

Magazin für italienische Autos

Deutschland 4,90 €
 Österreich 5,40 €, Schweiz 9,50 CHF,
 Luxemburg 5,80 €, Belgien 5,80 €,
 Ungarn 1830,00 HUF



Dezember 2009 – Februar 2010 • Nr. 2

Portrait: Leo Aumüller

Reportage: Rallye San Marino

Hockenheim Classics: Voll im Bild

Treffen: Fiat 850 Spider

Test: Neuer
 Fiat Punto Evo



20 000 km-Test:
 Alfa Romeo 159 2,4 JTD ti

Kleines Schmuckstück:

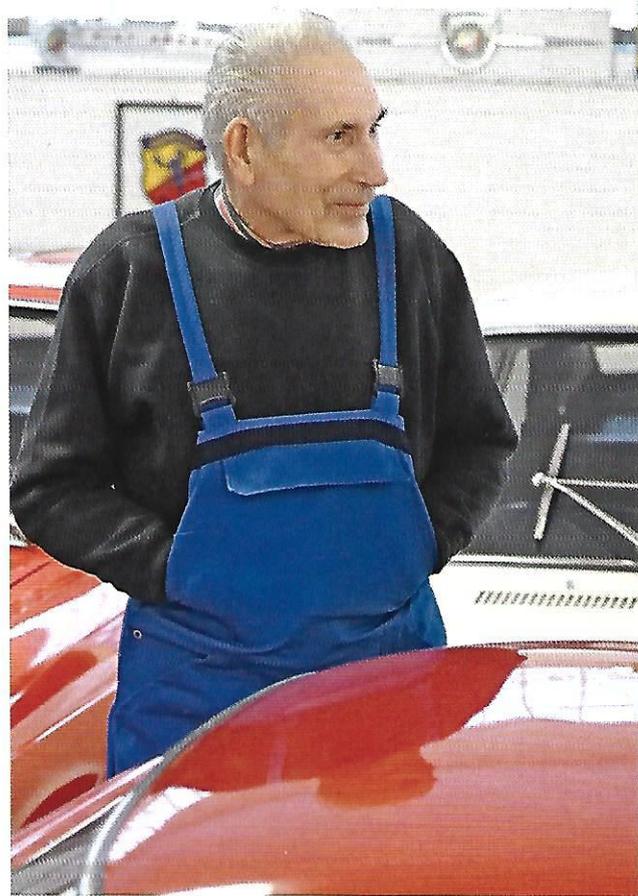
Lombardi 850 Grand Prix



48 ABARTH-AUMÜLLER
 Leo Aumüller (links)
 hütet bei Bamberg einen wohl einmaligen
 Schatz an Abarth-Fahrzeugen und
 Ersatzteilen. Jochen Wagner besuchte
 den Experten und kam aus dem
 Staunen nicht mehr heraus. Staunen Sie
 in unserer großen Bildreportage mit



Wer Aumüllers heilige Räume betritt, sollte Riechsalz griffbereit haben. Es besteht die Gefahr, dass einen der Anblick aus dem Schuhen haut



Leo Aumüller, Hüter des Abarth-Schatzes im fränkischen Bamberg, hat in den richtigen Jahren mit dem Sammeln begonnen. Heute sind seine Autos „unbezahlbar“

SCHÖN SCHNELL SELTEN

Endlich waren wir da. Schon der erste Blick auf einen gelben und einen roten Ferrari Dino, daneben ein Lancia Stratos und zig andere Italos machte die Gurrerei in die Pampa wett. Sacra, was für ein Laden. Wir sind bei **LEO AUMÜLLER**, dort, wo Passion auf Aktion trifft

TEXT: JOCHEN WAGNER

FOTOS: RAINER SCHNABL, WAGNER, MARKUS BARTHOLOMÄUS



**Phalanx der Abarth Racing Spider.
Alle startbereit und regelmäßig „on track“**

Kostete 1969 so viel wie ein Jaguar E-Type: Abarth OT 2000 Coupe America mit 185 PS bei 7200/min

Weiß, wie die Szene weltweit tickt. Vor 40 Jahren kaufte sich Aumüller seinen ersten Abarth. Einen 850 TC für 4000 Mark



