

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE
ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS
UND MOTORRÄDER



Dearborn oder Köln?

Granada gegen Granada

KINDER
KREBS
HILFE

10 Klassiker zu gewinnen



WUCHT ZWERGE

70 Jahre Abarth



Bugatti Typ 5
Vier Zylinder, 13 Liter Hubraum



Opel Calibra

Zu zeitlos, um alt zu sein? Die Design-Ikone wird 30!



Sie dürfen passieren!
1990: Erste Oldie-Rallye mit DDR-Durchfahrt



Kaufberatung
Rolls-Royce Silver Shadow

Tipps & Technik
Fehlerspeicher
selbst auslesen

Wellness
für alte
Diesel



Motorrad
Münch 4
und ihre
Opfer

NSU
Easy Rider



Yamaha
XT 500



AUTOMOBIL 70 JAHRE ABARTH

70 Jahre



FREITAG, 25 OKTOBER
Finarte präsentiert in Padova

Eintrittskarten erhalten

Organisiert von:

INTERMEETING
IDEAS THAT MOVE PASSION

Fiera di Padova

So muss ein Motor aussehen.“ Leo Aumüller streicht über Magnesium-Ventildeckel, blitzende Ölleitungen und aufgeräumte Kabelstränge des 185 PS starken Doppelwellen-Motors, der sich gerade so leergeräumte Heckdiele des erscheinenden Nichts er- Maximale reingepresst, was ihr gung stand: einen selbst entwickelten liter-dohc-Vierzylinder, samt Ganggetriebe, das bis sich Rückbank des 850ers schieben Abgasrohren und mächtigen Gemisch-Bildnern liefern Wasser und Motoröl fließen unter dem Waggon komplett neugestrickt. Das alles geteilt. Das alles gefahr-

volles Rohr

1949 begann Carlo Abarth seine Mission: nicht nur Auspuffanlagen und aufregend getunte Kleinwagen zu bauen, sondern auf den Rennstrecken der Welt zu einer Art Enzo Ferrari der kleinen Hubraumklassen zu werden. Zum Geburtstag lassen wir zwei Serien-Abkömmlinge von der Leine, die unterschiedlicher kaum sein könnten: den Klassiker 595er esse esse und ein OT 2000 Coupé America mit 185 PS



Es ist die Perfektion, die Carlo Abarths Werken an jeder Karosseriefuge, jedem Krümmerschwung und jedem Strömungskanal anzumerken ist – und die den Mann aus Turin zeitlebens zu mehr machte, als einen x-beliebigen Tuner. Wie Kunstwerke sitzen bildschön gelötete Ausgleichsbehälter dieses OT 2000 Coupé America, wie der Ex-850er mit vollem Namen heißt, in Aussparungen der Karosserie. Gleich zwei Ölwan- nen sorgen unter der Kurbelwelle sowie unter dem Trockensumpf dafür, „das im Renn-

betrieb hochschäumende Öl zu beruhigen und abzukühlen, bevor es wieder in den Kreislauf des Motor kommt“, wie Aumüller erläutert.

Abarth liebte seine Autos und seine Motoren. Er war berüchtigt dafür, Rennfahrern umgehend die Papiere auf den Tisch zu knallen, wenn sie im Gefechtseifer rote Drehzahlmessermarken ignorierten oder sich nachlässig Grund- und Feindberührungen einfügten. Wer dieses 2000-OT-Coupé-America-Kunstwerk betrachtet, ahnt, weshalb.

Der Skorpion als
Markenzeichen:
Im Rennen war
Abarth stets ein
Stachel im Fleisch
der Gegner





Aufregend schnell:
Abarth 2000 OT
Coupé America
von 1966. Im leer-
geräumten Heck
der hauseigene
dohc-Vierzylinder
mit zwei Litern
Hubraum, Doppel-
zündung, 45er
Weber-Vergasern
und 185 PS. Genug
für 240 km/h...

