
Vorstellung Abarth 124 Spider: Concerto Grosso für vier Zylinder

Von Walther Wuttke

Manchmal lohnt ein Blick zurück, um eine Erfolgsgeschichte zu schreiben. Jahrelang ruhte bei Fiat eine legendäre Marke, die, einmal vor zehn Jahren wiederbelebt, auf Antrieb auf die Erfolgsspur zurückkehrte. Abarth und die Sportmobile im Zeichen des Skorpions galten über Jahrzehnte und lange bevor das magische Kürzel GTI Sportwagen-Genie in die Kompaktklasse brachte als Maßstab für bezahlbare Hochleistung im Kleinwagensegment.

Der vor 110 Jahren als Karl Abarth in Wien geborene Tüftler (bei seiner Einbürgerung italienisierte er seinen Vornamen) demokratisierte mit seinen Auspuffanlagen und Tuningkits für die kleinen Fiat die Sportwagenszene, und die von ihm optimierten Sportmodelle fuhren bis zu der Übernahme seiner Firma im Jahr 1971 zu insgesamt 7300 Siegen auf den Rennpisten der Welt. Jeder dieser Siege wurde von Fiat mit einer Prämie belohnt.

Die Karriere der Marke, die der Techniker vor knapp 70 Jahren gründete, spezialisierte sich von Beginn an auf die kleinen Fiat-Modelle, denen er für die damaligen Verhältnisse beachtliche Leistungskuren verschrieb. Zwar erscheinen die PS-Werte heute lächerlich bescheiden – beim 500 stieg die Leistung um zehn PS von 13 auf 23 PS, doch reichte diese Steigerung bereits, um Siege auf den Rennpisten einzufahren. Denn Carlo Abarth hatte erkannt, dass bei dem geringen Gewicht der Kleinwagen schon geringe PS-Zahlen reichten, um wesentlich größeren Boliden Konkurrenz zu bereiten. Die Marke entwickelte sich innerhalb kürzester Zeit zu einem Begriff für bezahlbares Tuning, so dass die Autoindustrie bei ihm bald Schlange stand, um ihre Antriebe zu optimieren. Die Kunden kamen aus dem Hochadel der europäischen Leistungsklasse und reichten von Fiat über Alfa Romeo und Maserati bis zu Ferrari.

Im Jahr 1971 schließlich war die Zeit der unabhängigen Tuningschmiede abgelaufen, Fiat übernahm Abarth und setzte den Namen für sportliche Serienmodelle ein, wobei allerdings mitunter der Skorpion auf dem Blech das einzig sportliche war. In die Gebäude der Tuningspezialisten zog die Fiat-Rennsportabteilung ein, die bis in die 1980er Jahre vor allem die Rallyepisten beherrschte. Aus schwer nachvollziehbaren Gründen geriet der Markenname irgendwie aus dem Blickfeld der Fiat-Verantwortlichen, bis sie vor zehn Jahren wiederbelebt wurde und mit dem Fiat 500 Esseesse auf die Straßen zurückkehrte. Inzwischen verkaufen in Deutschland 130 exklusive Händler die Modelle mit dem giftigen Skorpion als Wappen. Im vergangenen Jahr kamen immerhin knapp 4000 Abarth hierzulande zu den Kunden.

Zum kleinen 500 hat sich inzwischen der Roadster 124 gesellt, der seit zwei Jahren bei den Händlern steht. Beim Design nahmen die Kreativen Anleihen am Fiat 124 Cabrio, das zwischen 1966 und 1985 gebaut wurde. Allerdings haben die beiden Modelle nur die Zahlenfolge gemeinsam. Vor allem als Abarth zeigt der 124 seine akustischen und physikalischen Sportler-Qualitäten. Direkt nach dem Start unterstreicht die Mechanik mit einem Concerto Grosso für vier Zylinder unter der Leitung einer exklusiven Auspuffanlage, dass diese Maschine nicht spielen will. Der Zweisitzer meint es ernst, was die Kraftentfaltung deutlich unterstreicht. Bis 100 km/h vergehen 6,8 Sekunden, und bei 224 km/h ist die maximale Geschwindigkeit erreicht. Verantwortlich für diese Werte ist ein Turbomotor mit 1,4 Liter Hubraum, der 170 PS (125 kW) leistet.

Der Fahrer des Abarth 124 Spider kann zwischen zwei Fahreinstellungen wählen, wobei die Stellung „normal“ für den Alltag gedacht ist. Wählt man Sport, lernt man sehr bald die Straßenverhältnisse nach dem Motto „hart, aber ehrlich“ kennen. Schon in der Normal-Stellung vermittelt der Zweisitzer allerdings außerordentlich viel Fahrspaß und räubert über den Asphalt, wofür nicht zuletzt die knackige Schaltung mit ihren kurzen und exakten Wegen verantwortlich zeichnet. Der große Drehzahlmesser im Zentrum der Instrumentensammlung hilft, den passenden Schaltpunkt zu finden, doch sollte man bei allem Fahrvergnügen den kleinen Tacho daneben im Blick behalten, denn angesichts der Fahrdynamik kann man schnell Stammkunde in Flensburg werden. Zum beliebten Kunden der Tankstellen wird man ohnehin, wenn man die Möglichkeiten des Spider voll ausschöpft. Der offizielle Verbrauchswert von 6,4 Litern auf 100 Kilometer mag von Masochisten erreichbar sein – wer Spaß haben will, kommt leicht in zweistellige Regionen.

Neben dem Roadster ergänzt demnächst der Abarth 124 GT die Modellauswahl. Der GT kommt mit einem gerade 16 Kilogramm wiegenden Karbon-Hardtop zu den Kunden, das sich, sagt Fiat wenigstens, in wenigen Minuten montieren und den Zweisitzer zu einem Gran Turismo mutieren lässt. Die Preisliste für den 124 Roadster beginnt bei 33 000 Euro, den Preis für den GT verrät Fiat noch nicht. (ampnet/ww)

Daten Abarth 124 Spider

Länge x Breite x Höhe (m): 4,05 / 1,74 / 1,25
Radstand (m): 2,31
Motor: R4-Turbobenziner, 1368 ccm
Leistung: 125 kW / 170 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 2500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 232 km/h (m. Handschaltung)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 6,8 Sek.
ECE-Verbrauch: 6,4 Liter
Effizienzklasse: E
CO2-Emissionen: 148 g/km
Leergewicht / Zuladung: 1135 kg / 180 kg
Kofferraumvolumen: 140 Liter
Bereifung: 205/45 R 17
Basispreis: 33 000 Euro

Bilder zum Artikel



Abarth 124 Spider.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 124 Spider.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 124 Spider.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 124 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 124 GT.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 124 Spider.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 124 Spider.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA
