



Testbericht aus rallye
racing 5/79



Dauertest Autobianchi
Abarth Sport

Kraftwerk im Kleinformat

Italienisches PseudoSportwägelchen! Diese oder ähnliche Worte werden häufig über ihn vernommen. Selbst Sportlerfolge haben dem Autobianchi Abarth Sport in Deutschland nicht zum erhofften Image verholfen. Um ehrlich zu sein, auch mir schien auf den ersten Blick der „Planschi“ - wie der Dauertestwagen freundschaftlich von seinen Fans genannt wird - etwas breiter, als daß ein Auto mit einem 1036 Kubikzentimeter-Motörchen schnell sein kann. Das Basis-Triebwerk dieses Wagens war ein 903 Kubikzentimeter und 44 PS leistender Vierzylinder-Motor. Durch Hubverlängerung und größere Bohrung (982 ccm Motorhubraum) haben die Techniker die Leistung 1971 auf 58 PS steigern können. Doch 58 PS waren Carlo Abarth noch immer nicht genug. Eine erneute Hubverlängerung (Hub = 74,0 mm, Bohrung = 67,2 mm) verhalf dem Motor schließlich zu 70 PS. Es bedurfte aber mehr als nur dieser Hubraumvergrößerung. Zylinderkopf und Kurbeltrieb werden von der Motorenschmiede von Abarth peinlichst genau bearbeitet, sowie es in einer Groß-Serie gar nicht möglich wäre. Eine 32 mm Zweistufen-Weber-Fallstromvergaser sorgt für das Gemisch, und selbstverständlich sind Ansaugkanäle und Auspuff, Abarths, Spezialität, entsprechend ausgetüfelt. Der auf 10,4 :1 verdichtete Motor gibt

