

100 Jahre Carlo Abarth

Heuer jährt sich der hundertste Geburtstag von Carlo Abarth. Der Wiener glänzte vorerst als Motorrad-Rennfahrer und später als Begründer von Abarth. Von 1956 bis 1971 holten sich die Skorpione unglaubliche 7300 Siege.

Die frühen Jahre

Mit 16 wechselte Karl Abarth gewissermaßen fliegend, von der Schule in die Wiener Feinmechanik-Werkstätte Castagna & Co. Nach kurzem Zwischenspiel beim Wiener Fahrradhersteller „Degen“ ist Karl Abarth mit 19 am Ziel seiner Jugendträume. Er wechselt als Mechaniker in die damals renommierte Motorrad-Fabrik MT (Motor Thun) des Trentiner Grafen Max von Thun. **1929** erfüllt sich Karl Abarth seinen ersten Lebenstraum, indem er sein erstes Motorrad mit 250 ccm konstruiert und baut. Im Zuge erscheint der Schriftzug „Abarth“ zum ersten Mal. Davor, im Frühling **1928**, erreicht Karl Ab-



Carlo Abarth erfolgreich bei Motorrad-Rennen.

arh beim Großen Preis von Österreich für Motorräder, als Ersatzfahrer der MT-Werksmannschaft, die Trainingsbestzeit. Im Rennen kam aber leider das frühe Aus nach einem technischen De-

fekt. Die kurze Vorstellung beeindruckte allerdings dermaßen, dass er ab sofort im Sattel einer Werks-DKW saß und siegte. **1930** beendete ein schwerer Rennunfall, mit Serienbrüchen an den Beinen, vorübergehend seine Karriere. Dennoch kehrte er **1932** mit einer selbst umgebauten Sunbeam-Sport 90TT mit Beiwagen, auf die Rennbahn zurück. **1935** folgte die Königsidee, Karl Abarth erfindet den gelenkten Beiwagen, und fährt damit von Sieg zu Sieg.

Unmittelbar nach dem Krieg übernimmt er gemeinsam mit Ing. Rudolf Hruska, dank der Vermittlung durch Tazio Nuvolari, die Leitung für das von Porsche konstruierte Cisitalia GP-Projekt des Turiner Industriellen Piero Dusio. Beim 360 GP handelt es sich für damalige Zeiten um ein sensationelles, vierradgetriebenes Grand Prix Auto mit einem 1.500 ccm, Zwölfzylinder Mittelmotor mit Kompressor und rund 400 PS. Aus Geldmangel konnte das Projekt leider nie finalisiert werden. Zwei Exponate haben allerdings die Zeit überdauert: Eines findet sich im Porsche Museum und eines im Automuseum in Donnington-Park.

Darüber hinaus kümmert sich „Carlo“, wie er sich jetzt



Bis 1949 überwacht Carlo Renneinsätze als Partner von Cisitalia.

nennt, um die Renneinsätze des kleinen Cisitalia-Monoposto D46. **1949** scheidet Carlo Abarth allerdings bei Cisitalia aus und gründet mit Hilfe der Industriellen-Familie Scagliarini die „Societa Abarth & Co.“ in Turin.

Die Squadra Abarth hebt ab

Von nun an geht es Schlag auf Schlag, Taruffi gewinnt mit dem D 46 als „Squadra Carlo Abarth“ den italienischen Formel 2 Titel und Guido Scagliarini gewinnt mit dem Sport 204 die Sportwagen-Meisterschaft bis 1100 ccm. Am 10. April **1950** gewinnt Tazio Nuvolari das Bergrennen Paler-



Tazio Nuvolari zu Besuch bei Carlo Abarth mit dem Sport 204.

mo – Monte Pellegrino. **1952** präsentierte Abarth auf dem Turiner Salon, mit dem „Biposto-1500“ auf Basis des Fiat 1400 die absolute Sensation. Das von Franco Scaglione gezeichnete und bei Bertone gebaute Coupé wirkte mit drei Scheinwerfern und aggressiver Frontpartie wie vom anderen Stern.



Biposto 1500: Design wie vom anderen Stern.

