

wagner
auto
motor
und sport

11. DEZEMBER 1965 • DM 1.50 • E 1418 D

Österreich öS 11.— • Schweiz sfr 1.70 • US \$ —.60
Dänemark dKr 4.— • Schweden sKr. 2.85 inkl.
oms • Niederlande hfl 1.80 • Printed in Germany

25

TEST GLAS 1700 GT KONKURREN
FÜR PORSCHE

TEST OPEL REKORD 1,5 · 1,7 · 1,9

FAHREN IM WINTER WORAUF ES
DABEI ANKOMMT



FIAT 850 + ABARTH = 175 km/h



Wenn man einen Turiner fragt, was ein Hase ist, so wird er einem wahrscheinlich antworten, ein Hase sei ein Abarth-Kaninchen. Etwa so wie ein Hase zu einem Kaninchen verhalten sich die Abarth-Wagen zu den normalen Fiat-Modellen: Der Laie kann sie kaum voneinander unterscheiden, aber die einen laufen wesentlich schneller als die anderen.

Für Carlo Abarth ist es allerdings in letzter Zeit nicht mehr ganz so leicht, aus Kaninchen Hasen zu machen, denn die Fiat-Werke beginnen, sich für den Bau sportlicherer Autos zu interessieren. In eigener Regie wurden aus der Fiat 850 Limousine schnellere und sportlichere Versionen abgeleitet, ein Coupé und ein Spider. Fiat hat durch die Beschränkung des Hubraums auf 850 ccm bei Coupé und Spider jedoch für Carlo Abarth eine Möglichkeit

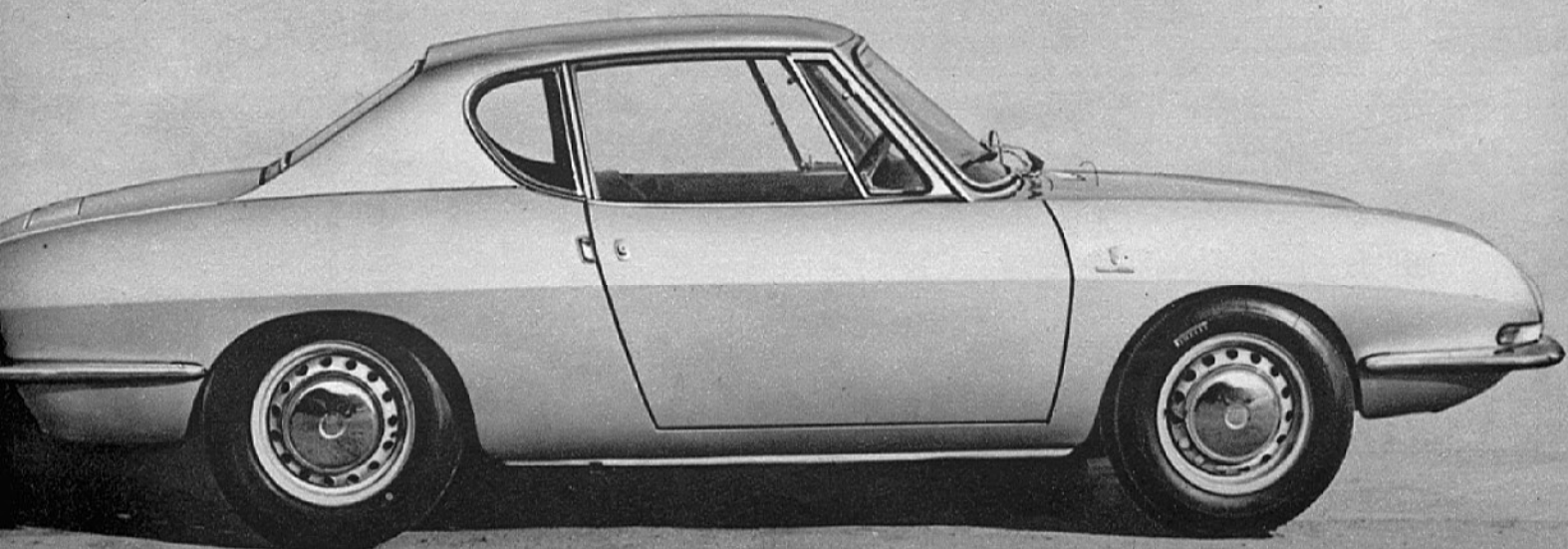
gelassen, seine Künste zu entfalten. Er beschäftigt sich ja seit Jahren damit, durch den Einbau einer Kurbelwelle mit größerem Hub (74 mm statt 63,5 mm) den Hubraum der Fiat 600 und 850 Limousinen zu erhöhen.