seine 70 PS bei 6600 U/min ab, läßt sich aber willig bis knapp über 7000 U/min drehen. Die Höchstgeschwindigkeit, die wir mit 160 km/h gemessen haben, entspricht einer Drehzahl von 6800 U/min. Bei Windstille und leicht bergab steht die Drehzahlmesser-Nadel im Nu bei 7000 Umdrehungen. Es ist aber nicht so sehr die Höchstgeschwindigkeit des kleinen Abarth, sondern mehr die Beschleunigung, die einem die Sprache verschlägt. Wenn wir bei unseren Beschleunigungs-Meßfahrten erst bei über 7000 U/min in den nächsthöheren Gang geschaltet haben, waren folgende Werte auf dem Meßgerät abzulesen: 0-100 km/h in 10,8 Sekunden, den stehenden Kilometer in 33,6 Sekunden. Damit Sie sich ein Bild von diesem Junior Sputnik machen können: Ein BMW 316 mit 90 PS braucht von Null bis Hundert über zwölf Sekunden. Wohlgermerkt hat dieser BMW einen 1600 Kubikzentimeter-Motor. Gemessen an Hubraum und Leistung ist der kleine Italiener Klassenprimus. Auch in der Fahrzeugkategorie bis 1,5 Liter Hubraum gibt es, was die Beschleunigung anbetrifft, nur wenige Autos, die dem Giftzweig von Carlo Abarth Paroli bieten können. Aber es hieße offene Türen einrennen, wollte man Abarths Fähigkeiten herausstreichen, aus kleinen Motoren große Leistungen herauszuholen. Viel bemerkenswerter erscheint die Tatsache, daß das kleine Löwenherz dem Autobianchi eine ganz unerwartete Fahrelastizität gibt. Trotz der erheblichen Ventilzeitüberschneidungen bleibt der Motor auch bei niedrigen Drehzahlen sehr geschmeidig und ist selbst den Anforderungen des Feierabendverkehrs in der Großstadt ohne Einschränkung gewachsen. Wenn man will (es ist von der Redaktion durchexerziert worden), kann man das kleine Vollblut in der Rush Hour mindestens ebenso zivil und gemächlich fahren wie einen Opel Kadett. Um so größer ist das Vergnügen, wenn man von der Ampel weg voll beschleunigt. Was für ein Temperament! Der Auspufflärm ist frech, aber nicht unverschämt. Erst über 6000 U/min schwillt der Geräuschpegel derart an, daß die akustische Belästigung den Spaß, auf der Autobahn Vollgas zu fahren, auf die Dauer beeinträchtigt. Richtig in seinem Element ist der A 112 Abarth Sport auf Landstraßen und in den Bergen. Man kann, zurückgelehnt und mit ausgestreckten Armen, wie der Wind durchs Gelände pfeifen. Der Untersteuerer, als der sich dieses Auto klar ausweist, bleibt jederzeit kontrollierbar und neigt nicht zum Ausbrechen. Auch dann nicht, wenn er nur auf drei Rädern um die Ecke fährt. Auf unebener Straße neigt der Wagen in schnellgefahrenen Kurven dazu, einen Moment lang mit eingeschlagenen Rädern gerade über die Wellen zu springen, aber selbst dann behält man ihn leicht in der Hand. Auch oberhalb des Landstraßen-Limits geht der „Planschi“ bei durchgetretenem Gaspedal richtig zur Sache. Die 140 km/h-Marke passiert er nach 28 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit ohne langen Anlauf. Bei längeren Vollgasetappen sollte man jedoch stets die Öltemperaturanzeige im Auge behalten. An heißen Tagen bewegt sich nämlich der Zeiger bis kurz vor die nicht exakt bezifferte rote Marke. Einem unserer Redakteure wurde dies an einem heißen Sommertag zum Verhängnis. Eine kleine Unachtsamkeit, und schon war die Zylinderkopfdichtung durchgebrannt. Dies soll nicht heißen, daß der 70 PS-Motor kein Vollgas verträgt. Jedoch die 70 PS aus nur 1036 Kubikzentimeter verlangen ein wachsames Auge und immer die richtige Menge Öl. Was uns anschließend überraschte, war der Preis, zu dem die durchgebrannte Zylinderkopfdichtung ersetzt wurde. Alles in allem - Zylinderkopfdichtung und Thermostat erneuert, Bremszangen vorne gereinigt und Bremsklötze erneuert, Inspektion mit Ölwechsel - hat dies keine 400 Mark gekostet. Es gibt Autos, bei denen bekommen Sie für 400 Mark noch nicht einmal die Zylinderkopfdichtung gewechselt, geschweige denn dazu die große Inspektion durchgeführt nebst Bremsklötze wechseln. Ansonsten verrichtete der Motor unseres Dauertestwagens seinen Dienst makellos. So haben wir während der gesamten Testdistanz außer der neuen Zylinderkopfdichtung lediglich routinemäßige Einstell- und Wartungsarbeiten durchführen lassen müssen. Ein Vergleich des zum Testbeginn und am Ende aufgezeichneten Kompressionsdiagramms machte deutlich, daß von außergewöhnlichem Verschleiß der Triebwerksinnereien keine Rede sein konnte. Ein weiteres Indiz dafür: über die gesamte Testdistanz blieb der Ölverbrauch mit 0,2 bis 0,3 Litern pro 1000 Kilometer Fahrstrecke nahezu konstant. Auch im Benzinverbrauch erwies sich der A 112 als sehr genügsam. Nur mit Gewalt war es möglich, den Verbrauch über zehn Liter pro 100 Kilometer Fahrstrecke zu bekommen. Im Durchschnitt ermittelten wir 9,6 Liter Super pro 100 Kilometer. Gemessen an den Fahrleistungen ist der Verbrauch gering, zumal man häufig der Versuchung erliegt, dieses kleine Kraftwerk zu scheuchen. Aber so wird es auch in der Praxis sein, denn wenn jemand sich so einen Teufels-Abarth kauft, dann will er nicht nur wissen, sondern auch zeigen, was an munteren Pferdchen darin steckt. „Kleine Sportwagen bauen“, hat Carlo Abarth einmal