Aufstieg der Zauberröhren

1953 werken bei Abarth über 70 Mitarbeiter und die Produktion der Spezial-Auspuffanlage, im Volksmund „Zauberröhren“ genannt, übersteigt erstmals die 45.000 Stück Grenze. **1955** wird auf dem New Yorker Autosalon einer der elegantesten Rennsport-Roadster aller Zeiten, der Typ 207-A, präsentiert. Gleich-

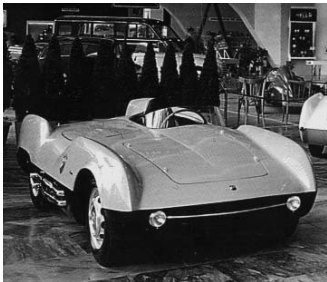


Zauberflöten: Abarth Auspuffanlagen.

zeitig bricht die junge Firma Abarth u. Co. in ein neues Zeitalter auf, denn auf dem Genfer Salon erschien mit dem 600er eines der erfolgreichsten Fiat-Modelle.

Die Fiat-Connection

In den folgenden Jahren wird der Fiat 600 zur historischen Grundlage von Abarth u. Co. Erstmals



Legendärer Roadster: Typ 207-A.

widmen die PS-Zauberer rund um Carlo Abarth, einem Großserien-Fahrzeug ihr ganzes Können. Sozusagen Lichtjahre vor dem Golf-GTI baute man mit dem Fiat-Abarth-750 die italienische Version des Volkssportlers. Über ein Jahrzehnt diente der Fiat 600 als Basis für unterschiedlichste Abarth-Variationen und mit Fiat konnte man sich auf einen starken Partner stützen.

Das Zauberwort Bialbero

Die Kombination „Fiat-Abarth“ wird vom Start weg, zu einer einzigartigen und unglaublichen Erfolgsstory, angefangen von der Berlina-750 über den 850 TC,



Fiat-Abarth kommt in Gang: 850 TC.



Das Kraftpaket aus dem House Abarth, der 1000 Bialbero mit atemberaubender Zagato-Karosserie.

den 1000 TC und TCR, über den 750 Bialbero, bis hin zum „Kraftpaket“, dem „1000 Bialbero“.

Und mit dem **1960** auf dem Turiner Salon gezeigten, von Zagato mit einer atemberaubenden Karosserie eingekleideten „1000-Bialbero“ gewinnt Abarth erstmals auch einen WM-Titel in der kleinen Gran Turismo Kategorie bis 1.000 ccm. In der Zeit von **1956 bis 1971** wurden mit Abarth's, zum überwiegenden Teil auf Fiat-Basis, weltweit über 7.300 Siege errungen. Die wohl unglaublichste, über 15 Jahre andauernde, „Sieges-Story“ auf dem Planeten. Und in dieser Zeit gaben sich die bedeutendsten Rennfahrer und Konstrukteure am Turiner Corso Marche die Türschnalle in die Hand. Mittlerweile schraubten 440 Mitarbeiter für die Sport- und Rennwagenschmiede, und Abarth galt als die Inn-Marke schlechthin. Ab der Rennsaison **1962** war die „Scuderia Abarth“ praktisch ein Fixstern auf Europas Rennstrecken und mit dem auf Basis des Simca 1000 neu entwickelten Abarth-Simca 1300 GT mit völlig eigenständigem 1300-DOHC-Motor, regnete es auch Seriensiege in den größeren Hubraumklassen.

Am 23. März 1962 erlebte Abarth mit dem 1000 Bialbero beim „3 Stunden-Rennen von Sebring“ einen seiner größten Erfolge: Rennlegende Stirling Moss ging vom Start weg mit einem Werks-Austin-Healey Sprite in Führung und erst fünf Minuten vor Rennende übernahm Neo-Rennfahrer Bruce McLaren, gefolgt von Walt Hansgen, die Führung und Abarth erntete so einen grandiosen Doppelsieg.

Siege, nichts als Siege

Abarth Rennwagen eilten Woche für Woche, von Sieg zu Sieg, egal ob am Circuito di Monza, am Nürburgring oder beim „Monte de la Lure-Bergrennen“. Von nun an gab es kein Rennen, an dem nicht zumindest ein Abarth, meistens aber gleich mehrere, als Sieger abgewunken wurden.

Die Premiere für die Rennsaison **1963** fand am 17. Februar auf der berühmten Rennstrecke von Daytona statt. Abarth nannte mit Hans Herrmann und Mauro Bianchi, beide auf Abarth-Simca 1300 GT, zwei Werksautos für den ersten WM-Lauf der Saison. Herrmann wurde sensationeller neunter im Gesamtklassement und holte einen überlegenen Klassen-Sieg bis 1.300 ccm.