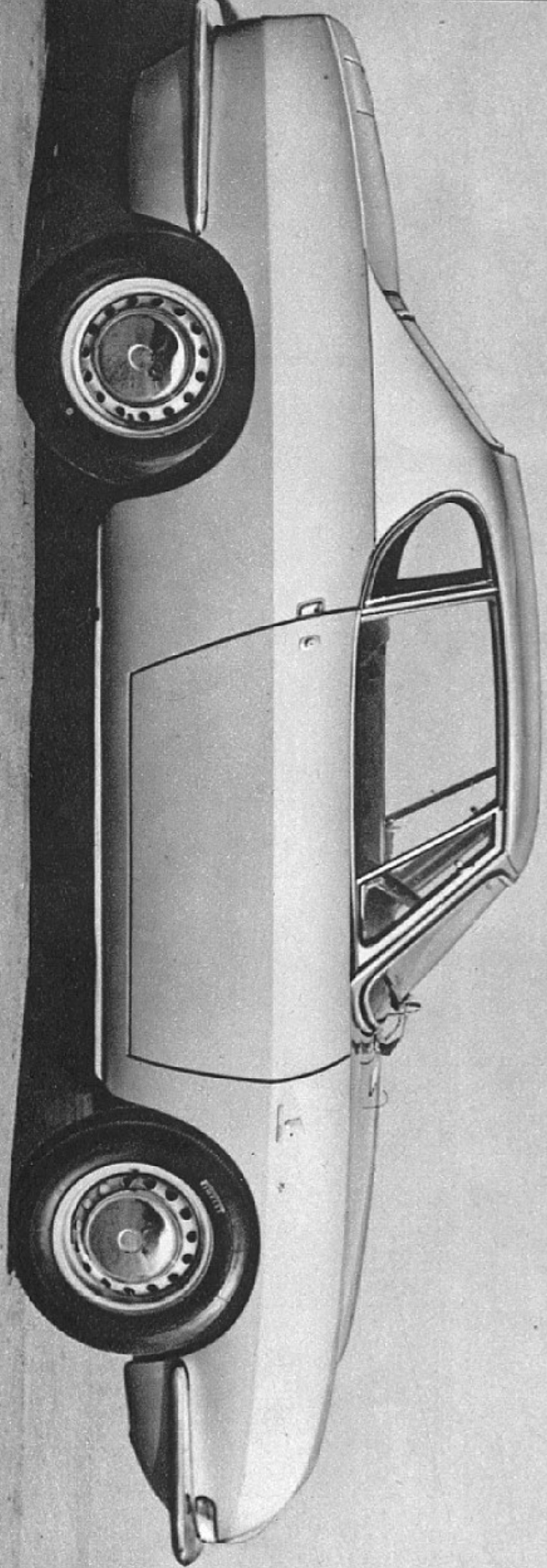
Auch bei den 850er Typen gehörte der Einbau einer „schärferen“ Nockenwelle mit zu den ersten Maßnahmen Abarths, gefolgt von einer sorgfältigen Überarbeitung des Zylinderkopfes und dem Einbau einer Leichtmetall-Ölwanne sowie einer Abarth-Auspuffanlage. Aus der Summe dieser Änderungen ergaben sich die „1000 OT“-Modelle mit einer Leistung von 62 DIN-PS! Das serienmäßige Fiat 850 Coupé besaß damit 15 PS und der serienmäßige Spider 13 PS weniger als die Abarth-Produkte, die man trotz der höheren Leistung noch nicht als „heiß“ bezeichnen kann. Letztlich

