

Vorstellung Abarth 124 Spider: Italienischer Heißsporn

Von Axel F. Busse

Vor acht Jahren wurde der Name Abarth in Deutschland als Markenbezeichnung reanimiert. Jetzt verdoppeln die Italiener ihr Modellangebot – von einem auf zwei Fahrzeuge. Dabei legt die Sportler-Riege von Fiat einen bemerkenswerten Identitäts-Spagat hin: Das eine Auto wird in Polen gebaut, das andere und neue – der 124 Spider in Japan.

Ein Skorpion ist das Wappentier auf dem Logo, nicht so stark wie ein Pferd oder gar ein Stier, aber nicht minder respekteinflößend. Auch der Gründer der Marke hatte mit Internationalität kein Problem. Der gebürtige Wiener Karl Abarth erlangte die italienische Staatsbürgerschaft und nannte sich fortan Carlo. 1971 wurde sein in Bologna gegründetes Unternehmen Teil des Fiat-Konzerns. Giftig schnelle Kleinwagen waren die Spezialität des Tuners und mit einem Kleinwagen gelang auch die Wiederbelebung. Dem Abarth 595 (auf Basis des Fiats 500) folgt nun also der 124 Spider, der bekanntlich als Mazda MX-5 auf die Welt kam. In Mirafiori nahe Turin wird aus ihm ein echter Abarth.

Das geschieht am nachhaltigsten auf der Antriebsebene. Während der Mazda wahlweise mit 1,5 oder 2,0-Liter-Motor zu haben ist, greift Abarth auf einen aufgeladenen 1,4-Liter-Turbobenziner zurück. Das ist zwar weniger Hubraum als beim japanischen Verwandten, dafür aber mehr Leistung. 125 kW / 170 PS werden in den Brennräumen zubereitet, ab 2500 Umdrehungen kann über das komplette Drehmoment von 250 Newtonmetern verfügt werden. Da der Wagen nicht einmal 1200 Kilogramm wiegt, schiebt das natürlich schon gewaltig an. Vorausgesetzt, man lässt die Drehzahl nicht allzu sehr fallen. Gangwechsel beim Abbiegen oder in anderen langsamen Passagen ist also Pflicht, will man genau so zielstrebig aus der Kurve kommen, wie man hinein gefahren ist.

Bei der Kraftübertragung gibt es die Wahl zwischen einer Sechs-Gang-Handschatung und ebenso vielen Stufen bei der Automatik. Die hat der Abarth vorerst exklusiv, denn für den Fiat 124 Spider wird sie erst nächstes Frühjahr ins Programm aufgenommen, und Mazda bietet ausschließlich manuelle Schaltung an. Mittels einer „Sport“-Einstellung kann man am Drive-Selector die Kennlinien ändern, so dass die Gänge höher ausgedreht werden und der offene Zweisitzer noch energischer zu Werke geht. Zusätzlich wird die Lenkung noch direkter. Bis maximal 232 km/h geht es mit der Handschaltung vorwärts. Zwar müssen sich die Automatik-Liebhaber mit drei Stundenkilometern weniger begnügen, jedoch kann man dort mit Hilfe der Schaltpaddel am Lenkrad die Übersetzungen genau so fix und knackig durchsortieren, wie man sich das bei einem sportlichen Cabriolet wünscht.

Nicht nur um der traditionellen Roadster-Romantik zu huldigen wird das Dach manuell weggeklappt. Eine elektrische Bedienung hätte einen viel aufwändigeren Falt- und Spann-Mechanismus erfordert, zusätzliche Elektro-Motoren und vieles mehr. Das hätte allerdings Zusatzgewicht gebracht und den Schwerpunkt erhöht. Der muss aber für ein dynamisches Fahrverhalten unbedingt niedrig gehalten werden, damit das um rund 15 Millimeter tiefer gelegte Bielstein-Sportfahrwerk mit adaptiven Dämpfern seine Klasse voll ausspielen kann.

An einigen Stellen konnte sich der italienische Nachkomme der japanischen Erbmasse nicht entziehen, und so hat das angenehm kleine und griffige Lenkrad keine Längsverstellung. Das wäre aber wünschenswert, da bei Autos dieser Bauart in einer tiefen Sitzposition mit fast ausgestreckten Beinen operiert wird, und das Lenkrad dann von groß gewachsenen Fahrern nicht nachgezogen werden kann. Automatisch ist nur die Absenkung der Scheiben vorgesehen, und durch Katalysator-Gehäuse sowie den

Subwoofer der Audio-Anlage ist der Fußraum für den Beifahrer geringer als auf der anderen Seite.

