

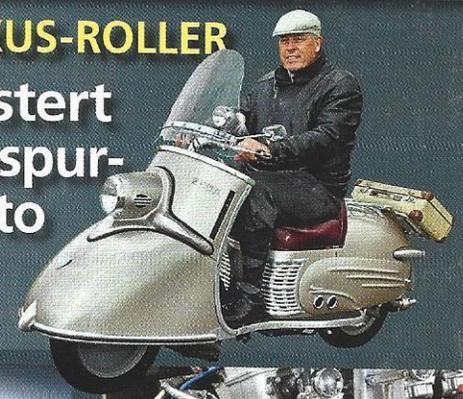
OLDTIMER MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

November 11/2010 € 3,20

LUXUS-ROLLER

Bastert
Einspur-
Auto



Italian Job: Aston Martin DB4 Zagato



BMW V8 mal anders: Mikafa de Luxe



Ist XL zu groß? Honda SL 125



Tiefflieger: Helsta-Gespann

DER MOTOREN-MAGIER UND SEINE AUTOS

Wucht-Zwerg: Die große Abarth-Story

4 Klassiker zu
Kinderkrebshilfe gewinnen!
Spendenaktion



KAUFBERATUNG

Ford Capri II und III



ELEKTRIK-TRICK
Umrüsten von
6 auf 12 Volt



Knalltüten



Kernig klingende Auspuffanlagen ließen Carlo Abarths Kassen klingeln – und schufen die Grundlage für seine kreative Tuningschmiede, die in den kleinen Klassen alles abräumte, was abzuräumen war. Im ersten Teil unserer Hommage an den Austro-Italiener befassen wir uns mit den Ursprüngen – den Fiat-Derivaten

Der Kleine tobt richtig fix den Berg auf der alten Langscheid-Bergrennstrecke hoch. Der Kleine ist ein giftig fauchender Abarth, heißgemacht vom PS-Zauberer aus Turin. Nicht umsonst ziert schließlich Carlos Tierkreiszeichen – der Skorpion – das Markenemblem: Seine Giftigkeit steht in den Sternen. Rolf Memmesheimer,

62, macht die Sache sichtlich Spaß. Der Hunsrückler ist seit langem eine feste Größe in der Abarth-Szene – hinterm Steuer seines 1000 TC Corsa zu sitzen weckt sichtlich seine Lebensgeister...

Mit eben jenem Auto machte Willi Kauhsen 1966 die Europäische Tourenwagenmeisterschaft unsicher. Natürlich ist

nicht mehr die originale Rennmaschine eingebaut, sondern ein standfester und alltagstauglicherer Motor aus dem Autobianchi A112 Abarth. Natürlich in nicht ganz serienmäßigem Zustand. Mit seinen paarundneunzig Pferdestärken geht der domestizierte Renntourenwagen immer noch höllisch gut. Das verbindet ihn mit



Macht diebischen Spaß: im giftigen Abarth 1000 TC Corsa den Berg raufzutoben

Martin Koschigs 850er, der gleichfalls ein A-112-Triebwerk unterm angestellten Heckdeckel trägt, mit knapp 80 PS allerdings ein wenig zahmer.

Im Gegensatz zu Memmesheimers Rennbüchse ist der Wagen des Fiat-850-

IG-Initiators aber auch kein ehemaliger Werkswagen, sondern erblickte das Licht der Welt als ganz normaler Fiat 850, der mit Abarth-Teilen zum 1000 OT veredelt wurde und schon in jungen Jahren auf den Rennpisten rumfuhr. Nachträgliches Frisieren gehörte einst zum guten Ton, Abarths Auspuffanlagen, Krümmer und die darauf abgestimmten Vergaserbatterien, passende Kurbel- und Nockenwellen, Ölwannen, sowie Brems- und Fahrwerksteile gab es damals ganz legal zu kaufen. Ein schmachsender Blick in den Katalog weckte einst Begehrlichkeiten bei Jünglingen aller Altersklassen. Ein Blick ins Portemonnaie bremste diese meist aber schnell wieder. Wer sich kein Komplettfahrzeug ab Werk leisten konnte, rüstete je nach Kassenlage nach – so war das



Erfolgreich: Carlo Abarths Auspuffanlagen gehörten lange Zeit zum guten Ton

eben, wenn die Ambitionen groß und die pekuniären Reserven klein waren.

Die beiden entgegengesetzten Herangehensweisen ein und derselben Philosophie: Hier das professionell vom Werk vorbereitete Renngerät, dort das in der



heimischen Garage mit Umbaukits aus dem Katalog selbst aufgerüstete Familiengefährt. Carlo Abarth bediente beide Käuferkreise und hatte damit Erfolg – und diente Alpina, Irmischer und Co. zu Recht als Vorbild. Fiat tat gut daran, den legendären Namen zu reanimieren und die leistungsstarken Abarth-Versionen von Gran-

de Punto sowie Retro-500 Marketing-technisch in den Fokus zu stellen.

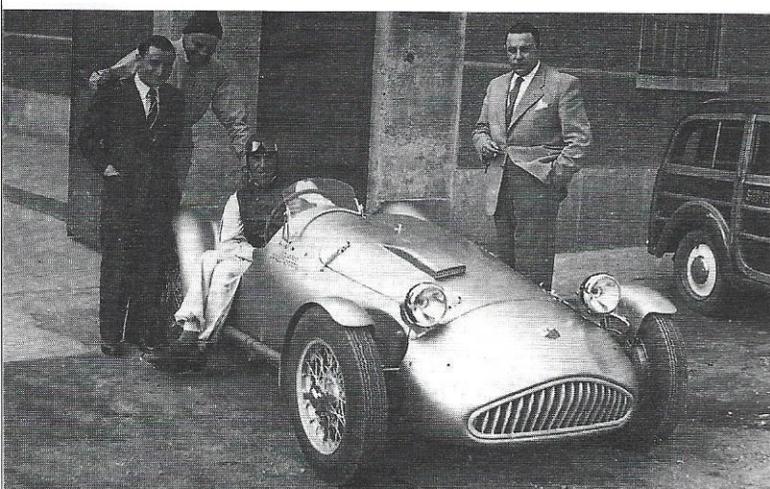
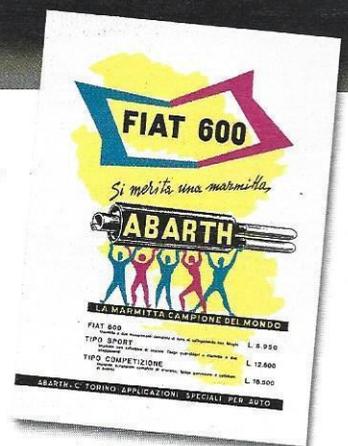
Bevor der gebürtige Wiener als 40-jähriger 1949 seine Firma in Turin gründete, konnte er bereits auf eine erfolgreiche Karriere als Motorradrennfahrer zurückblicken: Vorm Krieg hatte Abarth in seiner Heimat in verschiedenen Solo- und Ges-