entspricht nämlich die Erhöhung der PS-Zahl etwa der Vergrößerung des Hubraumes, denn der Fiat Spider-Motor leistet 57 PS pro Liter Hubraum, der Abarth 1000 OT 62 PS pro Liter. Daher kann man von letzterem ein unproblematisches Verhalten erwarten, und es zeigt sich, daß sich der vergrößerte Hubraum besonders im Stadtverkehr durch bessere Elastizität und stärkeren Krafteinsatz „von unten heraus“ bemerkbar macht.

Eine weitere Modifikation besteht darin, daß man die Hinterachs-Übersetzung der sportlicheren Fiat 850-Modelle gegen die der Limousine austauschte (8/37 gegenüber 8/39), woraus sich — in Verbindung mit den 13 Zoll-Rädern — ca. 23,5 km/h pro 1000 U/min im IV. Gang ergeben.

In Italien gibt es das alles für einen Mehrpreis von nur 200 000 Lire; das entspricht







umgerechnet etwa DM 1300.—. Radialreifen sind in diesem Preis inbegriffen. Äußeres Unterscheidungsmerkmal der Abarth-Typen ist nur das Wappen mit dem Skorpion; unter der Haube fällt lediglich die andere Form des Luftfilters auf.

Für Tourenwagenrennen eignen sich — bei entsprechender Motorleistung — die 850er Varianten weniger als die vom Fiat 600 abgeleiteten Abarth-Typen; sowohl das Coupé als auch die Limousine haben einen bedeutend größeren Luftwiderstandsbeiwert und sind schwerer. Sie benötigen ganze 8 PS mehr, um 150 km/h zu erreichen. Allerdings sind sie für den normalen Straßengebrauch unvergleichlich angenehmer zu fahren, nicht nur weil sie — auch ohne jede Modifikation am Fahrgestell und dadurch bedingte Verschlechterung des Fahrkomforts — wesentlich besser liegen, sondern auch wegen der weniger großen Geräuschentwicklung. Am volleren Auspuffton kann der Kenner einen vorbeifahrenden Abarth vom normalen Fiat unterscheiden, der Fahrer merkt es nur an der höheren Leistung.

Die von auto motor und sport getesteten Fiat 850 Coupé und Spider liefen 146 bzw. 151 km/h. Das sind für serienmäßige und in großen Mengen fabrizierte Kleinwagen beachtliche Werte, auch wenn man annimmt, daß es sich bei den Testwagen um besonders gute Exemplare gehandelt haben mag. Fiat gibt offiziell als Höchstgeschwindigkeit „über 135 km/h“ für das Coupé und „ca. 145 km/h“ für den Spider an. Die entsprechenden Abarth-Ausführungen liefen, als Mittel mehrerer Messungen, auf der Autobahn Torino—Ivrea 162,2 und 163,6 km/h. Berücksichtigt man die Tatsache, daß beide Abarth-Versionen den gleichstarken Motor haben, so würde man in der Spitzengeschwindigkeit trotzdem einen größeren Unterschied zwischen