Der als Karl Abarth 1908 in Wien geborene Österreicher fährt schon vor dem Zweiten Weltkrieg auf Motorrädern erste Rennerfolge ein – und experimentiert da bereits mit Auspufftuning – bevor ihn eine Knieverletzung ausbremst und er nach dem Krieg und einem kurzen Intermezzo als Fahrradhändler in seiner Heimatstadt Meran ins Autobusiness wechselt. Und sich nun Carlo nennt – Meran liegt jetzt in Italien. Schon bald vertritt er dort die Interessen des jungen Porsche-Teams aus dem kärntnerischen Gmünd und steigt als Sportdirektor beim Turiner Sportwagenbauer Cisitalia ein. Als dort das Geld ausgeht, übernimmt Abarth die Renn-

wagen und gründet mit einer Handvoll Mitstreiter sein eigenes Team *Squadra Carlo Abarth*. Das sogar recht erfolgreich unterwegs ist, aber nicht zum Geldverdienen taugt. 1949 eröffnet Carlo, daher mit der *Soc. Abarth & C.* eine Produktionsfirma, baut für Fiat und den neuen Topolino Schaltumrüstkits und leistungsfördernde Auspuffanlagen. Vor allem letztere schlagen gut ein, bald zeigen andere Marken Interesse. Zusammen mit Weber entwickelt Abarth Krümmer und Vergaserabstimmungen für mehr Druck. Erste Tuningkits entstehen. Die Renneinsätze geraten in den Hintergrund, die Racer fungieren eher als Messeblickfänge

denn als Sportgeräte. Doch mit Erfolg: 1956 setzt Abarth über 100.000 Stück ab, Anfang der Sechziger bereits eine Viertelmillion pro Jahr.

Wegweisend wird für Abarth, als Fiat 1955 mit dem 600er die Ablösung des Topolino präsentiert. Der kleine Vierzylinder ist mit anfangs 19, später 23 PS nicht unbedingt eine Granate, aber Carlo hat das Zeug, ihn dazu zu machen. Er bearbeitet von nun an nicht mehr nur Abgas- und Ansaugtrakt, sondern das komplette Triebwerk. Jedes Teil nimmt er sich vor: Zylinder, Kolben, Kopf, Ventile, Federn, Kurbel- und Nockenwelle, Stößelstangen, Kipphebel, Schwung-



Die Anfänge: Der von Cisitalia übernommene 204-A-Rennwagen mit Tazio Nuvolari am Steuer, der für Carlo Abarth (rechts) 1950 noch Erfolge einfuhr (links: Fahrerkollegen)



Bereits 400 Arbeiter am Start: Abarth-Fabrik zu Beginn der Sechziger, am Corso Marche in Turin. Die Firma produziert inzwischen eine Viertelmillion Auspuffanlagen im Jahr



Carlo Abarths Kernkompetenz: Auspuffanlagen. Nach Experimenten bereits als junger Motorradfahrer, bot der Topolino ab 1949 Abarths ersten Markt. Später baute er sie für fast jedes Auto



rad, Öl- und Wasserhaushalt, Anlaser, Lichtmaschine, einfach alles – und holt am Ende 747 Kubik und 41,5 PS aus dem kleinen Reihenvier. Der statt 100 nun 130 km/h Spitze in den Asphalt brennt. Fahrwerk und Bremsen lässt er noch in Ruhe, das kommt später. *Fiat 600 Derivazione Abarth 750* heißt das Produkt und es ist der Beginn eines gigantischen Erfolges. Die wilden Zwerge sorgen auf den Rennstrecken bald für jede Menge Publicity und fahren in den Tourenwagenklassen Sieg um Sieg nach Hause. Der Preis ist horrend: Komplette Autos kosten umgerechnet 7200 Mark (ein Käfer liegt damals bei 3600 Mark), der per Holzkiste verschickte

Motor-Tuningkit 1700 Mark. Entsprechend wird nun überall selbst Hand angelegt. Zumal Abarth es nicht bei 750 Kubik belässt, sondern den braven 600er stetig weiter ausbaut, die Motoren immer höher ausreizt und nachhaltiger umbaut. Fiat schlägt bald einen Deal vor: Die Autos laufen unter dem Label *Fiat-Abarth*, und Carlo erhält Prämien für jeden Sieg. Bald sind auch Fahrwerk und Bremsen dran, die 600er-Derivate kommen zusehends martialischer und mit Literleistungen über 100 PS daher. Am Ende ist es der 600er, der den Löwenanteil der 7300 Siege einfährt, die Abarth als eigenständige Firma verantwortet, bevor sie 1971 in Fiat übergeht.

Als Carlo Abarth mitte der fünfziger Jahre seinen Höhenflug beginnt, sieht es 1000 Kilometer weiter nördlich, im neuen Zonenrandgebiet des Steigerwalds, deutlich düsterer aus. Der 1938 geborene Leo Aumüller findet nicht mal eine Lehrstelle. Maximal Dorfschmied hätte er werden können, bei seinem Vater. Doch er liebt Autos, Fiat vor allem, ist aber eigentlich chancenlos: unterirdische Schulnoten und kaum eine Mechaniker-Lehrstelle auf dem Markt. Doch Leo hat Beharrungsvermögen, strampelt einen halben Sommer lang täglich per Fahrrad 17 Kilometer nach Bamberg vor das Tor des dortigen Fiat-Händlers. Wartet, ob irgendwas geht. Irgendwann

Zwei 45er Weber-Doppelvergaser sorgen für sehr kultivierten Lauf, die offene Schaltkulisse für sichere Wege durch das Fünfganggetriebe. Einlässe in der vorderen Haube führen Luft zum flachliegenden Wasserkühler im Bug, dahinter sind auswechselbare Benzintanks erkennbar (oben)



Frühes Tuning-Objekt: *Fiat 600 Derivazione Abarth 750* von 1956. Abarth zeigt hier zum ersten Mal, was geht, optimiert jedes Teil des Motors



Jedes Detail mit Perfektion gefertigt und mit seinem Namen versehen. Carlo Abarth war Perfektionist, Egomane und Ästhet zugleich



Die Hingucker auf jedem Dorfplatz und bei jedem Bergrennen in Italien: die mit Hilfe von Abarth und anderen Tunern maximal beschleunigten 500er und 600er Fiat

greift Oma ein, redet mit dem Werkstattleiter, schiebt heimlich eine geschlachtete Gans über den Tisch. Es wirkt, Leo ist drin. „Kreise bin ich auf dem Rad vor Glück zurückgefahren“, erinnert er sich, wie ein Schwamm habe er das neue Wissen aufgesaugt. Während Abarth in Italien seine 100.000ste Auspuffanlage schweißt, fristet Leo ein Dasein zwischen 25 Pfennig Stundenlohn und 25 Mark Monatsmiete für ein Zimmer. Doch er ist glücklich, wechselt nach der Lehre umgehend zu einem großen Fiat-Händler nach Stuttgart. Als Abarth die ersten 600er-Tuning-Kits verschickt, fegt auch Aumüller in jeder freien Minute über die nahe Solitude. Er ist nicht der Einzige mit Spaß an Speed und Kräftermaßen, auch Tausende Italiener brezeln ihre Familien-Kleinwagen auf, raufen sich am Wochenende bei Berg- und kleinen Rundstreckenrennen. „Die waren in jenen Jahren in Europa so wichtig wie heute die Formel 1.“

Entsprechend stürzen sich etliche Tuner auf die kleinen Fiat-Triebwerke. Egal ob 600er-Vierzylinder oder der 1957 erschienene kleinere 500er Parallel-Twin mit anfangs kaum ernsthaft lebensstauglichen 13 PS (später 15, dann 18). Spezialisten wie Giannini oder Moretti bringen sie schnell und mit einigem Getöse auf deutlich über 20 PS und mitunter 650 Kubik. Für Abarth indessen spielt der 500er nur ein Nebenrolle, sein Thema ist der Vierzylinder. Immer tiefgreifender baut er die Motoren um, rüstet sie bald mit besseren Fahrwerken und eigens entwickelten brandneuen Scheibenbremsen anstelle der Serientrommeln aus. Zu Beginn der Sechziger hat Abarth eigene Triebwerke mit zwei obenliegenden Nockenwellen (Bialbero) am Start. Mitunter erinnert nur noch der Rumpf an ihre früheren Spender. Fiat meist, aber auch Simca

TECHNISCHE DATEN

ABART 595 ESSE ESSE

Motor
Zweizylinder-Viertakt-Parallel-Twin, gebläsegekühlt, ohv-Ventilsteuerung

Hubraum
595 ccm

PS bei U/min
32 bei 5000

Antrieb
Vierganggetriebe, Stockschaltung, Heckantrieb

Vmax
130 km/h

Baujahr
1963

oder Alfa Romeo. Je nach Klasse mit 1000, 1300 und 2000 Kubikzentimeter Hubraum. Rundum reinrassige Renntechnik in filigranen Chassis, verkleidet von Zagato oder Pininfarina, mit Fahrern wie Eberhard Mahle, Erich Bitter, Dieter Quester oder Jochen Rindt im Cockpit. Während die auf 850 und bald 1000 Kubik und über 100 PS erstarkten 600er-Abkömmlinge in der Tourenwagenklasse wildern und den Löwenanteil der Siege und des Prestiges für Abarth einfahren.

Schwierig wird die Sache, als Fiat 1964 selbst einen 850er Vierzylinder präsentiert. Und ein Jahr später um ein Coupé mit 47 PS und einen Spider mit 49 PS ergänzt. Die Preise sind verführerisch, 5980 Mark kostet das Coupé, 7400 der Spider. Carlo Abarth muss eine neue Position finden.

Auch Leo Aumüller stellt sich zu Beginn der Sechziger neu auf. Er kehrt zurück in den Steigerwald, die Eltern brauchen Hilfe. In Schönbrunn übernimmt er eine kleine Tankstelle und eröffnet eine Fiat-Werkstatt. 1966 hört er aus Fachkreisen von dem 850er Coupé, das Carlo Abarth in der Mangel hat. Von Abarths Zweiliterdohc-Motor ist die Rede, mit unfassbaren 58er-Weber-Vergasern aus der Formel 1 drauf, soll das Ding über 215 PS haben und 250 Sachen bringen. Nur drei Stück gebe es, eins davon sei zum deutschen Importeur Erich Bitter gelangt. „Seit der Zeit bin ich hinter dem Auto her.“ Es dauert noch 30 Jahre, bis seine Gelegenheit da ist.

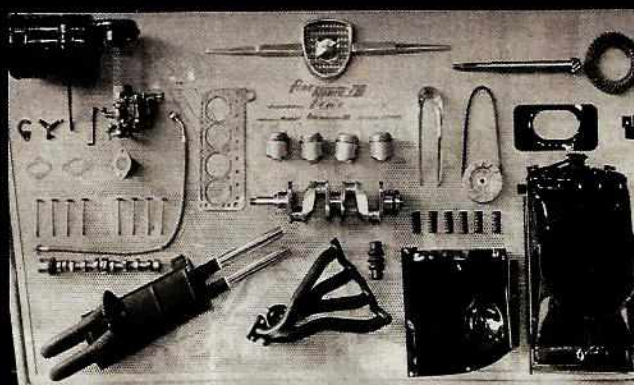
Ein Dreh am Zündschlüssel und ein tiefes Grollen fegt über den Hof von Leo Aumüllers Werkstatt. Der rechte Fuß lässt die Drehzahlmessernadel tanzen, bis der Fiat sich spritzelnd warmgeräuspert hat. Die riesigen 58er Vergaser seien schon lange weg, reine Rennteile und einer alleine 5000 Euro teuer. Mit den aktuell montierten 45er



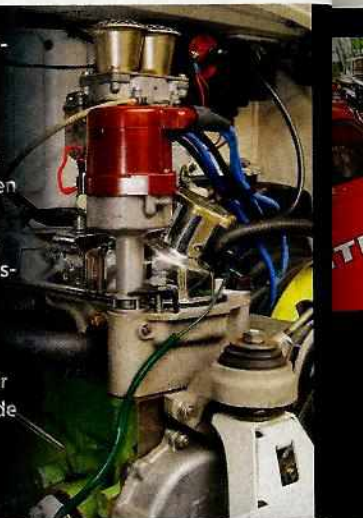
Breitere Felgen, tieferer Schwerpunkt und Mumm für 130 Sachen. Die typische, offene Heckklappe brachten den kleinen Boliden dank besserer Kühlung tatsächlich mehr Leistung



Plakat zum Sieg von 1965



Fiat 600 Derivazione Abarth 750: So fing es an - mit einem fundamentalen Tuningkit für den kleinen 600er, der alle Motorbereiche umfasste und in einer Holzkiste für 1700 Mark an Selbstschrauber verschickt wurde





Farbenfroh und ohne Rennalüren: Die Möblierung gleicht dem 500er Original



Veredelung à la Abarth: bildschönes Holzlenkrad und gleich vier Instrumente im kleinen Cockpit



Alles, was schnell macht: mehr Hubraum (595 Kubik), scharfe Nockenwelle, polierte Kanäle, modifizierte Kolben, höhere Verdichtung, Sportauspuff und -vergaser. Resultat: 32 PS statt 15



Leo Aumüllers Abarth-Sammlung lässt kaum ein Modell aus. Sie gilt als eine der größten Europas. Rechts im Bild ein 1300er Scorpione



Kunstwerk von 1965. Der spektakuläre OT 1300 mit Fiberglaskarosserie und riesigen Hauben baut auf dem Simca 1000 auf. Der kleine Belüftungs-Schnorchel auf dem Dach wird sein Markenzeichen



Kraftzwerge: Links ein maximal gepimpter 600er-Ableger, als 1000 TC bis über 100 PS stark. Rechts die spätere Berlina 850 (ab 1964). Sie wurde selten präpariert. Eher das von Haus aus stärkere Coupé

AUTOMOBIL 70 JAHRE ABARTH



Weber-Doppelvergaser büße er zwar bestimmt 30 PS ein, aber gewinne erheblich an Alltagstauglichkeit. Innen ist der Rote verblüffend dezent. Wären nicht das Lederlenkrad, die offene Schaltkulisse, ein Tacho bis 260 km/h sowie ein Drehzahlmesser mit fröhlichem Finale bei 7500 Umdrehungen, wäre es einfach nur ein schöner 850er. Die Sitze eröffnen erst beim Platznehmen ihre Tiefe und das Gefühl, direkt über den Asphalt zu fegen. 1967 hatte Importeur Bitter den schnellen Fiat an einen Münchner Bauunternehmer verkauft. Der offenbar wenig Besseres zu tun hatte, als unablässig auf der neuen A8 fullspeed nach Salzburg und zurück zu dreschen. Brutal ha-

be der das Auto rangenommen, und gleich mehrere Kupplungsglocken gesprengt. Dann hatte er wohl genug, verkaufte das Auto 1971 an einen Kfz-Meister am Tegernsee, der ihm ein paar Jahre besaß. Der letzte Briefeintrag ist vom 15. Januar 1974. Dann verliert sich die Spur.

Die Temperaturanzeige klettert langsam in den grünen Bereich und die fünf Liter 10W60 sind schmierbereit, als das erste freie Landstraßenstück auftaucht. Aumüller, der lässig und ein wenig verschmitzt wie Robert de Niro im linken Sitz kauert, gibt Gas. Ein helles Brüllen im Heck und der Wa-

gen sprintet los. De Niro bremst leichte Rechtsbiegung an, schalt und lädt dann voll durch. Wie ein wert der gerade mal 860 Kilo s los, feuert wie ein Motorrad, die gung presst in die Sitze, während ins Infernalische steigt und jed er stirbt. Die nächste Kurve s übergibt nun der Zentrifugalkr Der Drehzahlmesserzeiger flü Skala, Aumüllers Füße über di der ganze Steigerwald schein drücken vor dem, was da zw brunn und Bamberg heranrö Gefällstück, und die Tonart w mittelt taucht die Frage au Schnorcheln und Knallen im begeisternder ist, oder das h

FREI
Finarte

Organisiert von:
INTERME
IDEAS THAT MO



Sorgten für Wirbel in der Tourenwagenklasse: die bis zu 100 PS starken Ableitungen des Fiat 600. Hier ein TC 1000 von 1965



Scheibenwischer als Markenzeichen: Die mit einem Steg verbundenen Arme sind Abarths Spezialität und ein Stück Kleinkunst



Die Bialberos: Leo Aumüller mehrere Generationen der kleinen Klasse mit 1000er



Zwei Ölwanne beim America Coupé:
Unter dem Trockensumpf (rechts) und unter der
Kurbelwelle. Sie sollen das im Rennbetrieb schäumende
Öl beruhigen, bevor es zurück in den Motor fließt



**RESTAU-
RIERUNGS
IMPRES-
SIONEN**

Kaum zu glauben:
Als Leo
Aumüller
das Fahrzeug
findet, steckt ein Porsche-
911-Boxermotor im Heck.
Über die ursprüngliche
Farbe setzte sich der
Restaurierer hinweg:
„Weiß ging einfach nicht!“



Innen überraschend dezent. Das waagerechte Reserverad ist einer damaligen Ersatzrad-
pflicht in Italien geschuldet und war nur so unter dem liegenden Kühler unterzubringen



Markant in Formation:
Fiat Abarth 1000 Sport
Prototipo links und Nachfolger
2000 Sport Spider rechts



Schlussphase als freier Unternehmer: Carlo Abarth (links)
bei der Präsentation der Dreiliter-V8-Prototypen von 1971.
Wenig später verkauft er die Firma nach 22 Jahren an Fiat