pannklassen mächtig abgeräumt und war zweifacher österreichischer Motorradmeister geworden. Er hatte sich ein Rennen mit dem berühmten „Orient-Express“ geliefert und 1935 seinen Schwingachs-Beiwagen konstruiert, dessen Rad sich in Kurven analog zum Motorrad neigte. Nach dem Anschluss Österreichs ans Deutsche Reich optierte Karl Abarth für Ita-

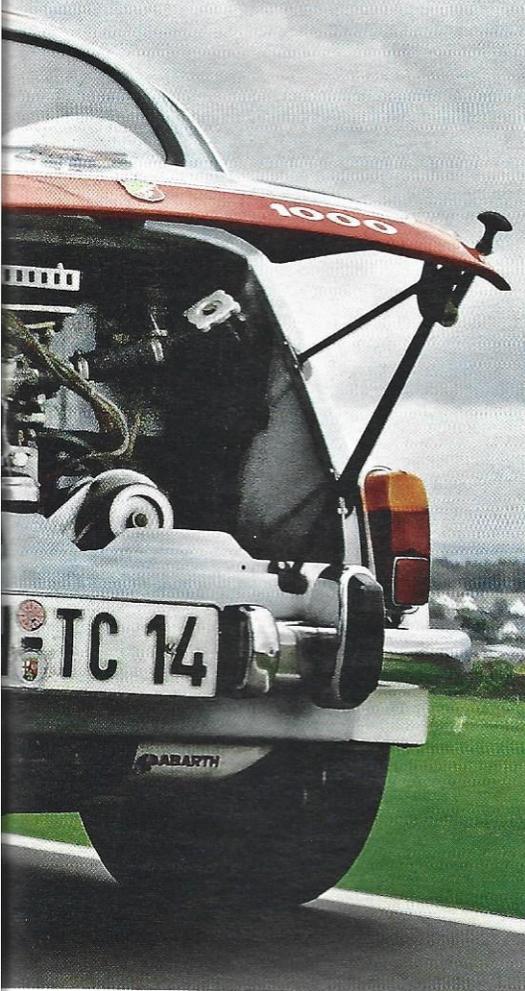
lien und nannte sich nun Carlo.

Nach dem Krieg verkaufte er zunächst in Meran Bianchi-Fahrräder. Alte Kontakte nutzend, vertrat er bald die Interessen der Dr. Ing. h. c. F. Porsche KG (zu jener Zeit ansässig in Gmünd in Kärnten) in Italien. Schließlich lernte er den gleichfalls aus Österreich stammenden Konstrukteur Rudolf Hruska kennen. Für Sportwagenbauer Cisitalia hoben die beiden den Typ 360 aus der Taufe – den spektakulären, bei Porsche gebauten 1,5-Liter-Kompressor-Rennwagen. Am Ende gingen Finanzier Piero Dusio die Mittel aus und die Turiner Marke war pleite. Sportdirektor Carlo Abarth saß auf der Straße.

Mit einer Handvoll Cisitalia-Sportwagen vom Typ 204 A und zehn Getreuen – unter ihnen Abarths späterer Rennleiter Renzo Avidano – aus der alten Firma machte er sich 1949 mit seinem eigenen



Tazio Nuvolari (im 204 A, mit den Fahrerkollegen Manilo Duberti und Guido Scagliarini sowie mit Carlo Abarth) zu Besuch im Turiner Werk



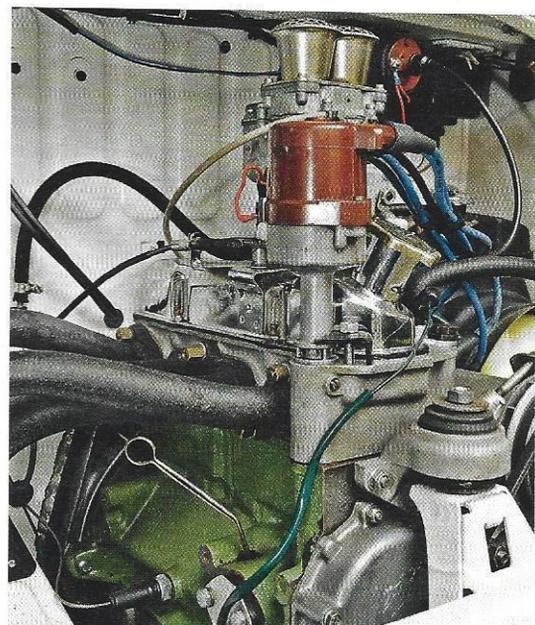
Der 850 TC begann zunächst harmlos mit 52 PS, um sich dann in der Version „Nürburgring“ auf 55 PS zu steigern – Carlo Abarth hatte zur Feier seines Erfolgs 1962 bei den 500 km in der Eifel drei Extra-Pferde spendiert. Später wurden es noch viel, viel mehr...



