, sondern auch mit der Gutmütigkeit schnell vorbei: Der Abarth rally läuft jeder Unebenheit nach und versetzt in Kurven so kräftig mit dem Heck, daß schnelles Gegenlenken nötig wird. Die zwar nicht sonderlich leichtgängige, aber sehr direkt arbeitende Lenkung zeigt sich bei solchen Manövern von ihrer besten Seite, doch ändert dies nichts an der Tatsache, daß der 124 rally in Kurven zwar schneller, aber auch schlechter be-

herrschbar ist als das starrachsige Basismodell.



Als Straßensportwagen ist der Fiat Abarth 124 rally zweifellos nur bedingt geeignet. Er kostet mit knapp 21 000 Mark über 6000 Mark mehr als die Normalausführung, doch bekommt man für diese Summe neben den besseren Fahrleistungen fast ausschließlich Dinge, die kaum praktische Vorzüge mit sich bringen: Auf Leichtmetalltüren, Kunststoffhauben und auffallende Lackierung kann man gut und

gerne verzichten. Wer sportliche Ambitionen hat, ist mit diesem Fiat besser bedient, doch muß er sich darüber klar sein, daß für Konkurrenzfähigkeit bei Rallyes weitere Modifikationen unumgänglich sind – Teile zur Leistungssteigerung und Fahrwerksverbesserung wird die Deutsche Fiat in Kürze anbieten. Die bisher etwa 30 Käufer in Deutschland scheinen sich über den gezielten Verwendungszweck des Fiat Abarth durchaus im klaren zu sein: Es waren ausschließlich aktive Sportfahrer. Götz Leyrer