Coupé und Spider erwarten, denn die äußere Form des Spider sieht wesentlich sportlicher und aerodynamisch günstiger aus. Die relativ geringe Differenz in der Spitzengeschwindigkeit mag durch die Reifen bedingt sein: Das Coupé hatte auf den serienmäßigen 4½ Zoll-Felgen Michelin X-Reifen der Größe 145—13. Diese mögen einen geringeren Rollwiderstand haben als die auf den 5½ Zoll-Leichtmetall-Felgen des Spider versuchsweise aufgezogenen Kléber-Colombes V 10 der Größe 155—13. Diese ergaben eine ganz hervorragende Straßenlage. Die Reifengröße an sich hat mit der Höchstgeschwindigkeit nichts zu tun, denn die nominell größeren Kléber haben tatsächlich einen etwas kleineren

etwa 4 Sekunden gegenüber den Serientypen von Fiat entspricht. Der OT 1000 ist jedoch nicht Abarths letztes Wort: Als die sportlichen 850er-Modelle herauskamen, entwickelte er für sie einen eigenen Zylinderkopf, der nicht nur V-förmig hängende Ventile, sondern auch vier getrennte Ansaugkanäle besitzt und damit die Möglichkeit bietet, zwei Solex Doppelvergaser zu verwenden. Daß diese Vergaser unter der Haube keinen Raum mehr für den Kühler lassen, ist kein großer Nachteil, denn mit den 74 PS wird die serienmäßige Kühlanlage ohnehin nicht mehr fertig. So bekommt der Kühler seinen Platz vorn im Bug und erhält einen elektrischen Lüfter; beides geht natürlich auch

Zusammenfassung der Meßwerte	OT Coupé	OT Spider	OTR Spider	Fiat 850 Coupé	850 Spider
Höchstgeschwindigkeit km/h	162,2	163,6	175	146	151
0 bis 100 km/h s	13,5	13,2	11,6	18,6	18,6
1 km mit stehendem Start s	34,8	34,8	32,5	39,0	38,4

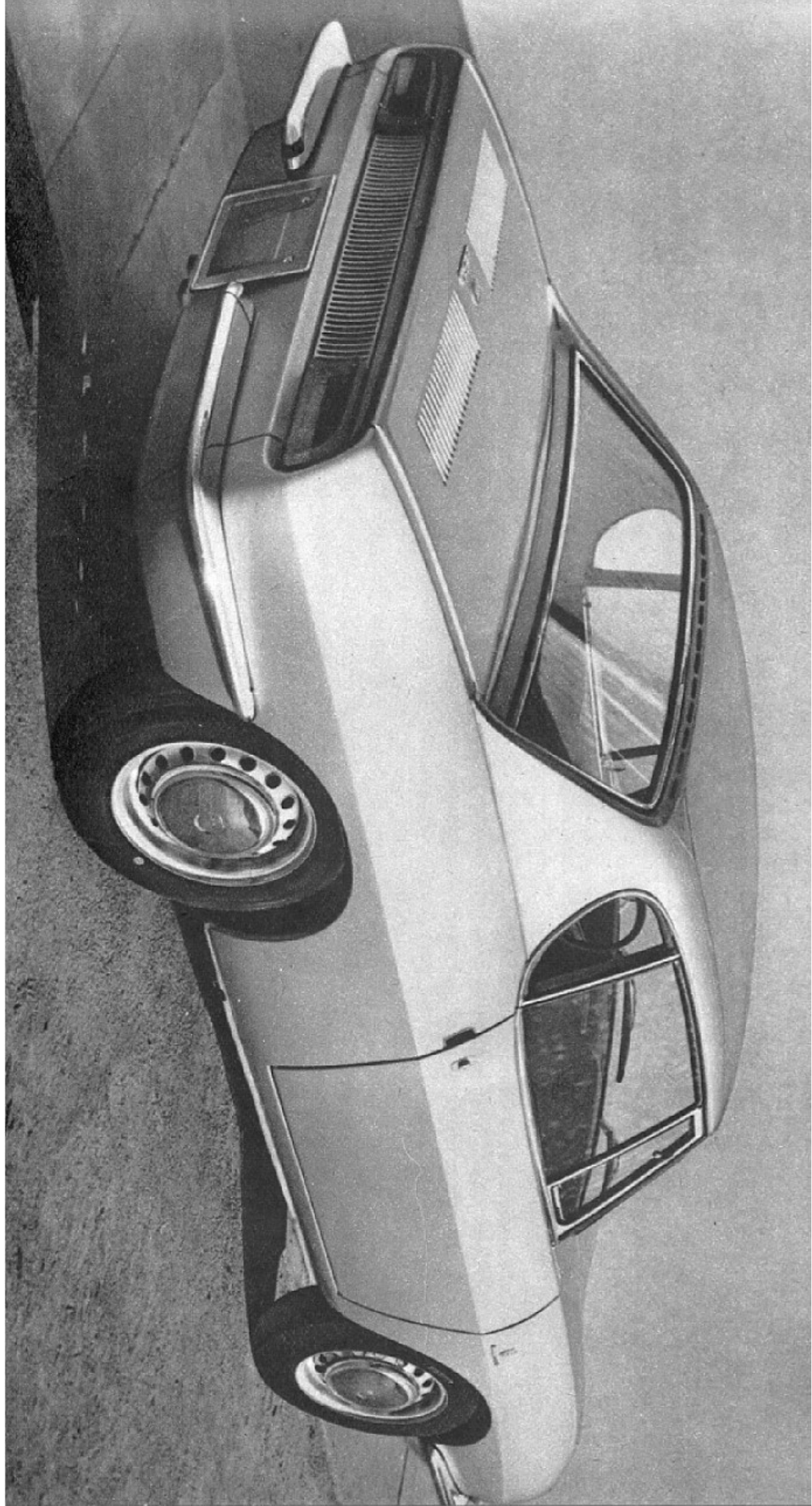
Rollradius als die Michelin der Größe 145—13. So drehte auch der Spider bei seiner Höchstgeschwindigkeit fast genau 7000 U/min, während das Coupé 6800 U/min drehte und sich nicht so „hart“ anhörte, was allerdings auch auf die bessere Geräuschdämpfung im Coupé zurückzuführen sein dürfte.