Der Zusatz-Wasserkühler wanderte beim noch schmalen 850 TC Corsa an den Bug



Wasser- und Ölkühler vereinten sich ab 1966 (im Bild) im voluminösen Kühlerkasten



Der 850 TC Corsa mit 69 PS (auch Bild oben) kostete so viel wie ein Porsche 1600 Coupé

Rennteam selbstständig. Die „Squadra Carlo Abarth“ fuhr mit dem übernommenen Material ein paar schöne Erfolge ein, letztlich war das Motorsport-Engagement aber ein teurer Spaß. Mit dem Verkauf von Umrüstsätzen auf Lenkradschaltung für den beliebten Fiat Topolino sowie mit Auspuffanlagen, deren erste 50er-Charge im Winter 1949/50 in seiner neu

gegründeten „Soc. Abarth & C.“ entstand, konnte Carlo die Kosten nicht decken.

Da half es auch nicht, dass ein ganz Großer mit einem Abarth 204 A noch einmal sein Können unter Beweis stellte: Tazio Nuvolari, der „Fliegende Mantuaner“, gewann im April 1950 die 1100er Sportwagenklasse beim Bergrennen Palermo-Monte Pellegrino auf Sizilien. Mit diesem

letzten Sieg trat Rennlegende Nuvolari endgültig von der Motorsportbühne ab.

Derweil fand Abarths Topolino-Auspuff immer mehr Anklang – Italiens Nachwuchs-Rennfahrer mochten den Sound und natürlich auch das mit der Wundertüte verbundene Leistungsplus. Für immer mehr Autotypen entwickelten Carlo Abarth und seine inzwischen 41 Ange-

Technische Daten

Fiat Abarth 850 TC Corsa und 1000 Berlina Corsa

Motor: Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, hinten längs eingebaut; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt von seitlicher Nockenwelle; 1 Weber-Doppelvergaser 36 DCD 7; Verdichtung 11,5:1 (850 TC) bzw. 13:1 (1000); dreifach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung

Bohrung x Hub: 62,5 x 69 mm (850 TC) bzw. 65 x 74 mm (1000)

Hubraum: 847 bzw. 982 ccm

Leistung: 69 PS bei 7600 U/min (850 TC) bzw. 85 PS bei 7600 U/min (1000)

Kraftübertragung: Einscheibentrocken-

kupplung; teilsynchronisiertes Vier- bzw. Fünfganggetriebe; Mittelschaltung; Heckantrieb

Aufbau: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung an oberen Dreiecksquerlenkern und unterer Querblattfeder (850) bzw. (1000) Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer

Hinterradaufhängung: Pendelachse mit Längslenkern und Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: vorne und hinten Scheiben

Radstand: 2000 mm

Spur vorne/hinten: 1150/1160 mm

Länge x Breite x Höhe: 3285 x 1380 x 1405 mm

Leergewicht: 590 kg

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h (850 TC)

bzw. 195 km/h (1000), je nach Übersetzung

Verbrauch Ø: 8,5 bis 10 Liter Super/100 km

Bauzeit: 1962 bis 1964 (850 TC Corsa, anfangs

64 PS bei 7000 U/min, Verdichtung 11:1, spätere

Versionen höher verdichtet und mit mehr Leistung)

bzw. 1966 bis 1968 (frühere 1000-Corsa-Versionen

mit niedrigerer Verdichtung und weniger

Leistung, Vierganggetriebe und vorderer Quer-

blattfeder statt Schraubenfedern, spätere Versi-

onen mit Radiale-Motor)

Stückzahl: ca. 3000 bis 4000 Exemplare (alle

Versionen)

Der hochgezüchtete 154-PS-dohc-Motor machte den 1600 OT (OT für Omologato Turismo) mit den dicken Backen an der Hinterhand teuer – 20.000 Mark rief Abarth für ihn auf. Das war fast Porsche-911-Niveau, was naturgemäß seine Verbreitung stark einschränkte



stellten (Stand Ende 1950) Auspuffanlagen mitsamt entsprechenden Krümmern und – in Zusammenarbeit mit Weber – darauf abgestimmten Vergasern. In den nächsten Jahren fanden nur mehr vereinzelt noch Renneinsätze mit von Abarth präparierten Wagen statt. Auf dem Turiner Salon stellte die Firma dann und wann einen Blickfang aus, um die Popularität der Abarth-Anlagen zu steigern.

Mit Erfolg: 1956 verließen erstmals über 100.000 Auspuffsätze die Hallen an der Via Trecate, 1962 waren es über eine Viertelmillion. Zu jener Zeit, inzwischen war das Werk an den Corso Marche umgezogen, beschäftigte Abarth um die 400 Mitarbeiter. Einen Abarth-Auspuff konnten sich ambitionierte Fahrer unter jedes gängige italienische Auto schnallen und bei



Mit etwas Zubehör aus dem Katalog wirkt so ein Fiat 850 (fast) wie ein Abarth 1000 OT



Das Design der Camagnolo-Felgen (hier am 850 TC Corsa) stammte von Carlo persönlich



Technische Daten

Fiat Abarth 1000 OT

Motor: Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, hinten längs eingebaut; hängende Ventile, über Stoßstangen und Kipphebel betätigt von seitlicher Nockenwelle; 1 Solex-Fallstromvergaser 34 PBIC; Verdichtung 9,5:1; dreifach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung

Bohrung x Hub: 65 x 74 mm

Hubraum: 982 ccm

Leistung: 54 PS bei 5200 U/min

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung; teilsynchronisiertes Vierganggetriebe; Mittelschaltung; Heckantrieb

Aufbau: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung an oberen Dreiecksquerlenkern und unterer Querblattfeder; Teleskopstoßdämpfer

Hinterradaufhängung: Pendelachse mit Längslenkern und Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: vorne Scheiben, hinten Trommeln

Radstand: 2027 mm

Spur vorne/hinten: 1146/1211 mm

L x B x H: 3575 x 1425 x 1360 mm

Leergewicht: 680 kg

Höchstgeschwindigkeit: über 150 km/h

Verbrauch Ø: 9,5 Liter Super/100 km

Bauzeit: 1964 bis 1966, spätere Versionen mit bis zu 68 PS

Stückzahl: ca. 1000 Exemplare

einigen gehörte er zum Serienumfang. Auch bei Käfer, Taunus, Opel, DKW, Borgward sowie vielen weiteren Marken und Modellen gehörten die Anlagen zum guten Ton. Selbst die allgegenwärtige Vespa summte mit einem Abarth-Doppelrohr besonders zornig. Und für 154 D-Mark konnten Taxifahrer anno 1959 sogar ihren Ponton-Diesel wenigstens akustisch in einen Renn-Mercedes verwandeln...

Abarths große Zeit begann, als Fiat im März 1955 den Topolino-Nachfolger prä-



Frühe 750er trugen Zweifarblack, um den Unterschied zum Serien-600er zu betonen

Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Abarth-IG-Deutschland Abarth-Coppa-Mille

Klaus Kleber, Hochbendweg 40
D-47804 Krefeld

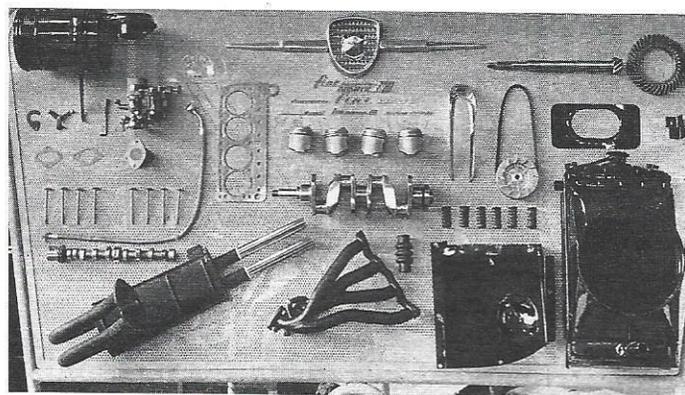
Tel.: 02151/316792, Fax: 02151/313371

AbarthCoppaMille@aol.com

www.abarth-coppa-mille.com

*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage (www.oldtimer-markt.de) eingesehen werden.

sentierte: den 600er. Der 21,5 CUNA-PS schwache Heckmotorwagen, konstruiert von Dante Giacosa, motorisierte Italien. Carlo begann sofort, die einzelnen Triebwerkskomponenten zu verfeinern – und holte am Ende 41,5 PS aus dem von 633 auf 747 Kubikzentimeter vergrößerten Vierzylinder. Mit einem Doppelauspuffrohr war das natürlich nicht getan: Kurbelwelle, Krümmer, Kopfdichtung, Ventile samt Federn, Vergaser und Luftfilter; Kolben, Nockenwelle, Lichtmaschine, Achs-



Mit diesen paar Teilen wurde aus einem braven 600er Fiat ein „Fiat 600 Derivazione Abarth 750“. Kein billiges Vergnügen: Der Kit kostete rund 1700, das komplette Auto 7200 Mark – beinahe doppelt so viel wie ein VW Käfer

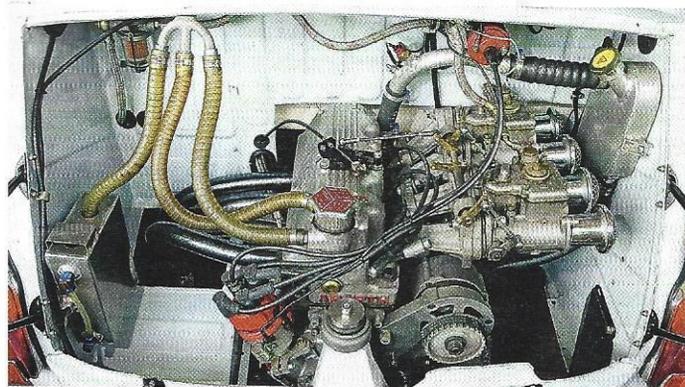
gene Sieg sollte mitbarer Münze belohnt werden. Zweite und dritte Plätze zählten nicht – dafür galt die Vereinbarung weltweit. Ein Angebot, das Abarth nicht ablehnen konnte. Fortan mehrten die Wagen unter dem neuen Label „Fiat Abarth 750“ den Ruhm beider Turiner Marken.

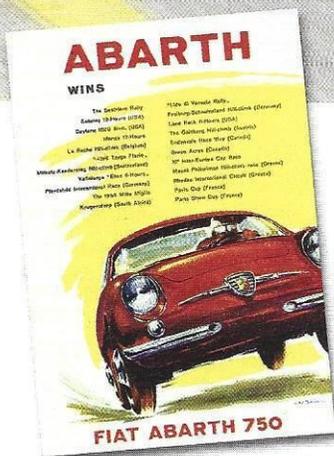
Carlo Abarth ruhte sich indes nicht auf seinen Lorbeeren aus, sondern entwickelte die kleine „Berlina“ rastlos weiter. Als Fiat den 600 D mit mehr Hubraum herausbrachte, legte auch Abarth eine Schippe nach: 1961 kam der 850 TC („Turismo

antrieb, Schwungrad, Kupplung, Kühler wurden überarbeitet, vergrößert oder verstärkt und machten aus der braven Limousine – der Rest des Wagens entsprach weitgehend dem Großserienpendant – eine 130-km/h-Rakete (statt 100 im 600er) namens „Fiat 600 Derivazione Abarth 750“. Und das war erst der Anfang.

Auf den Rennstrecken sorgten die Wucht-Zwerge für jede Menge Wirbel – so viel, dass Fiat-Chef Vittorio Valletta 1958 dem Austro-Italiener einen lukrativen Deal anbot: Jeder von einem Abarth-Fiat errun-

Abarths ultimative Waffe hieß um 1970 „TCR“. Die Renn-Berlinas mit ihren 112-PS-Stoßstangen-Motoren und Radiale-Köpfen kreischten über die Rundstrecken und hauchten oft viel zu schnell ihr Leben aus. Heute sind die Triebwerke fast unbezahlbar





Competizione“) für Reise und Sport, in Basisausführung mit 52 PS noch ganz harmlos tuend. Mitte der Sechziger waren daraus in

den Corsa-Versionen schon über 70 PS geworden. Girling-Scheibenbremsen an der Vorderachse reichten anfangs noch für akzeptable Verzögerungswerte aus, später gab es sie an allen vier Rädern. Ein Zusatzkühler sorgte für einen ausgeglichenen Wärmehaushalt. Anfangs noch in Wagenmitte unterm Bodenblech montiert, fand er sich bald schon am Bug wieder.

Ein Jahr nach dem 850er schickte Abarth die 1000 Berlina ins Rennen der Einliterklasse. Hier lagen 60 PS für die Straße und an die 80 Pferde in der Corsa-Variante an, die Entwicklungsschritte der 850er und der 1000er Limousine fanden weitgehend parallel statt. Es gab bald Schraubenfedern

an der Vorderachse, ein – zunächst optionales – Fünfganggetriebe gesellte sich hinzu, die Wagenfront beherbergte bei den heißen Versionen ab der Saison 1966 im gemeinsamen GFK-Gehäuse untergebrachte Öl- und Wasserkühler, die Hinterachse wurde verstärkt.

All dies immer noch in der Karosserie des 600er Fiat. Dieses Auto trug den Löwenanteil zu den insgesamt über 7300 Siegen bei, die bis zur Übernahme durch Fiat 1971 an Abarth gingen. In die Gewinnerlisten trugen sich Namen wie Andrea de Adamich, Giancarlo Baghetti, Hans

Technische Daten

Fiat Abarth 750 Record Monza

Motor: Vierzylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, hinten längs eingebaut; hängende Ventile, betätigt von zwei kettengetriebenen oberliegenden Nockenwellen; 2 Weber-Fallstrom-Doppelvergaser 36 DCL 4; Verdichtung 9,7:1; dreifach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung
Bohrung x Hub: 61 x 64 mm
Hubraum: 747 ccm
Leistung: 61 PS bei 7000 U/min
Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung; teilsynchronisiertes Vierganggetriebe; Mittelschaltung; Heckantrieb
Aufbau: selbsttragende Alukarosserie (Zagato) auf Fiat-600-Bodengruppe

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung an oberen Dreiecksquerlenkern und unterer Querblattfeder; Teleskopstoßdämpfer
Hinterradaufhängung: Pendelachse mit Längslenkern und Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer
Bremsen: vorne und hinten Trommeln
Radstand: 2000 mm
Spur vorne/hinten: 1150/1160 mm
Länge x Breite x Höhe: 3470 x 1350 x 1160 mm
Leergewicht: 550 kg
Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Verbrauch Ø: 9 Liter Super/100 km
Bauzeit: 1958 bis 1960
Stückzahl: ca. 300 Exemplare (alle Versionen)



Das Cockpit des Record Monza ist zwar klein, aber durchaus fein ausgestattet

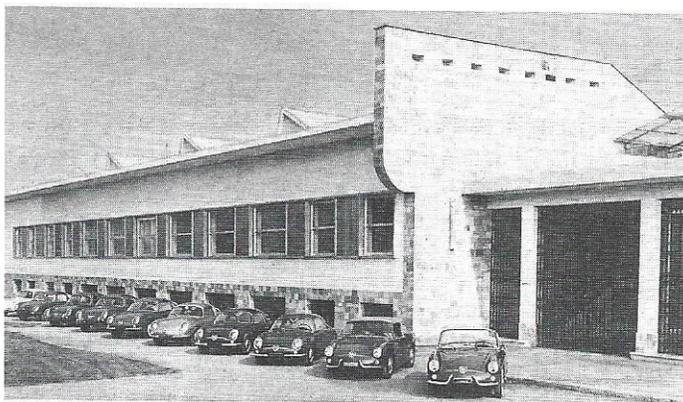


Die eigenwillige Hutze auf der Motorhaube dient einer effektiven Triebwerks-Beatmung



Der Name Roosevelt stand um 1960 für Abarths Ostküsten-Ableger. Das Team setzte die kleinen Zagato-Flitzer erfolgreich in Rennen ein. Dies hier ist ein ehemaliges Trainingsauto

Herrmann, Lucien Bianchi, Kurt Ahrens, Erich Bitter, Arturo Merzario, Siegfried Spiess, Johann Abt und viele, viele weitere ein, auch Bruce McLaren gewann einmal mit einem 1000 Bialbero in Sebring. Dass so viele deutschsprachige Fahrer dabei waren, ist kein Zufall: Abarth sprach nie gut italienisch, weshalb ihn viele seiner Landsleute – er war ja Italiener – auch immer für schroff und unhöflich hielten.



Kurz nach dem Umzug präsentiert Abarth hier seine umfangreiche Modellpalette vor den neuen Werkshallen am Corso Marche in Turin

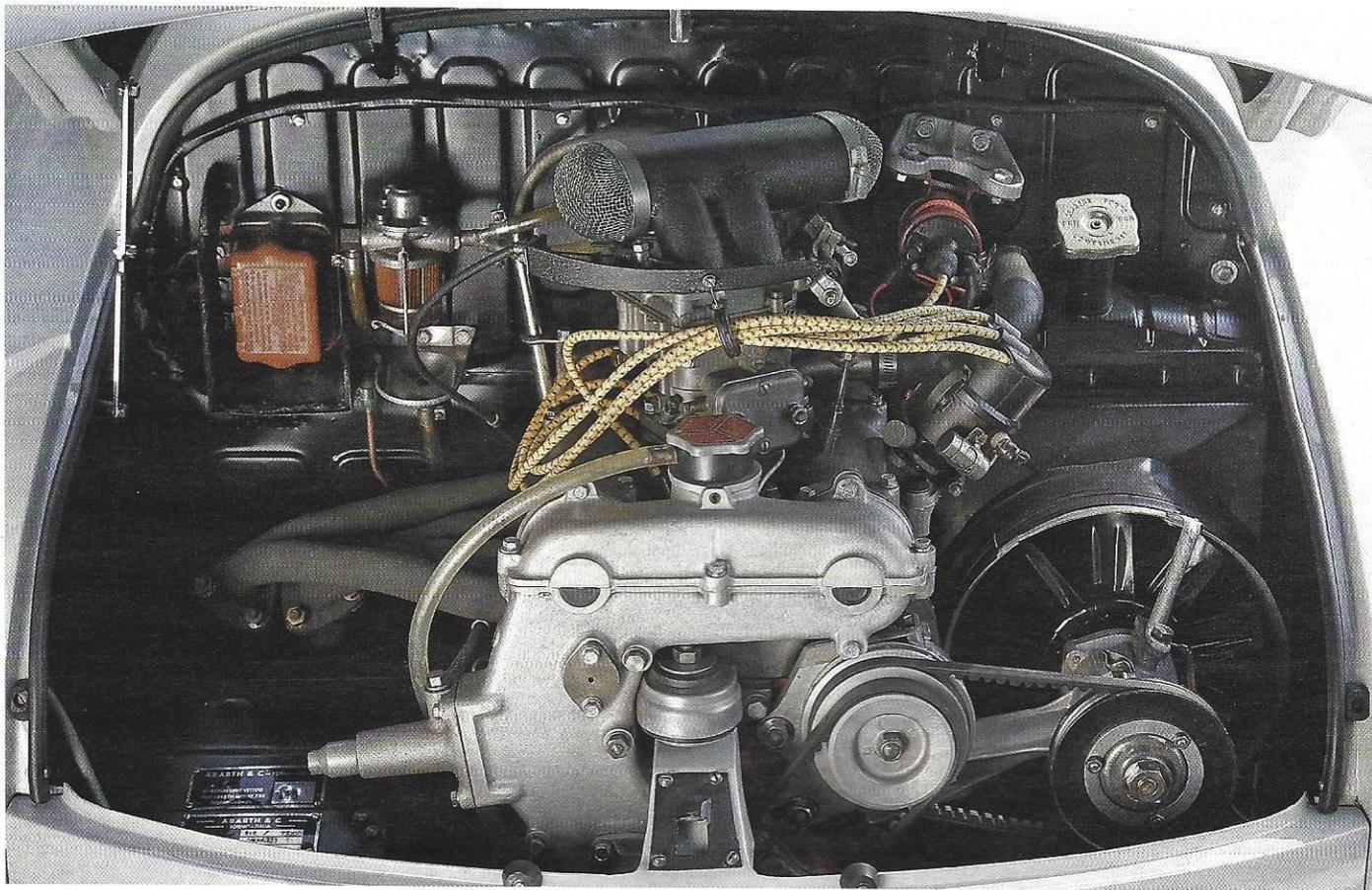
Zeitlebens blieb der 600er Carlos Lieblingskonstruktion. „Liebling“ ist dabei durchaus wörtlich zu verstehen. Dieter Quester brachte es einmal auf den Punkt: „Seine Autos hat Abarth immer mehr geliebt als seine Fahrer.“ Egal ob im Werk oder in der Box – immer musste alles pibello gewienert sein. Kein Ölfleck durfte den Boden verunzieren, und das Werkzeug musste immer schön in einer Reihe liegen. Quester fühlte sich wie im Krankenhaus. Abarths Augen und Ohren waren überall, in seinem Büro hatte er immer „das Gefühl wie in der Schule vor der Prüfung.“

Und wehe, ein Fahrer misshandelte eines seiner Autos, streifte einen Pylonen oder fuhr gar eine Delle ins Blech. Dann gab's ein Donnerwetter! Als Eberhard Mahle erstmals einen Wagen des Patriarchen testen sollte, forder-

te der ihn auf: „Holen Sie aus dem Fahrzeug heraus, was geht. Aber wehe, Sie ruinieren ihn!“ Mahle fragte Rennleiter Avidano, der etwas abseits stand, dezent auf Französisch, wie er sich verhalten sollte: „Fahren Sie so schnell Sie können.“ Was Mahle dann auch tat. Bei einem ähnlichen Anlass gab kein geringerer als Jochen Rindt etwas zuviel Gas und landete in der Mauer. Er gab den Schlüssel an der Box ab mit den Worten „Da habt's euern Krempel wieder.“ Carlo zürnte ob dieser eklatanten Herabwürdigung seines Geschöpfes: „Der fährt nie wieder für mich!“

Um Carlos Nerven zu schonen, der es gar nicht leiden konnte, wenn man seine kostbaren Motoren überdrehte, griffen seine Fahrer zum Trick mit dem zurückgedrehten Drehzahlspion – bis Toine Hezemann dabei das Glas des Instruments beschädigte und Abarth ihnen auf die Schliche kam. Fortan war diese kleine Manipulation nicht mehr möglich...

Andere hatten schon Probleme, ihren Abarth überhaupt in Empfang nehmen zu können: Interessenten zahlten die Hälfte des Kaufpreises an und bekamen einen Abholtermin genannt. Willi Kauhsen, der Anfang 1966 seine 1000er Berlina abho-



Berühmter Vater: Gioacchino Colombo, der geistige Vater der Alfetta und der ersten Ferrari-Modelle, schuf den „Bialbero“-Kopf des Record Monza, der in der 747-ccm-Version 61 PS abgab. Spätere Ausgaben hatten 847 und 982 Kubik, und die Karosserielinie geriet gestreckter

Der heutige Marktwert*



| Abarth | Baujahr | Note 1 | Note 2 | Note 3 | Note 4 | Note 5 | Neupreis |
|--------------------|---------------|----------|----------|----------|----------|----------|-----------|
| 850 TC Corsa | 1962 bis 1964 | 31.000 € | 20.000 € | 12.300 € | 5.300 € | 2.100 € | 15.200 DM |
| 1000 Berlina Corsa | 1966 bis 1968 | 31.200 € | 19.500 € | 12.500 € | 5.800 € | 2.500 € | 17.500 DM |
| 1000 OT | 1964 bis 1966 | 21.000 € | 14.000 € | 8.500 € | 5.500 € | 2.200 € | 9.200 DM |
| 750 Record Monza | 1958 bis 1960 | 70.000 € | 58.000 € | 36.000 € | 27.000 € | 15.000 € | 15.980 DM |

* Ermittelt von Classic Data Marktbeobachtung GmbH & Co KG, Harpener Str. 56, 44791 Bochum, Tel. 0234/2395900

len wollte, hat so seine eigenen Erlebnisse mit dem Abarth-Kundenservice: Zusammen mit Manfred Abels, der ein 1300 Coupé bestellt hatte, war er nach Turin ge-

Dezent frisiert oder krawallig getunt: Fiats 500 wurde zum Abarth 595 bis 695 Esseesse



fahren: „Wir standen da auf dem Bürgersteig vorm Werk und uns wurde gesagt, die Autos seien noch nicht fertig. Dasselbe am nächsten und übernächsten Tag: Wir kamen gar nicht erst rein, die Autos waren immer noch nicht fertig. Was soll's – es war schönes Wetter, aber nach drei Tagen wurden wir etwas ungehalten. Schließlich empfing uns Doktor Avidano und bot uns an, Urlaub zu machen: ‚Wir zahlen!‘ So haben wir eine Woche Skiferien in Monterosa gemacht, in einem Super-Hotel. Wir wollten gar nicht mehr weg, als es hieß: ‚Hier stehen eure Autos.‘“

Zur Coupéform auf Fiat-600-Basis kam Abarth schon recht früh: Bereits 1955 zeigte Zagato auf dem Turiner Salon das TS 600 Coupé, das Carlo ausnehmend gut gefiel. Er kam mit Elio Zagato per Handschlag überein, fortan seine frisierten Motoren in das knackige Alukleid zu setzen,

es folgten verschiedene Prototypen und auf dem Genfer Salon 1956 debütierte der Abarth 750 Zagato, zu Beginn noch mit bescheidenen 43 PS. Doch die nächste Ausbaustufe ließ nicht lange auf sich warten: Gioacchino Colombo, verantwortlich für die Alfetta und die ersten Ferrari, konstruierte einen Doppelnockenwellen-Zylinderkopf („Bialbero“), der dem schnuckeli-

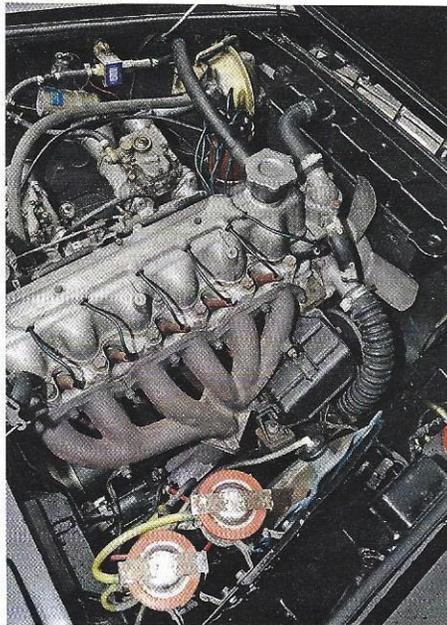


Zahme Variante: Neben den Limousinen und den schnellen Zagato-Coupés bot...



...Abarth auch schicke Coupés („Scorpione“) und Spyder („Riviera“) von Allemano an

Bis Anfang der Sechziger fertigte Abarth auch feine Coupés und Cabrios für Anspruchsvolle. Ein paar Fiat 2300 S Coupés unterzog der PS-Zauberer aus Turin ebenfalls einer PS-Kur



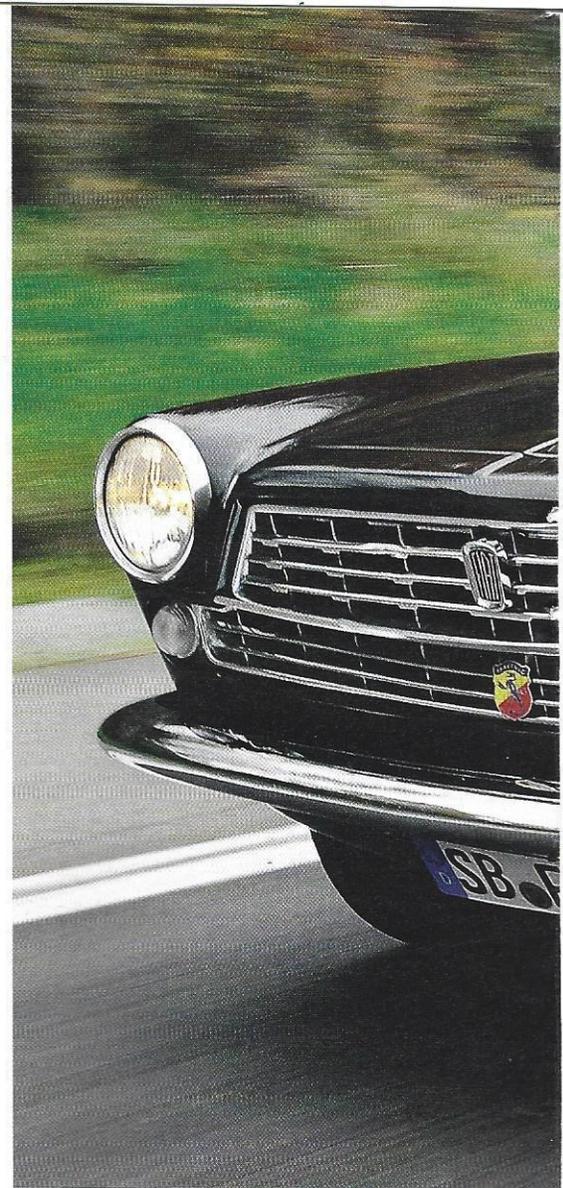
Schärfere Nockenwelle, zwei 38er Weber-Doppelvergaser, Feinarbeit – ergibt 160 PS



Veglia-Instrumente informieren über die Befindlichkeit des schnellen Raumläufers



Versteckt sich gut: die verrippte Ölwanne mit dem verräterischen Schriftzug



gen Coupé ab 1958 so richtig Feuer machte. 61 PS leistete das kleine Dreivierteliter-Aggregat im nunmehrigen Record Monza. Damit waren stolze 180 Sachen drin – in einem Autochen, das keine 3,50 Meter maß und gerade 550 Kilo wog.

