

classic cars



VERGLEICH - DEUTSCHE SPORT-HELDEN MERCEDES-AUDI-PORSCHE E 500 RS2 928



Unvergessene Familien-Freunde
OPEL ASCONA - BMW 1502



Französische Legenden
CITROËN 2 CV & Traction Avant 15 CV

KAUFBERATUNG



VW 1302



Mini 1.3i

DIE HITS DER IMPORTEURE



TRAUMWAGEN



Lamborghini Jarama



Morgan V6 & Opel GT
DER BESTE TEST

SELTENER KOMBI



Alfa Romeo Giulia Giorgetti

75 JAHRE ABARTH



US-CAR



Duesenberg

AT 5,80€, CH 10,30CHF, LU+BE 6,20€, NL 6,30€, IT+ES+PT 7,10€, GR 7,30€, DK 64,55DKK, FI 8,80€, CZ 245,00CZK, MT 7,70€



02

4

SASSA

ren-
für

ge gelegt.
ch Meran
n der An-
rch Itali-
tsbürger-
auch der
er Staats-
nderte er
erlo.

anning

amen
ini

n
ge
kurs-
mens

sierte er
n Simca-
ugen, vor



DER 1000-SASSA

Mit 1000 Kubikzentimetern und 115 Pferdestärken ist der Fiat Abarth OTS im historischen Tourenwagen-Rennsport immer noch für Klassensiege gut

[TEXT Volker Koerdt FOTOS Frank Ratering]

Kleine Automarken mit dem Anfangsbuchstaben A haben es in sich. Namen wie Abarth, Alpine oder Alpina kennzeichnen absolute Fan-Autos. Doch während sich der deutsche Hersteller Alpina in Buchloe auf die Veredelung von leistungsstarken BMW-Modellen spezialisiert hat, ist der französische Automobilhersteller Alpine durchaus mit Abarth vergleichbar. Beide waren und sind spezialisiert auf das Tuning hubraumschwacher Autos oder die Konstruktion leichtgewichtiger Sportwagen. Und sie haben ihre Ursprünge im Rennsport.

Carlo Abarth war ein gebürtiger Wiener

Besonders Carlo Abarth war da vorbelastet. Der in Wien geborene Unternehmer mit richtigem Namen Karl Abarth war einst Radrennfahrer und Motorradrennfahrer. Leichtigkeit war ihm

also schon in die Wiege gelegt. Da die Familie früh nach Meran zog und sein Vater nach der Annektierung Südtirols durch Italien die italienische Staatsbürgerschaft annahm, wurde auch der kleine Karl italienischer Staatsbürger. Schließlich änderte er seinen Vornamen in Carlo.

Spezialisiert auf Tuning von Fiat und Simca

1949 gründete er zusammen mit Armando Scagliarini die Firma Abarth, die später ihren Sitz in Turin hatte. Zunächst bestritt Abarth Rennen unter dem Namen Squadra Carlo Abarth. Dabei setzte er vor allem Cisitalia-Rennfahrzeuge ein, die er aus der Konkursmasse des Unternehmens übernommen hatte.

In den 50ern spezialisierte er sich auf das Tuning von Simca- und Alfa Romeo-Fahrzeugen, vor



allein aber von Fiat-Modellen. Als er 1971 seine Namensrechte an Fiat veräußerte, hatte die Marke mit dem Skorpion – dem Sternzeichen von Carlo Abarth – mit rund 600 Rennerfolgen bereits für Furore gesorgt. Abarth wurde in Deutschland übrigens einst von Erich Bitter vertrieben – die meisten werden den vor einigen Monaten verstorbenen ehemaligen Rennfahrer aber weniger wegen seiner sportlichen Erfolge als vielmehr wegen seiner Bitter-Modelle auf Opel-Basis kennen. Anlässlich des 75-jährigen Jubiläums spürte Classic Cars ein Fiat Abarth 1000 OTS Coupé auf.

Die Keimzelle war der Kleinwagen Fiat 600

Basis war das Fiat 850 Coupé der zweiten Serie, zu erkennen an den ungleich großen Scheinwerfern. Das Coupé basierte auf der 850er-Limousine, die wiederum vom alten Fiat 600 abgeleitet war. Das Coupé feierte wie auch die offene Version, der Spider, im



Vom OTS der ersten Generation stellte Abarth 300 Exemplare her, von der zweiten Generation liegen keine genauen Zahlen vor



Das Team Jürgen Schürgers und Klaus Kleber fährt regelmäßig Siege bei Historischen Tourenwagen-Rennen in der 1300er-Klasse ein

März 1965 auf dem Genfer Autosalon Premiere. Fiat-Designer Felice Mario Boano, einst bei Ghia in Diensten, zeichnete für das Design des Coupés verantwortlich. Die gelungenen Proportionen und der sportliche Auftritt wurden von einem straffen Fahrwerk und einer sehr direkten Lenkung unterstützt. Außerdem kamen schon Scheibenbremsen vorn zwecks besserer Verzögerung zum Einsatz. Zunächst leistete der kleine Sportler 47 PS, in der zweiten Generation waren es dann 52 PS, die dem nur 735 Kilogramm leichten Wagen zu einer Höchstgeschwindigkeit von 153 km/h verhalfen.