Die Marke mit dem Skorpion, dem Sternzeichen von Firmengründer Carlo Abarth, erlebt im Fiat-Konzern derzeit einen zweiten Frühling



Das vielsagende Carlo Abarth-Portrait thront über der Sammlung



Typisch Abarth: Gussfelgen mit radialen Versteifungsrippen

Wir holen Luft und treten ein. „Was, wer ist da?“ Die Augen leuchten, das Gesicht lächelt fragend. „Wer will mir die Zeit stehlen?“ Denn er hat viel Arbeit. Die blaue Montur ist die zweite Haut, die Werkstatt sein Zuhause, die Autos aber sind die dritte Haut. Ja, es gibt eine Liebe zu Dingen, die der zu Menschen nicht nachsteht. Leo Aumüller verkörpert sie. Höflich entschuldigt er sich, dass wir noch ein bisschen warten müssen. Es gibt Dringendes. Ein Abarth muss heile gemacht werden. Was heißt heile: Ein Wrack gilt es zu neuem Leben zu erwecken. Seine Marotte, sein Augapfel: Abarth. Genannt nach dem furiosen Maestro Carlo Abarth, als Karl 1908 in Wien geboren, 1948 nach Meran übergesiedelt, fortan Erbauer von Renn- und Sportwagen mit seinem Sternzeichen, dem Skorpion, damit ansässig und berühmt geworden in Turin, bis er 1979 gestorben ist.

Wir sollen uns mal hier im Ausstellungsraum umsehen, er käme gleich, so Aumüller. So lustwandeln wir zunächst zwischen Karosserie gewordenen Träumen, bis er sich zu uns gesellt. Er habe ohnehin nichts zu sagen, nur zu zeigen, so Aumüller. Nach Ihnen, liebste Autos, bitte nach Ihnen, all Ihr Abarths, mit dieser Haltung geht er voran, tut uns die Schatzkammer seiner mechanischen Kabinettstückchen auf. Aumüller, das ist quasi das Gegenmodell zur Abwrackprämie. Welch ein Irrsinn,

Genie und Despot. Abarth regierte sein Unternehmen mit eiserner Bedingungslosigkeit

funktionstüchtige, noch dazu oft lebensbegleitende Autos einfach so zur Steigerung eines vorweggenommenen Neukaufverlangens zu verschrotten. Da werden ja nicht nur Ressourcen, sondern mit ihnen auch Beziehungsgeschichten, Reisen und Schlüsselerlebnisse vernichtet.

FREI VON DER FRON NÜTZLICH ZU SEIN

Ganz anders der Sammler: Er rettet die automobilen Gefährten vor dem methodischen Nihilismus bloßer Austauschbarkeit. Friss und wirf weg, so füllt der gierige Verzehr den Schrottplatz. Der Liebhaber, ob Amateur oder Dilettant geheißt, behält zum vermeintlich abgewrackten Zeug eine lebendige Beziehung. Für Leo Aumüller ist die vermeintlich „gescheiterte Materie“ ein Organ seines leibhaften Tuns.

Aus Andacht zum Unbedeutenden sammelt, restauriert, heilt und versorgt er Abarths aus allen Teilen der Welt. Er hat eine Wunschelrute der Intuition, die beim vermeintlich Kaputten, Havarierten, Entwerteten anschlägt. Blechleichen sind ihm beseelte Dinge. Man kann seine strahlenden Augen nur als eine Art profaner Erleuchtung deuten. Wenn dann unter seinen Händen ein mausetoter Abarth wieder mobile Auferstehung feiert, dann hat unbeschreiblich viel Arbeit aus Zerstücktem wieder ein funktionierendes Ganzes gemacht.

Ein paar Helfer, wie Herbert Krause oder Georg Jäger, die seit Jahrzehnten an Abarths heilsam Hand

anlegen, sind mit von der Partie, die mechanischen Skulpturen zu reanimieren. Sie feixen dann wie Lausbuben, wenn ein Bialbero mit 115 PS im 1000 Kubikmotörchen für 220 Sachen auf kleinen Sträßchen selbst Porsche-Fahrern Tränen in die Augen treibt.

WERDEGANG

Der Bub aus Franken, Jahrgang 1938, ist „hinter Bamberg“ aufgewachsen. Dazu muss man wissen, dass der fränkische Katholizismus nicht wirklich die barocke Sinnenfreude seiner oberbayerischen Geschwister atmet. Es muss schon eine eigene Vorsehung gewesen sein, die dem Lauser seine weltlichen Passionen so unbeschadet hat gedeihen lassen, dass sie dem katholischen Obacht vor aller rasenden Sinnlichkeit entkommen sind. Der Vater, er hatte im Krieg ein Bein verloren, war Schmied und hat dem Sohnmänn mit rechtschaffenem Fleiß die händische Geschicklichkeit vermacht. Vielleicht steckt im Wortspiel ja auch eine Spur zum Zauber der Automobilität: mit eigener Geschicklichkeit das Steuer des Lebens selber in die Hand nehmen und aus passivem Schicksal aktives Geschick zu machen.

In Stuttgart kommt Leo Aumüller erstmals mit dem Abarth-Virus in Berührung

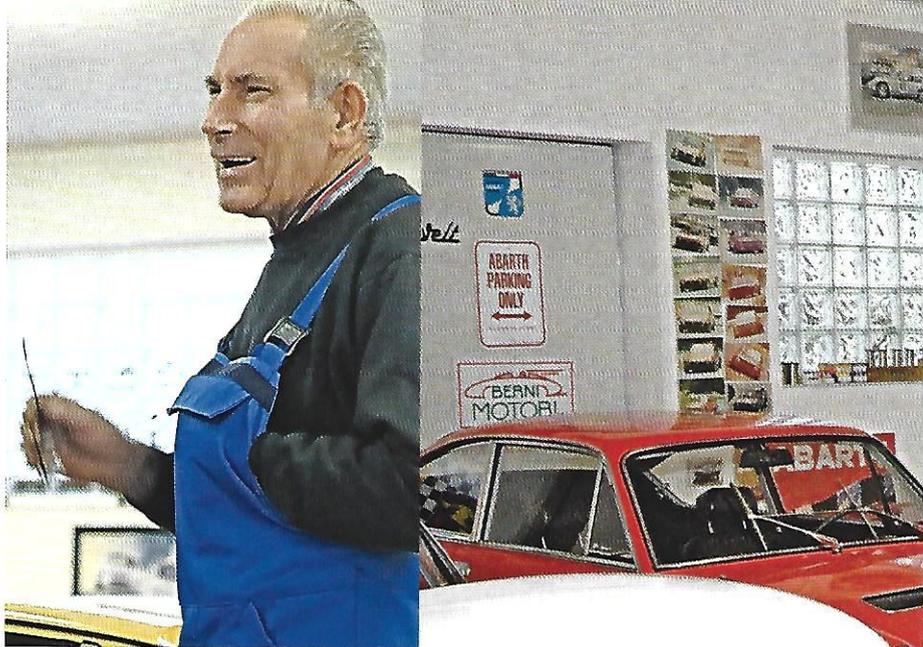
Leo jedenfalls weiß nach sechs Jahren Volksschule, dass Mobilität die Zukunft ist. Unverdrossen radelt er. Radelt mit seinen 14 Jahren täglich über 20 Kilometer nach Bamberg in die Firma Müsch, eine Fiat- und Büssing-Vertretung, seine Liebingsmarke, in die Lehre. Doch er will mehr wissen, und so zieht er nach zwei Gesellenjahren weiter.

Mit einer 250er Rabeneick schaut er sich in Deutschland um. Sein Hunger nach Mechanik, Motor und Form ist groß. Er besucht die großen Autowerke, arbeitet in der Stuttgarter Fiat-Vertretung Niederberger und kommt dort erstmals mit Abarth in Berührung. Er selber fährt wie ein gesegn(e)ter Teufel. Auch wenn nix passiert, honoriert einmal ein Verkehrsgericht seine (dann lebenslangen) Rennsportambitionen mit dem Titel „notorischer Schnellfahrer“. Zugleich verwirklicht er auch die sogenannte bürgerliche Ordnung.

1964 heiratet er seine Frau Hedwig, die ideale Partnerin, denn sie versteht, begleitet und unterstützt ihn nach Kräften. Er macht seinen Meister, und sie gründen 1965 schließlich im Steigerwald eine Fiat-Vertretung. Bald herzen sie zwei Töchter, die glücklicherweise ebenfalls dem mobilen Glück aufgeschlossen sind. 1978 kommt für ein paar Jahre ein MV Agusta-Vertretung hinzu, von der noch heute eine 125er und eine 750er in tiptop Zustand zeugen.

VOM SKORPION GEBISSEN

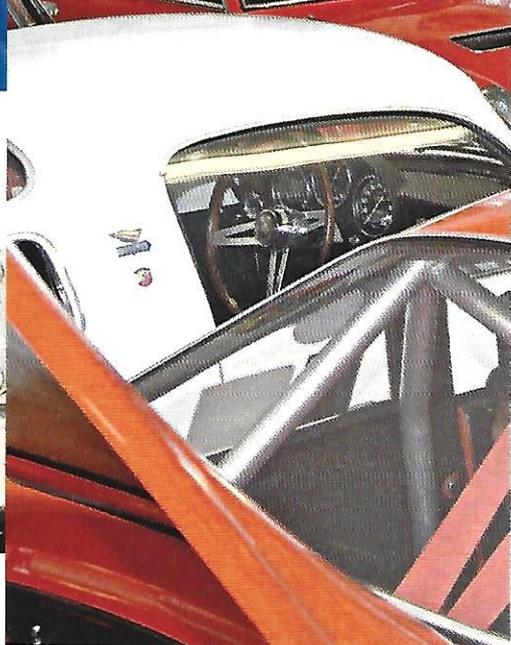
Mitte der sechziger Jahre schlug also vielfach der Blitz ein. Man denke: 1965 war ein Zweiliter-Abarth Simca mit Doppelzündung und 58er Weber-Doppelvergasser mit 270 Sachen eins der schnellsten StVO-Autos. Leo erzählt: Schon 1956 waren die Aumüllers mit einem Fiat 1100 nach Monaco in den Urlaub gefahren. Mehr als 120, 125 km/h waren aber auf der Autostrada nicht drin. Kommt doch ein 600er Fiat und zieht locker an ihnen



Alte Schule. Mit 14 Jahren jeden Tag 20 Kilometer mit dem Fahrrad in die Lehre



Geradlinig wie der Schriftzug immer auf Leistungssuche. Ein Abarth muss „gehen“



Zerrüttete Fragmente und blecherne Zeitzeugen werden in Aumüllers Werkstatt wieder mit prallem Leben erfüllt



Abarth-Gewächs.
Den Bialbero-Motor gab es von 1150 bis 2000 ccm Hubraum. Diese Version verfügt über einen Kopf mit Fallstrom-Einlasskanälen



Zweirad-Pretiose. Die MV Agusta ist eine Erinnerung an Aumüllers Zeiten als Motorrad-Händler

Bis 2000 war Aumüller noch Fiat-Händler. Seine Stammkunden halten ihm die Treue

Credo des Experten: Für jeden Abarth muss jedes Ersatzteil mindestens einmal vorhanden sein



vorbei. Es war ein auf 750 Kubikzentimeter und 40 PS getuntes Exemplar, das gute 140 Sachen packte. Das war der Einbruch des Abarth in Aumüllers Leben. Doch erst 1969 waren schließlich die 4000 Mark für den ersten Abarth zusammengespart, einen 78 PS starken 850 TC auf 600er Fiat-Basis. Endlich! Jetzt gehörte auch Leo Aumüller zur Triba, zur Communio um den legendären Tribun Carlo Abarth, Chef der Officine Abarth am Corso Marche zu Turin.

Unzählige, über 600 Siege haben dessen Rennerle unter berühmtesten Fahrern – Hans Herrmann, Kurt Ahrens, Jochen Neerpasch, Toni Fischhaber, Eberhard Mahle, Willi Kauhsen, Johann Abt, Erich Bitter, Johannes Ortner, Peter Schetty, Klaus Steinmetz (der seinem Chef sogar Märchen vorlesen musste, wenn dieser angesichts eines von der Piste geflogenen, kaltverformten Abarths nicht mehr schlafen konnte), Ernst Furtmayr, Reinhold Jöst, Johannes Ortner, Jochen Rindt, Giancarlo Baghetti, Paul Frère, Arturo Merzario, Bruce McLaren, Ludovico Scarfiotti, Dennis Hulme und Walter Röhrl – angehäuft. Weltweit gibt es indes gerade mal vier Sammler, die vergleichbar süchtig und kompetent sind.