Die Beschleunigung war bei beiden Wagen fast gleich, denn der Spider brauchte vom Stand auf 100 echte km/h 13,2 s, während das Coupé 13,5 s benötigte. Das sind etwas über 5 s weniger als bei den entsprechenden Fiat-Modellen. Der stehende Kilometer wurde von beiden Wagen in 34,8 s zurückgelegt, was einem Plus von

Kosten des Gepäckraumes. Weiter muß die längere Hinterachsuntersetzung von 9/37 besonders angefertigt werden.

Carlo Abarth hatte seine Hoffnungen darauf gesetzt, daß Fiat selbst den „Radial“-Kopf (die Ventile stehen radial zu den halbkugeligen Verbrennungsräumen) bauen würde und einen werksmäßigen Fiat-Abarth herausbrächte. (Renault macht mit der Gordini-Ausführung des R 8 etwas Ähnliches). Da das bisher nicht der Fall ist, bringt er die Wagen als Coupé und Spider selbst heraus, was natürlich im Vergleich zu einer größeren Fiat-Serienherstellung einen erheblich höheren Preis bedingt. So kosten die OTR (R = Radial) 250 000 Lire mehr





FIAT 850 + ABARTH = 175 km/h

F O R T S E T Z U N G

als die entsprechenden OT-Typen und 450 000 Lire mehr als die serienmäßigen Fiat-Versionen.

Abarths „schneller“ Versuchsingenieur Klaus Steinmetz übergab uns den 1000 OTR-Spider mit der Bemerkung, dieses Modell sei noch nicht so ausgereift wie die OT-Typen; das kam auch tatsächlich darin

Aber zurück zu unserem OTR-Spider. Man erkennt ihn äußerlich an dem schmalen, eleganten Lufteinlaß-Schlitz über der vorderen Stoßstange, die größere Öffnung darunter bleibt unsichtbar. Fährt man los, so fühlt man, daß der Wagen leistungsmäßig einer „gehobeneren“ Klasse angehört als die OT-Modelle. Der Motor dreht 8,5% weniger, er ist bei gleicher Geschwindigkeit nicht lauter, und man hat das Gefühl, er müsse sich weniger anstrengen. Man könnte meinen, er habe weit mehr als einen Liter Hubraum. Die erreichten Beschleunigungswerte liegen in der Größenordnung eines Porsche SC, eines 1800 TI und eines Glas 1700 GT und sind besser als beim Porsche 912. 100 km/h werden aus dem Stand in 11,6 s erreicht!

