

Abarth 124 - Skorpion wart grzechu?

Autor: Wojciech Sierpowski

Wielu fanów legendarnej włoskiej marki czekało na ten model. Apetytu narobiła 500-ka odznaczona znakiem skorpiona Abarth, ale co innego auto miejskie, a co innego roadster o sportowej sylwetce – nawet, gdy są napędzane takim samym silnikiem. Jeśli korzystamy z samochodu na co dzień, nie musi być superszybki, wystarczy radość z jazdy. Po Fiacie 124 Spider, wsiedliśmy właśnie do Abartha 124 Spider, by przekonać się czy poziom satysfakcji wart jest 174 tys. zł, jakie trzeba zapłacić za to auto.

Oczekiwaliśmy agresywnego wyglądu i odpowiednich kulis dźwiękowych, a więc zdolności zwracania uwagi. Bądźmy szczerzy – po to kupuje się taki samochód. Spodziewaliśmy się też rozpoznawalności marki, zdolności sprintu zapierającego dech w piersiach i łatwości oraz szybkości pozbywania się dachu. A więc, wygląd jest, i trzeba powiedzieć, że trzymano się motywów, które Tom Tjaarda (będąc u Pininfariny) zrealizował w pierwotnym wydaniu 124 Spider. Zachowano kształt głównego wlotu powietrza, a także charakterystycznej fali bocznego przetłoczenia. Przednie reflektory musiały ewoluować, bo w ciągu 50 lat, jakie dzieli dwie generacje tego wozu, technika świetlna uległa totalnej rewolucji. Agresywność wersji Abarth tak jak dawniej zwiększają czarne maski, przednia obowiązkowo z dwoma wzdłużnymi przetłoczeniami, które kiedyś sugerowały zastosowanie dwóch wałków rozrządu. Teraz uwagę przyciągają wielkie czerwone obudowy lusterek oraz zaciski hamulcowe tego samego koloru. Kulisy dźwiękowe jak najbardziej i to odbierane na zasadzie „nie widać a słyszać” – czyli tak jak dawniej – uwaga nadjeżdża Abarth, albo co najmniej jego tłumik. Jeśli chodzi o rozpoznawalność marki, rewelacji spodziewać się nie można, bo minęło trochę lat bez przedstawicieli tej marki, a wcześniej raczej rzadko kto miał z nią u nas do czynienia.

Osoby, które nawet z daleka kojarzą 124 Abartha, a są takie, którym nawet logo nie pomaga. Myślę, że rozpoznawalność marki rośnie, ale nie jest to proces szybki. Pod względem przyspieszania może rewelacji nie ma, wszak pod maską pracował 170-konny silnik 1.4 Turbo. Zresztą 6,8 s do setki nie jest złym wynikiem, ale 124 Abarth bardziej imponuje przyspieszaniem na szutrze gdzie napęd tylnych kół robi swoje – zwłaszcza, gdy wyłączymy ESP w tym kontrolę trakcji. Co do metody i szybkości pozbywania się dachu, ma genialne w swojej prostocie rozwiązanie. Nie wysiadając z samochodu, wystarczy odpięcie centralnej klamry, wykonanie ręką ruchu do tyłu i dociśnięcie dachu tak, by blokada uniemożliwiła stukotanie podczas jazdy. Tak samo proste jest rozpostarcie dachu nad głowami. Jeśli ktoś wytyka wadę, jaką jest wyłącznie 2-miejscowe wnętrze, to warto przypomnieć, że dawny 124 Abarth, w odróżnieniu od Fiata 124 Spider (2+2), też miał tylko dwa fotele.

Chciałoby się powiedzieć; ludzie kupujcie Abarthy, ale cena nie jest niska. Za dodatkowych 30 KM w porównaniu z Fiatem 124 Spider trzeba dopłacić ponad 50 tys. zł – za co można mieć nową 500-kę. A co gorsze w cenie Abartha 124 mieszczą się cztery Fiaty Tipo.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć