

die Einsparung des gepimpten Abarth bei beachtlichen 68 Kilogramm (Serie: 1100 Kilo).

Mehr Leistung und weniger Pfunde sind beste Voraussetzungen für den gedopten Cinquecento, um den Serien-Abarth wie ein lahmes Rennpferd hinter sich zu lassen. Auch dank der Toyo R888-Cupreifen mit gutem Grip-niveau springt die Tuning-Version besser aus den Startblöcken und sprintet in 6,3 Sekunden deutlich schneller auf 100 km/h als der Abarth 500 (8,0 s) oder der 160 PS starke Abarth 500 esseesse (7,9 s). Bei freier Piste marschiert der Italiener mit bayerischem Einschlag bis auf eine Höchstgeschwindigkeit von 245 km/h (Serie: 205 km/h).

Fürs Autobahn-Bolzen wurde der Rennzweig aber nicht gebaut. Ein KW-Fahrwerk (1600 Euro) mit veränderter Achsgeometrie an der Vorderachse (1,5 Grad Negativ-Sturz) soll dem getunten 500er auf der Rennstrecke Beine machen. Querdynamisches Potenzial versprechen außerdem die bereits erwähnten Semislicks, eine mechanische Differenzialsperre sowie die Möglichkeit, das ESP,

Durch die extrem frontlastige Gewichtsverteilung von 69,9 zu 30,1 Prozent hebt der nur 1032 Kilo schwere Wagen bei zügiger Kurvenfahrt gern mal das Hinterbein – ein von der Rennversion bekanntes Verhalten. Beim starken Anbremsen drängt das Heck deutlich nach links und verlangt eine flinke Lenkkorrektur. Nur ein gewiefter Lenker jagt den Cartech in 1.16,9 Minuten um den Kurs (Serienmodell mit 135 PS: 1.22,5 min). Ungeübten Nachwuchsfahrern sollte man diese Kleinkaliber-Waffe besser nicht überlassen.

Womit wir beim Abheben der Hinterachse wären. Die größere Bremsanlage im Verbund mit dem hohen Grip der Semislicks kann den Cartech-Abarth mit seiner extremen Gewichtsverteilung bei Vollbremsungen hinten aushebeln. Auf dem Kleinen Kurs fiel dieses Bremsverhalten nicht auf, da hier die Bremsphasen nicht lang genug sind. Im öffentlichen Straßenverkehr taugt der Cartech-Abarth mit dieser Abstimmung hingegen nur bedingt.

„Wir empfehlen unseren Kunden, auf der Straße nicht mit den Semislicks zu fahren“, erklärt



Aus dem Cockpit: Trofeo Abarth 500

„Ich fahre alles“, antwortete sport auto-Tester Christian Gebhardt auf die Anfrage nach dem Gaststart in der Trofeo Abarth 500. Klein, aber oho: Gefahren wird mit dem Rennmodell Abarth 500 Assetto Corse mit 190 PS starkem Vierzylinder-Turbo. Genug, um den ausgeräumten und nur 930 Kilo schweren Minirennner mit Slicks flink voranzutreiben. Die ABS-freie Bremse erfordert Konzentration, weil sie die Räder gern blockiert und die Hinterachse überbremst. Qualmende Dreher im Starterfeld sind hier das Salz in der Markenpokal-Suppe.



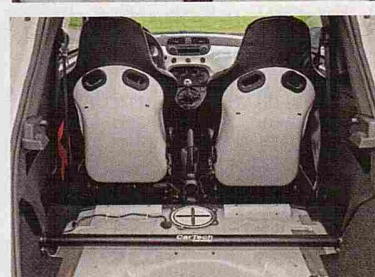
Neben Bauteilen des Trofeo-Rennmodells, einer Leistungssteigerung und anderen Umrüstungen für die Rennstrecke, installiert CarTech außerdem eine größere Bremsanlage mit gelochten 305er-Bremscheiben vorn und 264er-Scheiben hinten (Serie: 284/240 mm)

David Prusa, Geschäftsführer von CarTech. sport auto geht noch weiter und würde den Cartech-Abarth in dieser Abstimmung nur für die Rennstrecke empfehlen.

Christian Gebhardt

anders als beim Serienmodell, komplett zu deaktivieren.

Vergnügt laderpfeifend legt der Cartech-Abarth 500 Coppa dank nachgerüstetem Einmassenschwungrad (1200 Euro) mit spontanerem Ansprechverhalten los und wieselt auf die sport auto-Teststrecke. Auf dem Kleinen Kurs von Hockenheim besticht der aufgedrehte Kleinwagen mit zackigerem Einlenkverhalten und weniger Seitenneigung als der Abarth von der Stange.