Nach den Messungen auf der Autobahn machten wir einen Umweg über normale

der Motor nur 6800 U/min machte. Außerdem war das Fahrzeug mit dem normalen Serienverdeck ausgerüstet und nicht mit dem von Bertone entworfenen Stromlinienaufsatz, der sicher noch einige Kilometer gebracht und die Windgeräusche gemindert hätte, die das Motorgeräusch weit übertreffen.

In der Ausstattung war der Wagen völlig serienmäßig, die 145—13 Kléber-Colombes Radialreifen waren, wie schon gesagt auf normalen 4½ Zoll-Fiat-Felgen montiert, eine Kombination, die sehr gute Straßeneigenschaften ergibt. Noch besser allerdings sind Reifen der Größe 155—13 auf breiteren Leichtmetall-Felgen. Das unmodifizierte Fiat-Fahrgestell verhält sich den höheren Leistungen gegenüber unproblematisch. Am wenigsten Reserven scheinen die Bremsen zu haben: Sie ließen bei ein-



Ein Blick unter die Motorhaube des Fiat Abarth OTR 1000 (Außenansicht siehe Seite 34/35) verrät die sportlichen Ambitionen des kleinen Flitzers. Abarth entwickelte für diesen Motor einen eigenen Zylinderkopf mit vier getrennten Ansaugkanälen, der die Verwendung von zwei Solex-Doppelvergäsern ermöglicht.

zum Ausdruck, daß zwischen 3000 und 3500 U/min ein „Loch“ im Drehmomentverlauf zu spüren war. Auch lief der Motor im Leerlauf mit etwa 1800 U/min, was ebenfalls auf notwendige Verfeinerungen schließen läßt. Offenbar interessierte sich Abarth zunächst dafür, was sich aus diesem Stoßstangen-Motor überhaupt herausholen läßt. Immerhin ist man schon bei über 90 PS angelangt! Als Rennmotor wird man den OTR kaum verwenden wollen — dazu hat man den Bialbero —, er wird also in erster Linie als schneller Tourenmotor Verwendung finden.

Straßen Richtung Turin. Steinmetz, der ja bekanntlich kein „Bummler“ ist, fuhr mein Fiat 2300 S-Coupé, ich benutzte den kleinen Abarth, der auch bei vollem Beschleunigen des Fiat, wie an einem Schleppseil gezogen, dahinter blieb. Auf einer langen Geraden hätte ich mich mit dem OTR wahrscheinlich geschlagen geben müssen, aber 175 km/h, die sich als Mittel aus mehreren Messungen ergaben, sind für einen Straßensportwagen mit Einliter-Motor eine beachtliche Leistung. Vor allem wenn man bedenkt, daß man diesen Wagen auch im Stadtverkehr einwandfrei fahren kann und

gen scharfen Bremsungen aus hohen Geschwindigkeiten in ihrer Wirkung etwas nach, was aber wohl unter normalen Umständen — von längeren Paßfahrten einmal abgesehen — kaum vorkommen wird. Wir haben schon sehr erfolgreiche Rennfahrzeuge von Abarth gesehen; seine Wagen waren immer hervorragende Spielzeuge für „große Kinder“. Aus den neuen Fiat-Modellen macht er jetzt jedoch richtige Gran Turismo-Fahrzeuge, die nicht nur Spaß machen, sondern auch praktisch sind und sich in jeder Gesellschaft sehen lassen können.

Paul Frère