Ein Schweizer, ein Franzose, ein Japaner – und eben Aumüller. Die Freunde halten zusammen, helfen sich untereinander und als Leihgeber vielen Ausstellungsmachern. Selbst der Fiat-Konzern ruft an, wenn er eine singuläre Devotionalie braucht. Dabei hat Fiat den Vertrag mit Aumüllers Vertretung schon anno 2000 gekündigt. Doch eine treue Liaison braucht kein Papier, sondern real stuff. Und den hat Aumüller nun in einer wahrhaft barocken Opulenz: Er verfügt nicht nur über fast 40 Abarths in seiner Sammlung, sondern über ein einzigartiges Arsenal an Ersatzteilen. Für jedes Modell, so sein Ideal, muss alles einmal da sein, bis zum Sportauspuff, der neben Weber- oder Dell'Orto-Vergasern beim Tuning an Motor und Chassis einen Abarth erst zum Abarth machte. Ja, „wie wir Menschen können auch nur befreite Motoren richtig atmen“. Und so entkorkt ihr heißer bollernder Sound das zugestopfte Dasein.

LEIDENSCHAFT

Leo Aumüllers Augen funkeln. Psychologisch mag man von einer Neurose sprechen, gassenhauerisch von einem Stich, Sprung in der Schüssel oder offener Lötstelle. Aber was weiß der Ahnungslose von der Leidenschaft. „Wenn ich eine solche Begeisterung in mir spür', habe ich keine Gewalt.“ Aumüllers Passion klingt wie eine Antithese zu Amoklaufen oder Komasaufen. Eine Passion, so konservativ das klingt, formt mit den Autos einen auch selbst. Zeit, Material, Teamarbeit, alles ist kostbar. Der Franke ist ein Könnler, voll gefühltem Wissen, voll Erfahrung, und bis heute voll Neugier auf der Suche nach neuen Baustellen.

Vom schmucken Ausstellungsraum und der geschäftigen Werkstatt war unsere Videokassette in der Stirn eigentlich schon voll. Nun lotst der Hausherr uns noch zu seinem Privathäusle. Ein paar unscheinbare Türen tun sich auf und dann bricht der Schein brachialer Fülle über sprachlos stauende Kindsköpfe herein. Dass ein Mensch so was zusammen kriegt? Derlängs, derquer geschachtelt, parkiert, auf Millimeter bugsiert stehen hier 10, 20, 25, nein 30, 35 piekfeine Abarths. Alle tadellos in Schuss, ohne Staub, eine Pracht neben der anderen. „Sie sind alle fahrbereit“ wehrt Aumüller dezent jeden Verdacht ab, der gar nicht auffliegen könnte. Hunderte Pokale an den Wänden zeigen Europas Rennstrecken als seine Heimat.

Ja, „oft habe ich, als Teamchef, Pilot und Schmiermaxe in Personalunion, den großen Carlo Abarth getroffen“, diesen unnahbaren Misanthrop, herrischen Souverän, „aber ich habe nie mit ihm gesprochen, vor lauter Ehrfurcht“. „Rispetto.“

IN DER MECHANISCHEN SCHATZKAMMER

Aumüller freilich ist quasi die „fränggische“ Officine Abarth vom Corso Marche zu Turin. 500er, 600er, 750er Fiats, Abarth-Bialbero, Abarth 850, 1000, 1300, 1600, 2000, 3000, Spider, Coupés, OT-Coupé, Prototypen wie der Fiat 3000 oder Autobianchi A 112, 1000 TC Corsa, 695 SS (esse esse), Simca 1300, Simca 2milla, Simca 1300 GT, Porsche 356 Sonderreihe „Abarth Carrera“ (Porsche 356 B GTL-Abarth, nur 21 Stück gebaut), ein winziges Zagato Abarth-Coupé, Spyder 1100 207/A, 1300 Scorpione, 1000er Alfa oder Abarth Alfa Romeo 1100 Record, sogar einen VW-Abarth gab es, einen Ferrari 600 und wie die vielfach auf Fiat-Basis getunten Spielzeuge heißen. Ein einzigartiges Zusammenspiel, denn innert der Sammlung spiegelt sich ja jedes einzelne Kleinod nochmals anders in seinen Pendants.

