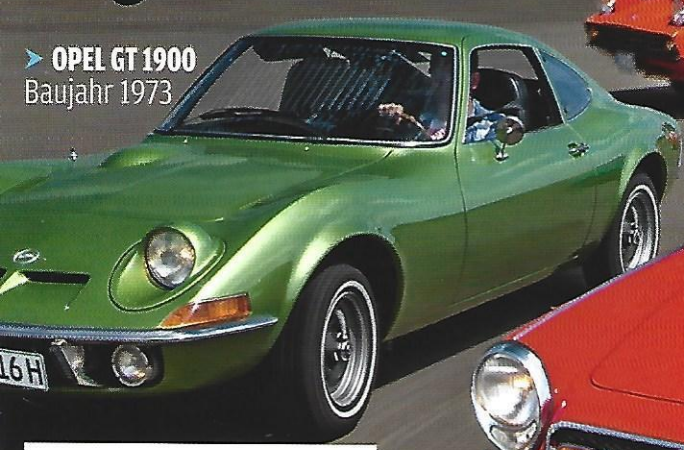


Auto Bild **Klassik**

Das Magazin für Oldtimer und Youngtimer

Der Opel GT und seine Konkurrenten

Ist Fliegen wirklich schöner?



▶ **OPEL GT 1900**
Baujahr 1973

S. 44



◀ **SAAB SONETT III**
Baujahr 1971



▲ **ABARTH SCORPIONE 1300**
Baujahr 1970



▲ **HONDA 5800 COUPÉ**
Baujahr 1967

Was kommt nach dem Oldtimer-Boom? S. 10

EXKLUSIV GEMESSEN UND GETESTET

REPARIEREN UND ERSETZEN
ALLES ÜBER DEN KABELBAUM



S. 128

EIGENBAU VON 68
REVOLUTIONÄRE BEWEGUNG



S. 68

DER KÄFER: WARUM ER NIE DER BESTE WAR



S. 14

Das Millionending im Vergleich mit seinen ersten Konkurrenten



S. 164

So sexy war **SIMCA**

Die Geschichte der unterschätzten Marke

Scharf abgekantetes Heck, Hinterachse mit negativem Sturz für bessere Seitenführung



OPHEL GT 1900
ABARTH SCORPIONE 1300
 HONDA S800 COUPE
 SAAB SONETT III

Fronthaube füllen die Klappscheinwerfer und ihre Elektromotoren, Ersatzrad, Batterie und Wasserkühler. Der Motor sitzt hinten; es ist ein aufgebohrter Vierzylinder aus dem Fiat 124, 75 PS stark.

Abarth erhöhte die Verdichtung und baute eine schärfere Nockenwelle ein. Trotzdem wirkt der 1300er nicht überzüchtet. In jedem Drehzahlbereich hängt er spontan am Gas. Untertouriges Bummeln macht er klaglos mit; dank kurzer Übersetzung lässt er sich auch in den großen Gängen nicht lange bitten. Die gemessenen Fahrleistungen liegen zwar nur im hinteren Mittelfeld. Dadurch, dass kaum Geräuschdämmung vorhanden ist und der Hintern des Fahrers beinahe auf dem Boden schleift, fühlt sich der Scorpione allerdings stets schneller an, als er tatsächlich fährt.

Giftig ist er trotzdem. Zwar liegt der Grenzbereich hoch; dank straffer Dämpfer drängt das Heck erst spät nach außen. Als Folge seiner ungünstigen Gewichtsverteilung (durch den längs eingebauten Motor lasten fast 63 Prozent auf der Hinterachse) bestraft der Abarth ängstliche Gaslupfer in der Übersteuerphase allerdings mit plötzlichen Drehern, die zu parieren mit der schwergängigen, ungenauen Lenkung fast mehr Glück als Können erfordert.



▲ Die „1300“ kam zustande, weil Carlo Abarth den 1197-Kubik-Motor des Fiat 124 um zweieinhalb Millimeter aufbohrte. Der Scorpion im Firmenwappen symbolisiert sein Sternzeichen



◀ Rustikal verarbeitetes Cockpit mit halb liegender Sitzposition, schmalen Pedalraum und zum Fahrer geneigter Instrumentenkonsolle mittig im Armaturenbrett. Vor dem Beifahrer sitzt eine dünne Kunstleder-Prallplatte

CARLO ABARTH'S LETZTER COUP

Mit dem Scorpione gibt der Turiner Fiat-Friseur 1970 seinen Abschied als selbstständiger Kleinserienhersteller