Leicht und giftig wie ein Skorpion

Die richtige Basis also, um aus dem Fiat mit gekonntem Tuning von Abarth noch mehr Leistung herauszukitzeln. Der 1000 OTS hat einen 982 cm³ großen Vierzylinder im Heck und leistet stramme 115 PS bei 8000/min.



Das Coupé ist Baujahr 1970. Fiat versprach in der Werbung: „Fahrleistungen, die dem Zusatz Sport alle Ehre machen“

FIAT ABARTH 1000 OTS COUPÉ

Technische Daten

ANTRIEB R4-Zyl.; Hubraum: 982 cm³; Leistung: 85/115 PS bei 8000/min; max. Drehmoment: k.A.; Viergang-Getriebe; Hinterradantrieb

AUFBAU+FAHRWERK Stahlblechkarosserie m. zwei Türen; Radaufhängung vorn: Querblattfeder, obenliegende Dreiecksquerlenker, Querstabi., Teleskop-Gasdruckstoßdämpfer hinten; Schräglenker, Schraubenfedern, Stabi.; Bremsen: v./h. Scheiben/Trommeln; Reifen: v./h. 215/55 R 13

ECKDATEN L/B/H: 3600/1500/1230; Radstand: 2030 mm; Leergewicht: 720 kg; Bauzeit: 1968 bis 197; Stückzahl: k.A.; Preis (1970): 12.463 Mark

FAHRLEISTUNGEN Beschleunigung: 0 auf 100 km/h in 7,0 s; Höchstgeschw.: 188 km/h; Verbrauch: 25 l/100 km



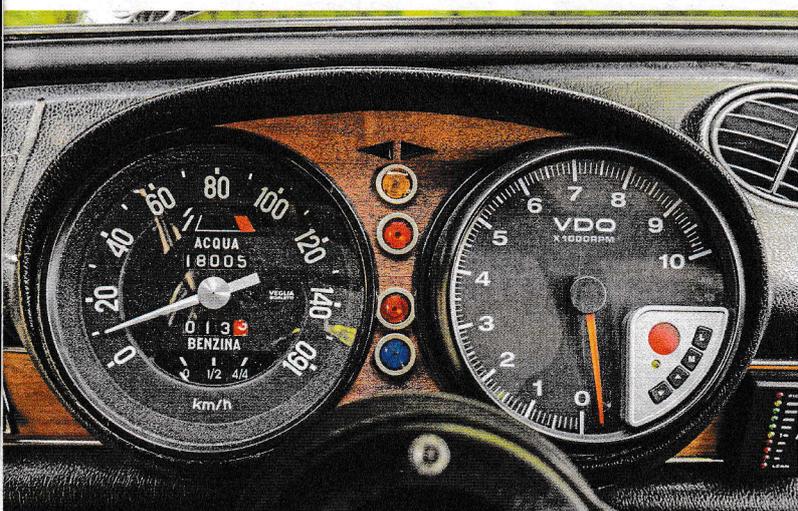
Mit dem griffigen Momo-Lenkrad dirigiert der Fahrer die sehr direkte Lenkung. Überflüssige Ausstattung wurde entfernt

Sein jetziger Besitzer, Klaus Kleber, ist Abarth-Experte durch und durch. Der ehemalige Kfz-Sachverständige gründete bereits 1986 die Abarth IG Deutschland und rief Anfang der 90er-Jahre die Rennsportserie „Abarth Coppa Mille“ ins Leben. Als Organisationsleiter ist er immer noch ein Aktivposten in der deutschen Abarth IG. Außerdem startet er zusammen mit Jürgen Schürgers bei historischen Tourenwagen-



Kippschalter-Sammlung für den Rennsport: Nichts geht ohne Notausschalter und Kühlerlüfter-Betätigung

Rennen und in der GT-Trophy bei der FHR (Fahrgemeinschaft historischer Rennsport). Da für den Abarth kein größeres Triebwerk homologiert wurde, fahren die beiden damit in der 1300er-Hubraumklasse ab 1965. „Das Auto wurde streng nach FIA-Reglement aufgebaut. Es ist das einzige Fahrzeug in Deutschland, das HTP-Papiere hat und im Rennsport eingesetzt wird. Zudem hat es über eine >



Bis etwa 8000/min darf der Abarth ohne Folgen gedreht werden. Die Tacho-Skala reicht für den 1000 OTS nicht aus

Drei Dinge braucht der Rennfahrer: Überrollbügel, Seitenhalt gebenden Schalensitz und Hosenträgergurt



Der 71-jährige Klaus Kleber ist am Volant in seinem Element und gibt immer noch mächtig Gas



07er-Nummer eine Straßenzulassung“, sagt Kleber.