Das Schönste ist wohl das Unikat des roten Abarth-Lufthansa-Renners von Mario Colucci. Schon beim bloßen Anschauen überkommt einen der Hunger, mit ihm einfach horizontal zu fliegen. Dazu Regale über Regale, Ersatzteile, Schätze, wohin man schaut. Ja, Carlo Abarth war eine Ikone des Cool, ein Kosmopolit, ein Mann von Welt, aber eben ein herrischer Kauz. Leo Aumüller hingegen zelebriert anstelle „life style“ liebevolle Bescheidenheit, innen drinnen freilich lodert ein Feuer. Vero, der Leo, ist ein Löwe, ein Macher, ein Poet mechanischer Gedichte. Und stimmt der Anlass, schon leuchtet seine Berserkerlust verschmitzt auf: da soll seine Tochter Margit, Trägerin des Meisterpreises der Bayerischen Staatsregierung, zur Abschlussfeier. Womit wird sie vorfahren? Mit seinem roten Lancia Stratos.

Sie und ihre Schwester werden einmal das Lebenswerk der Eltern weiter führen. Aumüller, unansehnbar in den Siebzigern, lebt und Abarth mit ihm: 2007 schon zeigte der Genfer Salon einen Grande Punto Abarth mit 155 PS (optional 180) und 2008 erschien der neue Cinquecento Abarth 500 mit 135 PS (umrüstbar zum Assetto Corse). Der Skorpion atmet Turbo!

Der Wind weht aus Turin. Von dort kann man von der legendären Teststrecke, die sich in Kurven auf das Dach des alten Fiat-Werks, dem Lingotto schraubt, in den Steilkurven im Norden auf die Alpen schauen. Hinter ihnen werkelt Leo Aumüller. Hier ranken sich tausend Geschichten um all seine gehorteten Stücke. Was die Romantiker in der Natur, ist Leo als Sentimentaler in der Mechanik: Phantast, Träumer, Erzähler, Wüterich, Heilemann, um den sich die eigentlich „kalte“ Technik so geschwisterlich scharf wie die Naturmächte im Märchen um den Menschen. „Ich habe noch viel vor“, lacht der 71-Jährige. Er wird auch künftig keiner Okkasion aus dem Weg gehen.

Bar vorsätzlicher Geschäftemacherei stoßen dem Sammler ja die Dinge zufällig zu. So war das immer. Der Sammler, der traumwandlerisch, intuitiv, instinktiv Ort, Zeit und Beute wittert, rettet die Autos vor der Mühle des Profits und der Zwecke. Leo Aumüller lebt es vor, wie sich im Haben ein vitales Sein anhäuft: mobil zu leben. Der Liebhaber schmucker Rasanz macht weiter, tutta la famiglia, Poesien auf vier Rädern: Abarths – abarthig schön, schnell, selten. □



Carlo Abarth, inzwischen auch für die Tagespresse durchaus ein Titelthema

Dem leidenschaftlichen Sammler stoßen die Dinge seit jeher einfach so zu



Kleine Stirnfläche, ausgefeilte Aerodynamik. So wurde Abarth zum Pistenschreck



Man muss sich zwingen, diese Formen nicht streicheln zu wollen.
Der Scuderia Lufthansa-Abarth ist ein einziger Traum



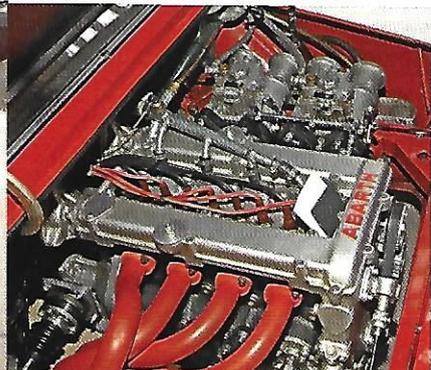
Selbstverständlich
fehlen auch die Populär-
Typen auf Fiat 500-
und 600-Basis (vorn) nicht
in Aumüllers einzigartiger
Abarth-Collection

maggior potenza

con
la marmitta campione del mondo

ABARTH

Ganz einfach: mehr Qualm mit dem
Rohr des Weltmeisters



Rezept: Doppel-Weber, Doppelzündung,
Doppelnocken. Das marschiert