Knapp vier Monate später gab es beim „Großen Preis von Wien“ auf der Traditionsstrecke am Asperner Flughafen, ein einzigartiges Abarth Feuerwerk. Das flotte Duo Herrmann und Bianchi, siegte de facto in allen Klassen. Darüber hinaus erlebte Wien die Weltpremiere des neuen Fiat-Abarth 2000 Sport Spider.

Aber auch die Großserie kam nicht zu kurz, neben dem neuen „Fiat-595“ wurde auch der „Simca-Abarth 1150“ einem breiteren Klientel präsentiert.



Abarth-Simca 1300

Auto-Rennen im 3/4 Takt

Wien-Aspern entwickelte sich immer mehr zur Lieblingsstrecke von Carlo Abarth und so war es denn auch nicht verwunderlich, dass die Weltpremiere von Abarth's Formel-2 Monoposto im April **1964** in Wien stattfand. Hans Herrmann steuerte den von Mario Colucci konstruierten Git-



1964 präsentiert Abarth neue Sportwagen in Wien-Aspern.

terrohrrahmen-Boliden, der aus knapp einem Liter Hubraum sensationelle 120 PS bei 9.500 U/min quetschte, auf Antrieb auf Platz vier. Später wurde dieses Projekt aber leider wieder fallengelassen bzw. wurde zu einem Formel 3 Auto umgebaut.

1964 war aber auch die Story des Fiat Abarth „OT 1600“, das für die damalige Zeit einem Wahnsinns-Projekt glich. Abarth verpflanzte dem biederen Fiat 850 einen reinrassigen 1.600er-Rennmotor mit 155 PS. Der „OT 1600“



Fiat-Abarth OT 1600



Auftritt von Abarth bei Turiner Motorshow 1966.

schaftte 220 km/h Spitze und galt fortin als echter Wolf im Schafspelz.

Lichtjahre vor dem Golf GTI

1966 folgte mit dem Fiat-Abarth „OT 2000“ ein weiterer, gewaltiger Knalleffekt. Kein Wunder, den mit dem 185-PS-starken 2-Liter-Motor rannte das Fiat 850 Coupé sagenhafte 240 km/h. Als technische Sensation aus dem Hause Abarth galt allerdings der 2-Liter-Achtzylinder-V-Motor Typ 239 mit vier obenliegenden Nockenwellen. Auch rennmäßig konnte es besser nicht laufen, der neu verpflichtete Johannes Ortner aus Villach, siegte in Paris Monthlery beim „Cup de Paris“ mit dem Fiat-Abarth 2000 Spider Tubolare vor dem 4,4 Liter P2 Werks-Ferrari von Lucien Bianchi, dem Fiat-Abarth OT 1600 Spider von Jean Guichet, Jo Schlessler auf dem Ford GT 40 und einer ganzen Armada von Porsche 904 GTS. Mit insgesamt 904 Siegen, entpuppte sich 1966 als erfolgreichste Saison.

Das Le Mans-Projekt T140

1967 wurden Gerüchte über den Abarth Prototyp T140 bekannt. Es sollte das größte und ehrgeizigste werden: Ein Prototyp mit einem 6-Liter-V-12-Zylinder-Motor mit geplanten 610 PS bei 6.700 U/min, was beim ersten Anlauf mit Antrieb erreicht werden konnte. Der T 140 sah beeindruckend aus, und Carlo Abarth verfolgte persönlich sämtliche Entwicklungsstufen. Ende 1967 sollten bereits der erste Probe-Rennensatz stattfinden. Doch dann kam das böse Erwachen, denn



Prototyp T140 für Le Mans mit 610 PS.

nach den 24 Stunden von Le Mans begrenzte die FIA den Hubraum der Prototypen auf 3.0 Liter. Abarth stoppte das Projekt natürlich sofort.

Premiere für acht Zylinder

Stattdessen fand am 6. Oktober beim Donaupokal-Rennen in Wien-Aspern, die große Premiere des neuen 3-Liter-V8 Gruppe 7-Wagens, den Fiat Abarth „3000 Sport Spider“, statt. 1969, Peter Schetty war mittlerweile zu Ferrari übergewechselt, konzentrierte man sich bei Abarth ganz auf die Europäische Bergmeisterschaft. Hinter dem erfolgreichen Gespann Schetty/Ferrari reichte es am Berg in dieser Saison aber nur zu Achtungserfolgen in Form von Klassensiegen und zweiten Plätzen. Umso sensationeller der Gesamtsieg von Merzario beim Grand Prix von Mugello vor allen Werks-Alfa's Tipo 33 und dem Porsche 908. Am Ende der Saison 1969 gewann Abarth den Titel in der Europäischen-Tourenwagenmeisterschaft und den Sportwagen-Titel in der europäischen Bergmeisterschaft.

Berg-Champion Johannes Ortner

Am 5. März 1970 kam es dann am „Campo Volo“, unmittelbar neben der Fabrik am Corso Marche, zum großen Show Down. Abarth ließ alle Modelle in Reih

und Glied für die gesamte nationale und internationale Presse auffädeln.

Angefangen vom Fiat Abarth „3000 Prototipo“ bis hin zum „595SS“ Corsa. Und die

Rennsaison 1970 wurde das Jahr des Johannes Ortner. Der Österreicher siegte am Mont Ventoux und am Dobratsch und platzierte sich in den restlichen Läufen jeweils so gut, dass er den Europameisterschafts-Titel mit großen Punkte-Vorsprung holte.

Für die Saison 1971 stand das Flaggschiff, der neue Fiat Abarth 3000 Prototipo (SE 020) mit neuem Fahrwerk und neuer Karosserie zur Verfügung. Der Motor hatte über den Winter eine Radikalkur überstanden, und leistete mit den neuen Doppelnocken-Zylinderköpfen, Lucas-Einspritzung und Dinoplex-Zündung, mittlerweile 365 PS.

Das große Finale

Trotz aller Erfolge ging die Saison 1971 für Abarth mit 344 Siegen, dem Europäischen Bergtitel und Tourenwagenmeisterschaft jäh zu Ende. Die Abarth-Rennabteilung wurde aufgelöst und übersiedelte ab dem Spätsommer, Step by Step in die kleine Werkstätte von Enzo Osella. Mit übersiedelt wurden zwei 3000 Prototipi, sechs Zweitliter Sport und 10/1000 SP, sowie Antonio Tomaini und ein gutes Dutzend Techniker und Mechaniker. Mitte August hat der Fiat-Konzern die angeschlagene Abarth u. Co. übernommen.

Das Abarth-Logo einst und jetzt. Warum eigentlich ein Skorpion? Die einfachste Erklärung: Es war Carlos Sternzeichen. Außerdem sind Skorpione klein und giftig und das passte einfach wie angegossen auf die Abarth-Modelle.



Carlo Abarth's Boliden waren über viele Jahre, tausendfach in fast allen Rennklassen, beginnend mit dem 15. April 1949 bis einschließlich Sommer 1971, siegreich. Unter Fiat's Kommando, siegten die Abarth's dann noch bis 1979 in den unterschiedlichsten Renn-Kategorien. Heute plant Fiat mit einzigartigen Automobilen, wie dem neuen Cinquecento, ganz im Stile des



Carlo Abarth in gesetztem Alter. Er zelebrierte geradezu den großen Lebensstil.

Carlo Abarth, ein grandioses Comeback für die Skorpion-Marke. Carlo Abarth hat sich nach dem Verkauf seines Lebenswerkes 1971, in seine Heimatstadt Wien zurückgezogen, wo er am 23. Oktober 1979, für immer von uns gegangen ist. Zurückgeblieben sind tausende Rennsieg auf allen Pisten dieser Welt und ein Name, der für alle Zeiten, mit dem Rennsport verbunden bleibt. ●



Franz Steinbacher (links) war von 1962 bis 1967 Rennmechaniker bei Abarth.

Zum Autor

Franz Steinbacher, Jahrgang 1944, war von Herbst 1962 bis Ende 1967 bei Abarth am Turiner Corso Marche 38, als Renn-Mechaniker beschäftigt.

Auf persönlichen Wunsch von Signor Carlo Abarth, durchlief Franz Steinbacher, vor allem während der rennlosen Wintermonate, angefangen vom Motoren- und Getriebebau, bis hin zum Leistungsprüfstand, praktisch alle Spezial-Abteilungen der Turiner Edelschmiede. Heute betreibt Franz Steinbacher, gemeinsam mit seiner Frau Riki, einer ehemaligen Castrol Werbe- und Presse-Lady ein Sachverständigen-Büro in Wien, mit Spezialisierung auf den nat. und intern. Oldtimerbereich und, wie könnte es bei dieser Vergangenheit auch anders sein, mit einem großen Fokus auf die Rennsportwagen der Nachkriegszeit. Seit knapp 20 Jahren publiziert Franz Steinbacher auch regelmäßig in einschlägigen Motor-Magazinen zum Thema „Beurteilung und Bewertung von historischen Fahrzeugen“.



2008 legt Steinbacher immer noch Hand an: Hier am Motor eines Abarth Sport Spider 2000.