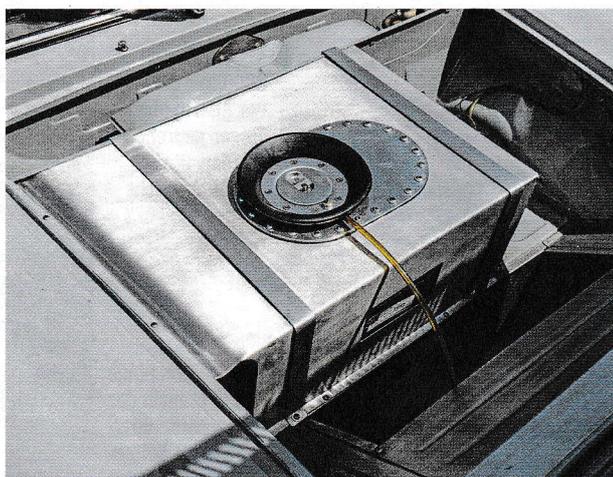
Die Silhouette des Coupés lässt nicht erahnen, was sich unter dem Blech alles geändert hat, um im Rennsport konkurrenzfähig zu sein. So wanderte der Tank, der bei Fiat serienmäßig hinter dem Rücksitz untergebracht ist, bei Abarth in den Kofferraum im Bug. Dabei handelt es sich natürlich um einen FT-Sicherheitstank, wie er im Rennsport Vorschrift ist. Auch der Wasserkühler befindet sich nun wegen der 50:50-Gewichtsverteilung vorn. Für die Verzögerung sorgen an den Vorderrädern Scheibenbremsen, hinten arbeiten Trommeln aus Aluminium.

Der giftige Skorpion rollt auf Campagnolo-Felgen im Format 7 x 13 Zoll mit Elektron-Legierung, bestückt mit Avon Reifen ZZR 215/55 R 13. Der Innenraum zollt ganz dem Rennsport Tribut. Alles Überflüssige wurde ausgeräumt, es gibt kein Interieur, keine Dämmung. Ein Überrollkäfig, dazu ein Schalensitz, der in Verbindung mit dem Hosenträgergurt den Fahrer im Gestühl festhält, um den Querschleunigungs-Kräften zu trotzen – das war's.

Das kleine Momo Lenkrad liegt gut in der Hand. Beim Beschleunigen schlürfen die zwei 40er Weber DCOE-Vergaser lauthals das Gemisch an. Die rundum montierten Bilstein-Dämpfer kennen nur eine Einstellung, nämlich hart – schließlich sollen sie den



Das 1000-cm³-Kraftpaket speisen zwei 40er-Weber DCOE-Vergaser, es leistet 115 PS und ermöglicht je nach Übersetzung bis zu 188 km/h Spitze



Der FT-Sicherheitstank mit Schaumgummi im Inneren sitzt vorn im Bug und fasst 40 Liter. Er ist im Rennsport Vorschrift

Fiat Abarth 1000 OTS satt auf der Straße halten.

Zubeißende Kupplung und sehr direkte Lenkung

Kaum hat die giftige Kupplung den Kraftschluss vollzogen, schießt der Skorpion wie von der Tarantel gestochen nach vorn. Der erste Gang des Viergang-Getriebes ist extrem lang übersetzt und reicht bis etwa 80 km/h, weil die Rennen mit einem fliegenden Start beginnen. Der kleine Rennmotor bezieht seine Leistung über Drehzahlen. Erst ab etwa 5000 Umdrehungen setzt so richtig der Schub ein, wobei Drehzahlorgien bis 8000 Touren klaglos möglich sind. Bei dem Motor im Heck handelt es sich um einen Linksläufer, die Kurbelwelle dreht dabei in die entgegengesetzte Richtung als bei den meisten Fahrzeugen üblich.

Wegen der Thermik-Probleme musste der Kühler, der sich in der Serie ja im Heck befand, größer als geplant ausgelegt werden. Aus Platzgründen wurde das Aggregat deshalb versetzt. „Das Getriebe sitzt aber nach wie vor mittig, während der Motor wegen des Kurbelwellen-Eingangs um acht Zentimeter nach links gerückt ist“, erklärt Techniker Klaus Kleber. „Das erfordert einen Linksläufer.“

Übrigens: Für Ungeübte ist die extrem direkte Lenkung gewöhnungsbedürftig. Wer aber sportliches Fahren liebt, hat viel Spaß am Volant.