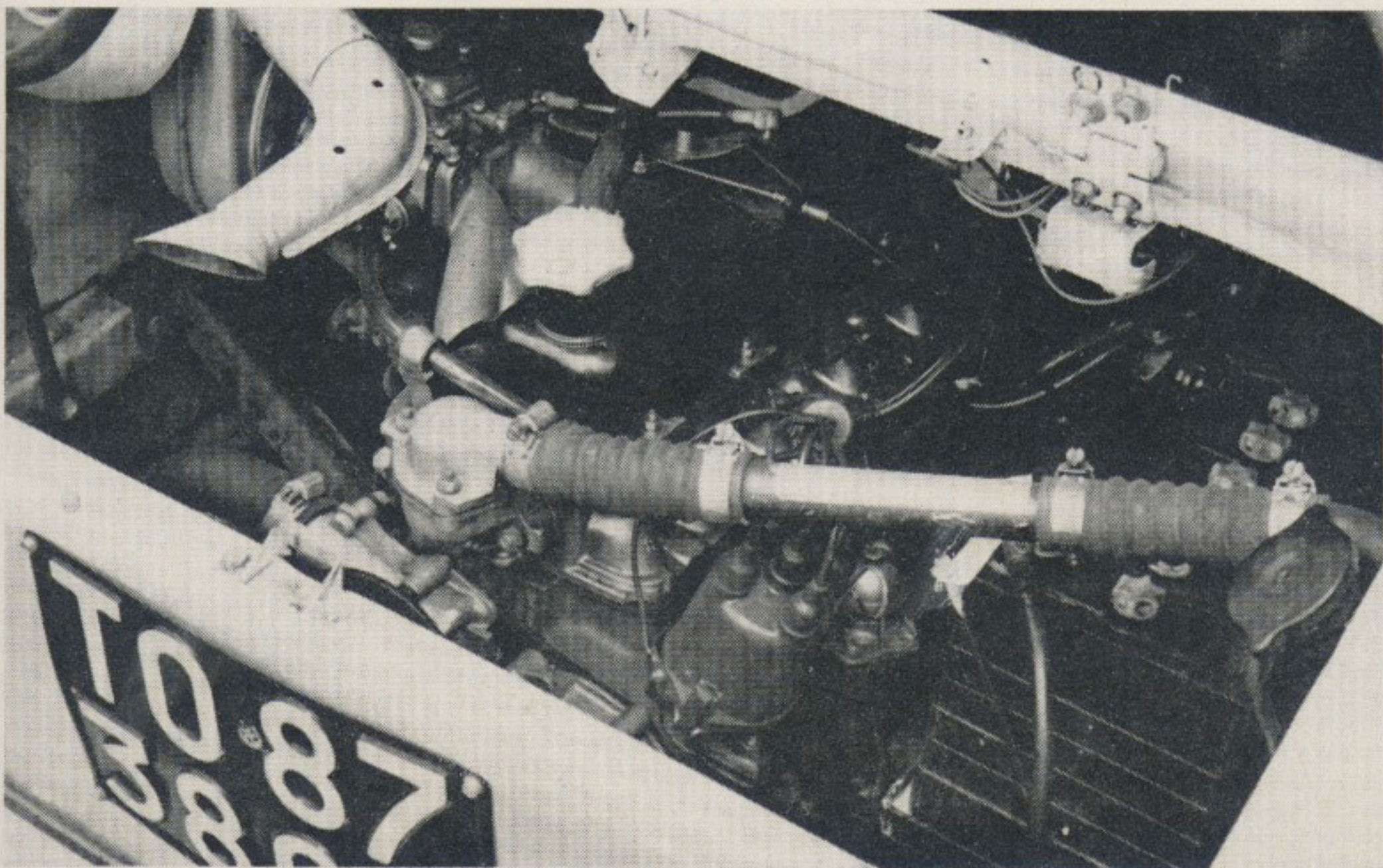


Fiat Abarth 124/1300



Von außen erkennt man den Abarth auf den ersten Blick am Kühlergrill im Bug, hinter dem sich tatsächlich der Wasserkühler verbirgt, und an den seitlichen Farbstreifen. Das Fahrwerk wurde tiefer gelegt, die 155 SR 13-Reifen sind auf 5 1/2"-Felgen montiert.

Der auf 1300 ccm aufgebohrte Fiat-124-Motor hat tatsächlich Platz im Motorraum des 850 Coupé. Recht eng geht es zu, denn auch die Batterie mußte wegen des Kühlers aus dem Bug nach hinten umziehen. Der Vergaser ist der gleiche wie im normalen 124, ein Weber-Doppel-Flachstrom.



Mit dem Fiat 850 versuchte der Turiner „Tuning-Meister“ Carlo Abarth schon verschiedentlich, seinem berühmten 850 TC einen ebenbürtigen Nachfolger zu geben. Das hat sich jedoch als nicht so einfach herausgestellt. Die 850er Fiat-Limousine ist schwerer als der Vorgänger, der 600/770. Außerdem hat sie eine größere Stirnfläche, so daß bei gleichen Fahrleistungen die Motorleistung erheblich gesteigert werden mußte. Aus diesem Grund sind die kleinen Abarth-Wettbewerbswagen der Tourenwagenkategorie immer noch vom 850 TC bzw. vom Fiat 600 abgeleitet.

Als 1965 in Genf das Fiat 850 Coupé vorgestellt wurde, entschloß Abarth sich, einen neuen Weg einzuschlagen. Auf diesem Typ wurde die Entwicklung einer neuen Baureihe aufgebaut. Zur Zeit gibt es vier verschiedene Fiat Abarth-Coupés. Die ersten drei haben auf 1000 ccm vergrößerte Motoren mit Leistungen zwischen 62 und 74 PS. Der vierte und stärkste wurde mit einem auf 1300 ccm aufgebohrten Fiat 124-Motor ausgerüstet und stellt Abarths interessanteste Neukonstruktion der letzten Jahre dar. Der Fiat Abarth 124/1300 fährt sich leicht und mühelos, seine Fahrleistungen erreichen die des Fiat 124 Sport Coupé und sein Preis liegt in Italien zwischen dem der 124 Limousine und dem des 124 Sport-Coupé.

Temperamentvoll, aber nicht überzüchtet

Der 124-Motor hat etwa die gleichen Außenmaße wie der 850er, deshalb ergeben sich keine Schwierigkeiten, diesen Motor in das 850 Coupé einzubauen. Es wurde lediglich ein zusätzlicher Stahlrohr-Hilfsrahmen eingebaut. Aus Kostengründen wurde der Motor in der Leistung nur soweit gesteigert, daß sich eine optimale Relation von Kosten zu Leistung ergibt. Deswegen beschränken sich die Motorveränderungen auf einige weniger aufwendige Überarbeitungen. Der Zylinderdurchmesser wurde um 2,5 mm erweitert, dadurch kam der Hubraum auf 1280 ccm. Die Verdichtung wurde von 8,8 auf 10,5 angehoben.

Eine neue Nockenwelle sorgt für längere Ventilöffnungszeiten, die Einstellung des serienmäßigen