Auch Franklin D. Roosevelt erkannte das Potential des kleinen Flitzers und fungierte ab Ende 1958 als Abarth-Importeur für die amerikanische Ostküste. Franklin Delano Roosevelt jr. – der Sohn des einstigen US-Präsidenten – vertrat ab Beginn der Folgesaison mit seinem Rennteam Carlos Farber in der Neuen Welt, Abarths Autos machten von nun auch die Pisten von Sebring bis Daytona unsicher.

Aus dem Record Monza ging noch eine ganze Reihe weiterer schnittiger Berlineten hervor, die auf den Rennstrecken der Welt für Furore sorgten (davon mehr in Teil 2 der Abarth-Story im nächsten Heft). Sie siegten, wo sie starteten, und brachten selbst manch stärkeren Gegner peinliche Niederlagen bei. Aber auch domestizierte Coupés und Spyder namens Sestriere, Scorpione oder Riviera mit nur mild getuntem Triebwerk, dafür mit schicker Allemano- statt sportiver Zagato-Außenhülle gab es um 1960 in Abarths inzwischen recht umfangreichem Lieferprogramm.

Und als ob das noch nicht genug gewesen wäre, bot er auch noch große Coupés

und Cabrios für die gehobeneren Käufer-schicht an, etwa den 1600 auf Grundlage des Fiat 1500 oder die Typen 2200 und 2400, die auf den großen Fiat-2100-Limousinen basierten. Auf ihnen baute auch das Ghia-Coupé 2300 auf, das Fiat ab 1961 selbst anbot. Abarth machte für Fiat den 2300 S daraus, konnte es aber auch nicht bei den serienmäßigen 136 PS bewenden lassen, die Aurelio Lampredi dem Motor mitgegeben hatte – gut 160 PS kamen nach der Kur bei Carlo heraus. Mit leicht vergrößertem Hubraum und drei statt zwei Vergasern 172 PS stark, ging 1963 ein solches Ghia-Coupé in Monza auf Rekordjagd – bis ein Pleuel brach.

Der oben erwähnte Kunstgriff mit dem Drehzahlmesser hätte hier wohl nicht geholfen. Ebenso wenig wie Ende der Sechziger/Anfang der Siebziger, als die mittlerweile sehr martialisch aussehenden Abarth-Limousinen mit Radiale-Motoren (mit Querstromköpfen) antraten, die in der Einliterversion am Ende bis zu 112 PS abgaben – wenn sie denn hielten. Die sich häufenden Motorplatzer machten eindeutig klar, dass das Triebwerk am Ende seiner Möglichkeiten angelangt war.

Die Limousinen auf Fiat-850-Basis blieben nur kurze Zeit im Abarth-Programm. Die Coupés gab es aber länger. Krönung war der OT 2000 America mit 185 PS! Es entstanden wohl nicht mehr als eine Handvoll Exemplare





Willi Kauhsen war mit seiner Berlina unterdessen so erfolgreich, dass Abarth ihn mit zu Tests in Varelungung nahm, zusammen mit Johannes Ortner, Peter Schetty und Klaus Steinmetz. Der Aachener, der erstmals im 1300-OT-Coupé saß, erzählt: „Ich meinte, der Wagen kommt vorne auf dem Boden auf. Carlo bekam das mit: ‚Wer hat das gesagt?‘ ‚Ja, ich. Wenn ich

anbrems‘, kommt er auf.‘ ‚Aber sie sind bisher nur TC gefahren‘, Trotzdem merk‘ ich, wenn der Wagen vorne aufsetzt.“

Dabei ließ es Abarth nicht bewenden: „Irgendwann später, ich war wieder auf der Piste, komm‘ ich um die Ecke und da liegt der Carlo im Trenchcoat der Länge nach auf dem Boden auf der Strecke. Ich musste scharf bremsen und hab‘ ihn bald



Das 1967er Meisterschaftsauto von Willi Kauhsen auf dem Turiner Salon (links vorne)

Technische Daten

Fiat Abarth 2300 S Coupé

Motor: Sechszylinderviertakt-Reihenmotor, wassergekühlt, vorne längs eingebaut; hängende Ventile, betätigt von seitlicher Nockenwelle; 2 Weber-Horizontal-Doppelvergaser 38 DCOE 25; Verdichtung 9,5:1; vierfach gelagerte Kurbelwelle; Druckumlaufschmierung

Bohrung x Hub: 78 x 79,5 mm

Hubraum: 2279 ccm

Leistung: ca. 160 PS bei 5600 U/min

Kraftübertragung: Einscheibentrockenkupplung; vollsynchronisiertes Vierganggetriebe; Mittelschaltung; Hinterradantrieb

Aufbau: selbsttragende Ganzstahlkarosserie

Vorderradaufhängung: Einzelradauf-

hängung an Dreiecksquerlenkern und Drehstabfedern, Schubstangen; Teleskopstoßdämpfer

Hinterradaufhängung: Starrachse mit Längsblattfedern; Teleskopstoßdämpfer

Bremsen: vorne und hinten Scheiben

Radstand: 2650 mm

Spur vorne/hinten: 1350/1312 mm

Länge x Breite x Höhe: 4620 x 1630 x 1365 mm

Leergewicht: 1310 kg

Höchstgeschwindigkeit: über 200 km/h

Verbrauch Ø: 15 Liter Super/100 km

Bauzeit: 1962/63

Stückzahl: unbekannt, vermutl. drei Exemplare

überfahren... Aber Abarth meinte nur: ‚Sie haben recht – er kommt auf.‘“

Der alte 1000er von Willi Kauhsen wird von Rolf Memmesheimer immer noch standesgemäß bewegt. Unser Unruhe- ständler hetzt gekonnt die alte Bergrennstrecke von Langscheid hinauf. Memmesheimer grinst verschmitzt und sagt: So bei acht wird er auf einmal richtig ruhig...

Text: Michael Hundt

Fotos: Siegfried Traub/Stephan Lindloff/

Andreas Beyer/RM/Archiv

m.hundt@oldtimer-markt.de