gesagt, „ist ein schwieriges Geschäft. Nicht nur daß die Kleinen den Atem und die Kraft eines Großen haben sollen, ihnen wird auch unentwegt alles aus der obersten Etage ihrer Leistungsfähigkeit abverlangt.“ Nach Abschluß unseres 30000 Kilometer-Dauertests kann ich Herrn Abarth nur beipflichten. Apropos Leistungsfähigkeit - um den kleinen Vollblut Hengst zu bändigen, braucht man nicht unbedingt Athlet zu sein. Die Lenkkräfte sind trotz Frontantrieb wunderbar gering. Die Sitze sorgen dafür, daß man auch lange Fahrtstrecken ohne Yogaübungen übersteht. Haltbar sind sie außerdem: Nach 30000 harten Dauertest-Kilometern zeigten sie weder optischen noch spürbaren Verschleiß. Das gleiche gilt fürs bunte Kleid. Obwohl der Testkandidat oft genug unter der Straßenlaterne parkte, waren ihm nach sechs Monaten kaum „Falten“ anzusehen. Trotz Schnee, Salz und eisigen Temperaturen. Die rot-silberne Signallackierung überstand alles ohne Schaden. Ganz anders der Frontspoiler: Zweimal mußte das Luftleitblech dran glauben, an hohen Bordsteinkanten nämlich, die dem Zwerg die Unterlippe kräftig verknickten. Die Luftströmungsverhältnisse am Heck sind so ungünstig, daß das Rückfenster des Mini-Italiano bei Regen im Nu verschmutzt. Beim Abarth ist freilich für Abhilfe gesorgt: mit einem Heckscheibenwischer, der hier nicht mögliches Extra, sondern ein absolutes Muß darstellt. Bei Regen sollte man übrigens ein bißchen aufpassen - von wegen Aquaplaning, das den breiten Schlappen leicht zu schaffen macht. Ansonsten hielten sie sich glänzend: Die serienmäßig montierten Michelin wiesen zum Schluß noch stolze 1,5 Millimeter Profil auf, obwohl sie es auf der 30000-Kilometer-Distanz mit ständig streßgeplagten Redakteuren nicht sonderlich leicht hatten. Auch die Antriebswellen machten ihrem Namen alle Ehre. Obwohl sie hart rangenommen wurden, im Winter zum Beispiel, das kräftig an die Gelenke geht. Sie überstanden den Dauerlauf einwandfrei. Genauso wie das gesamte Fahrwerk: Nach 25000 Kilometern mußten lediglich die Bremsklötze an der Vorderachse gewechselt werden, ein Geschäft, das im Normalfall bei Brot- und Butter-Autos früher anfällt. Die Beläge der hinteren Trommelbremsen wurden überhaupt nicht erneuert - sie hielten die komplette Testdistanz unbeschadet durch. Der Bianchi-Pilot profitiert dabei von der fahrwerklichen Verwandtschaft seines Kraftzwerger mit dem Fiat 128. Sämtliche Fahrwerksteile sind identisch und für den leichteren Autobianchi entsprechend überdimensioniert. So auch die Stoßdämpfer: Das kräftige Federbein ist gleichzeitig Außenrohr des Stoßdämpfers und sorgt damit für eine optimale Wärmeabfuhr. Alles in allem ist die Fahrwerksmechanik dem kernigen Äußeren mehr als gewachsen. Im normalen Straßenfahrbetrieb dürfte das Fahrwerk nicht kleinzukriegen sein, auch nicht mit Gewalt. Die Geldbörse eines Autobianchi-Fahrers wird schonend behandelt. Für die turnusmäßige Wartung (alle 5000 Kilometer) haben wir keine 50 Mark und für die Inspektionen (alle 10000 Kilometer) keine 250 Mark bezahlen müssen. Besitzer anderer Sport- und Spaß-Autos wird dies neidisch mamachen. Auch die übrigen Werkstattrechnungen fielen nicht sehr hoch aus. Hier mußten zum Beispiel lediglich 75 Mark für Bremsklötze wechseln und 250 Mark für den Frontspoiler bezahlt werden. Im Vergleich zu dem Spaß, den der aufgemotzte Straßenfloh dafür bietet, ist dies recht wenig. Noch attraktiver wurde der Autobianchi seitdem diesjährigen Automobilsalon in Genf. Für 210 Mark Aufpreis gibt es jetzt nämlich ein Fünfganggetriebe. Der Fünfte wurde als Schongang ausgelegt, die Übersetzungen der ersten vier Gänge blieben also unverändert. Damit sind die Fahrwerte des Fünfgang-Autobianchi in den ersten vier Gängen unverändert, aber auf der Autobahn bei Höchstgeschwindigkeit bringt es Schonung fürs Gehör. Resümee nach 30000 Test-kilometern: Der Autobianchi Abarth Sport gehört zu jener Spezies Auto, die das halten, was das Äußere verspricht. Auf den ersten Blick erscheint er bei einem Preis von 13400 Mark zwar nicht gerade preiswert, doch betrachten wir es einmal anders: Für dieses Geld kaufe ich mir mit dem A 112 Abarth Sport nicht nur ein Fortbewegungsmittel, sondern auch eine Portion Spaß. Und Spaß bietet das Kraftwerk im Kleinformate jederzeit.

<http://www.a112.de>