Dem Fahrvergnügen tut das keinen Abbruch, zumal der kleine Vierzylinder einen wirklich herzhaften Sound aus der Abgasanlage entlässt. Rotzig frech und ungestüm braust der Motor bei jedem Gasstoß auf. Die akustische Präsenz wird beim Fahren mit offenem Verdeck natürlich noch intensiviert. Die Sportauspuffanlage ist mit einer Klappensteuerung ausgestattet, so dass abhängig von Drehzahl und Abgasdruck die Schallabgabe variiert wird. Handschalter und Automat bieten die gleiche kernige Klangkulisse, und wer sich traut, in engen Kehren frühzeitig aufs Gas zu steigen, wird mit zarten Ausbruchsversuchen des leichten Hecks belohnt. Ein mechanisches Sperrdifferenzial ist Serie und die ganz ambitionierten Abarth-Lenker können die elektronische Stabilitätskontrolle komplett ausschalten.

Klimaanlage, Sitzheizung, Elektronische Wegfahrsperre und Nebelscheinwerfer werden ebenso ab Werk mitgeliefert wie Zentralverriegelung, Überrollschutz, Brembo-Bremsanlage und Audio-Anlage. Die verfügt über Anschlüsse für USB- und AUX-Übertragung. Eine Start-Stopp-Automatik, wie sie etwa Mazda für seinen Zweiliter anbietet, findet sich im Abarth nicht. Dies allein ist jedoch nicht dafür verantwortlich, dass wohl die wenigsten Spider-Nutzer in der Praxis auf den Norm-Verbrauchswert von rund 6.5 Litern kommen werden. Vielmehr ist es die Herausforderung, das Potenzial an Längs- und Querbeschleunigung am eigenen Leib zu erfahren. Zwischen acht und neun Litern je 100 Kilometer sind da realistischer.

Glatte 40.000 Euro berechnet Abarth für die Lieferung eines 124-Spider-Exemplars, mit Automatik-Getriebe sind es 200 Euro mehr. Für LED-Scheinwerfer mit Adaptiv-Funktion nebst Licht- und Regensensor sind noch einmal 1890 Euro fällig, das Paket aus Klimaautomatik, Connect-System und Touchscreen kostet 1290 Euro.

Wer weniger ausgeben möchte und sich dennoch einen Vollblut-Abarth wünscht, kann bei 18.250 Euro einsteigen. So viel kostet das Modell 595, das nun das Facelift des Fiats 500 nachvollzogen hat und aufgefrischt an den Start geht. 107 kW / 145 PS machen den 3,66 Meter kurzen Wagen zu einer bissigen Rennsemmel, die serienmäßig mit Alu-Felgen ausgestattet ist und mit martialischer Optik die Motorsport-Historie der Marke in Erinnerung hält. In der Version „Turismo“ gibt es 20 PS Aufschlag, größere Felgen, Klimaautomatik und ein ausgeklügeltes Dämpfungssystem für 22.090 Euro.

Noch sportlicher geht es unter dem Label „Competizione“ zu, wo aus dem 1,4-Liter-Turbo 132 kW / 180 PS herausgekitzelt werden, die eine Vier-Kolben-Fetssattel-Bremse von Brembo notfalls wieder einfängt. Chrom- und Alu-Applikationen im Innenraum, Rennsport-Schalensitze und ein tiefer gelegtes Fahrwerk erhöhen den Preis auf 24.790 Euro. (ampnet/afb).

Daten Abarth 124 Spider

Länge x Breite x Höhe (m): 4,05 / 1,74 / 1,23
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 / k.A.

Kofferraumvolumen: 140 Liter
Bereifung: 205/45 R 17
Basispreis: 40 000 Euro

Bilder zum Artikel



Abarth 124 Spider.

Foto: Thomas Starck



Abarth 124 Spider.

Foto: Thomas Starck



Abarth 124 Spider.

Foto: Fiat



Abarth 124 Spider.

Foto: Fiat



Abarth 124 Spider.

Foto: Thomas Starck



Abarth 124 Spider.

Foto: Fiat



Abarth 124 Spider.

Foto: Thomas Starck



Abarth 124 Spider.

Foto: Fiat



Abarth 595 Competizione und Abarth 124 Spider.

Foto: Fiat