ABARTH 1300 SCORPIONE

Motor Vierzylinder, hinten längs, seitliche Nockenwelle, über Kette angetrieben, zwei Ventile pro Zylinder **Gemischaubereitung** Doppel-Fallstromvergaser (Holley Europa 32 DCOF) **Hubraum** 1280 cm³ **Bohrung x Hub** 75,5 x 71,5 mm **Leistung** 55 kW (75 PS) bei 6000/min **max. Drehmoment** 108 Nm bei 3000/min **Höchstgeschwindigkeit** 180 km/h **Antrieb** Viergang-Schaltgetriebe, Hinterradantrieb **Fahrwerk** Einzelradaufhängung, vorn an Querlenkern und Querblattfeder, hinten an Schräglenkern und Schraubenfedern, rundum Stabilisatoren und Teleskopstoßdämpfer **Bremsen v./h.** Scheiben/Trommel **Testbereifung** 185/70 R 13 86 H **Verbrauch** (hist. Messwert) 10,1 l/100 km **Tank** 29,5 l **Kofferraum** 92 l **zul. Gesamtgewicht** 1000 kg **Neupreis** (1970) 14 421 Mark

MESSWERTE

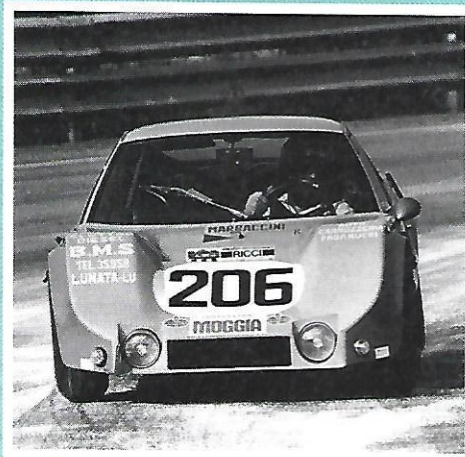
Beschleunigung 0-50/-80/-100/-130 km/h: 4,4/9,7/14,8/28,1 s **Elastizität** (4. Gang) 60-100/80-120 km/h: 9,0/13,3 s **Innengeräusch** bei 50/100/130 km/h: 75/80/84 dB(A) **Wendekreis l./r.** 11,5/11,1 m **Bremsweg** 66,9 m **Leergewicht/Zuladung** 723/277 kg

KOSTEN

Steuer 192 Euro/Jahr
Versicherung (OCC-Beispiel*)
347,35 Euro/Jahr



*Haftpflicht und Vollkasko. Zustand Note 2, bis 5000 km pro Jahr, Einzel-/Doppelgarage



◀ Das Ausgangsmodell Lombardi Grand Prix bestreitet mit getuntem Motor und aerodynamisch verbesserter Karosserie Berg- und Rundstreckenrennen

▶ Der wirtschaftliche Erfolg Carlo Abarths (1908-1979) gründete auf dem Verkauf von Sportauspuffanlagen



Schön, aber nicht schnell: Der Fiat 850 Sport erstarkt 1968 von 47 auf 52 PS. Mehr als 148 km/h Spitze sind aber auch damit nicht drin

Der Lombardi Grand Prix mag wie eine Westentaschenausgabe des Lamborghini Miura daherkommen - in Wahrheit ist das Auto auf Fiat-850-Basis mit seinen 47 PS nicht halb so schnell, wie es aussieht. Also pflanzt ihm Carlo Abarth 1970 den frisierten 1300er des Fiat 124 ein und nennt das Ganze Abarth Scorpione. Es ist sein letzter Coup als autonomer Kleinserienhersteller. 1971 kauft Fiat die Tuningschmiede. Varianten des Lombardi Grand Prix entstehen auch unter den Namen OTAS und Giannini. Den Vertrieb des Scorpione in Deutschland übernimmt Erich Bitter. Wie viele gebaut werden, ist unklar. Zwei, drei Dutzend sollen noch existieren.

Sicherheit stand auch sonst nicht im Vordergrund. Wenigstens ist wegen der matten Verzögerung kaum zu befürchten, dass sich der Beifahrer bei einer Vollbremsung das Abarth-Wappen von der drolligen Prallplatte am Armaturenbrett auf die Stirn stempelt. Weder Breitreifen noch niedriges Leergewicht (723 Kilo) nutzen dem Exoten aus Italien: Mit 66,9 Metern brems er am schlechtesten.

Der Honda S800 ist hier ebenfalls kein Musterknabe: Er braucht ähnlich

unrühmliche 64,2 Meter bis zum Stillstand, wenn man bei 100 km/h in die Eisen geht. Das ist dann aber auch schon fast seine einzige Schwäche. Denn wenn das angriffslustig röhrende Abarth-Herz bei 5000 U/min schon kurz vorm Infarkt steht, hat die singende Säge im Honda noch die halbe Skala vor sich.

Die Binsenweisheit, dass der Motor den Charakter eines Autos prägt, nirgendwo ist sie so zutreffend wie bei dem 3,33 Meter kurzen Coupé, das Frank ▶



Fiat-Hypothek:
Die ungenaue Schnecken-Rollen-Lenkung wirkt als Fahrspaß-Dämpfer