TECHNISCHE DATEN

Cartech-Abarth 500 Coppa

Motor Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Turbolader, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Bohrung mal Hub (mm) 72,0 x 84,0, Hubraum 1368 cm³, Verdichtung 9,5:1, max. Ladedruck 1,3 bar
Leistung 238 PS (175 kW) bei 5800/min, maximales Drehmoment 298 Nm bei 3400/min, Literleistung 174,0 PS/L

Kraftübertragung Vorderradantrieb, manuelles Fünfganggetriebe, Differenzialsperre, ESP, Übersetzungen: I. 3,91, II. 2,24, III. 1,52, IV. 1,16, V. 0,87; Achsübersetzung: 3,35:1

Fahrwerk Einzelradaufhängung vorn mit Querlenkern und McPherson-Federbeinen, Stabilisator; hinten Torsionslenkerachse, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator; Bremsen: Bremsscheiben rundum, vorn innenbelüftet, Durchmesser 305/264 mm, ABS; Räder: 215/45 R 17 rundum auf 7,5-Zoll-Leichtmetallfelgen, Toyo R888

Karosserie Viersitzige Kompaktlimousine, Länge x Breite x Höhe 3657 x 1627 x 1410, Radstand 2300 mm, Spur vorn/hinten 1444/1433, Tankinhalt 35 Liter, 1032 kg, Leistungsgewicht 4,3 kg/PS

Messwerte

Fahrleistungen

0-100 km/h in 6,3 Sekunden
0-200 km/h in 16,6 Sekunden
Höchstgeschwindigkeit 245 km/h

Fahrdynamik

Kleiner Kurs Hockenheim 1.16,9 min
Slalom (18 m) 70,1 km/h

Bremsweg

aus 100 km/h kalt 35,6 m
aus 100 km/h warm 36,7 m

Verbrauch 13,2 Liter Super Plus/100 km
Grundpreis 18500 Euro
Testwagenpreis 39985 Euro

DAS KOSTET DAS TUNING

Leistungssteigerung inkl. Einbau . 6200 Euro
Radsatz mit Sportreifen 1550 Euro
Trofeo-Paket 3800 Euro
Differenzialsperre 2095 Euro

HERSTELLER

Cartech Knowledge GmbH
Föhringer Allee 7, 85774 Unterföhring
Telefon 089/4300548
www.cartechknowledge.de



Fotos: FACT, GARGOLOV (1), JÜRGEN GEBHARDT (1)

Glüh-Würfel

Der Abarth 500 Coppa von Cartech hebt mit 238 PS in andere Sphären ab und fährt stärkeren Kompakt-Sportlern in Hockenheim davon. Im Test musste der getunte Überflieger sanft gebremst werden, damit er nicht die Bodenhaftung verliert

Wetten, dass ich mit meinem Auto so an der Ampel bremsen kann, dass dabei die Hinterräder einen halben Meter in der Luft schweben? Wird es jemals einen Nachfolger für Thomas Gottschalk geben oder stirbt die TV-Show „Wetten, dass..?“ Egal, wie das ZDF entscheidet: Wir könnten mit dem Cartech-Abarth 500 Coppa auf jeden Fall einen geeigneten Wettkandidaten stellen.

Spaß beiseite. Wenn die Hinterachse bei einer Vollbremsung plötzlich zum Takeoff abhebt, wie beim sport auto-Test geschehen, ist Aufklärungsbedarf gefragt.

Stellen wir den Testkandidaten zunächst einmal vor: Auf Basis des Abarth 500 entwickelte Cartech aus Unterföhring bei München einen Miniatur-Kraftmeier mit Rennsportgenen. Den 1,4 Liter

großen Turbo-Vierzylinder päppelte der Tuner mit einem größeren Lader, anderen Kolben und Nockenwellen, einem größeren Ladeluftkühler mit optimierter Luftführung sowie einer überarbeiteten Motorssoftware auf. Eine geringere Verdichtung (9,5:1 statt 10,8:1) in Kombination mit mehr Ladedruck (1,3 statt 1,2 bar) tragen ebenso wie die Akrapovic-Abgasanlage (1510 Euro) dazu bei, dass die Leistung auf 238 PS klettert.

Per Knopfdruck auf einer Infrarot-Fernbedienung reißt der Cartech-Abarth 500 die Klappen seiner Edelstahl-Abgasanlage auf und brüllt so energisch wie das Rennmodell aus der Markenpokal-Serie Trofeo Abarth 500 (siehe Kasten). Noch mehr als der Klang des kleinen Turbo-Monsters erinnern zahlreiche Bauteile des Cartech an das Trofeo-Auto.

So stammen der Splitter sowie der Wabengrill der Frontstoßstange genauso wie die Motorhaube mit Karbon-Lufteinlässen, die Bremsenbelüftung an der Vorderachse und der Heckflügel vom Trofeo 500 Abarth.

Die leichten, wenn auch wenig schmucken spartanischen Türverkleidungen aus Kunststoff wurden ebenfalls dem Rennmodell entnommen. Nicht nur die Türpappen sparen im Cartech-Abarth 500 Gewicht. Neben leichteren Recaro-Schalensitzen klappt im Heck der Rennsemmel mit Straßenzulassung eine große Lücke im Vergleich zum Serienmodell.

Statt der Rücksitzbank findet sich hier nur eine Querstrebe. Auch überflüssiges Dämmmaterial entfernte Cartech zur Minimierung des Gewichts. Inklusive der ATS DTC-Leichtmetallräder liegt