Ein starkes Team: Margit und Leo Aumüller. Die älteste von drei Töchtern arbeitet als seit einigen Jahren als Kfz-Meisterin im elterlichen Betrieb

len bei Vollgas. Es ist ganz großes Kino, was da abläuft. Damals landet das Coupé irgendwann in Aumüllers Bekanntenkreis. Runtergeritten, verschandelt und mit Porsche-911-Motor im Heck. Die gesamte Frontkühlanlage ist demontiert und verschwunden. Egal, er will ihn. „Sag Bescheid, wenn du verkaufst.“ Jaja. Aumüller geht kurz vom Gas, als unvermittelt ein Hindernis auftaucht. Die fetten Vorderräder sind nicht unbedingt ein Muster an Zielgenauigkeit, und der zentnerschwere Motor jenseits der Hinterachse macht es auch nicht bes-

ser. Doch Aumüller kennt den Roten, hält ihn mit geübtem Griff auf Kurs.

Als ruhigeres Geläuf kommt und ein Schwall Hochoktaniges ins Fenster duftet, erzählt Aumüller den unerfreulichen Rest der Geschichte. Dass das Coupé plötzlich weg war. Verkauft an einen Sammler. Amen, Ende, aus der Traum. Tief enttäuscht habe er das Auto abgehakt. Bis der Sammler anruft. Ob er ihn noch will? Noch immer in erbärmlichem Zustand und mit Porsche-, statt Abarthmotor. Leo stellt sich taub, er hat genug. Bis seine Frau eingreift, ihn ermahnt, jetzt

TECHNISCHE DATEN

ABARTH OT 2000 COUPÉ AMERICA

Motor
Vierzylinder-Reihenmotor, wassergekühlt, hängende Ventile, von zwei obenliegenden, kettengetriebenen Nockenwellen betätigt

Hubraum
1946 ccm

PS bei U/min
185 bei 7200

Antrieb
Fünfganggetriebe, Stockschaltung, Heckantrieb

Vmax
240 km/h

Baujahr
1966

nicht kindisch zu sein. Jahrzehnte habe er von diesem Auto erzählt. Für 50.000 Euro holt er ihn schließlich zurück nach Bayern, organisiert einen Motor, restauriert alles von Grund auf.

Ein flötenartiges Heulen kündigt ihn an, diesen fröhlichen kleinen Tischtennisball, den Leo Aumüllers Tochter Margit plötzlich um die Ecke flippt. Gestatten: Abarth 595 esse esse, kleiner Bruder des roten Kraftpakets und quasi das andere Ende der Fahnenstange zeigend: Das kleinste von Abarth je getunte Auto. Die Abstammung ist unverkennbar: der ab 1957 fast zwei Jahrzehnte von Fiat gebaute 500. Damals auf keinem italienischen Dorfplatz mehr wegzudenken und von keiner Tuningwerkbank. Bietet doch der Twin nur gerade das Allernötigste für die Grundmobilität in Städten und auf italienischen Landstraßen. Auch wenn Fiat die anfangs mageren 13 PS umgehend auf 15 anhebt und sogar eine 20-PS-Sportversion nachreicht, gibt es Handlungsbedarf. Auch für Carlo Abarth. Er erhöht den Hubraum auf 595 Kubik (später 695), die Verdichtung auf 10,5:1, ändert die Kolben, feilt an Vergaser, Auspuff, Steuerzeiten und Strömungskanälen. Das Resultat: 32 PS und 130 km/h Spitze. Es entstehen jedoch nur wenige Exemplare, Abarths Domäne bleiben die leistungsstärkeren Vierzylinder.

Zurück auf dem Werkstattthof lässt Aumüller den 2000er abkühlen, lauscht dem Schnorcheln der Vergaser, dem Leerlauf der stabil bei 1000 Touren liegt. Ohne Zicken, ohne Aussetzer, ohne alles. „So muss ein Motor geh'n!“ Dem ist nichts hinzuzufügen.

TEXT **Annette Johann**
FOTOS **Stefan Lindloff, Archiv**
a.johann@oldtimer-markt.de



Abarth 595 esse esse – neu und alt

Es gibt sie noch immer, die schnellen Fiat-Ableger unter dem Label des Skorpions. Schon vor Jahren hatte Fiat die traditionsreiche Marke, die 1971 in den Turiner Konzern übergegangen war, wieder als eigenen Begriff für Sportlichkeit installiert. Zum 70sten Geburtstag gibt es nun auch einen neuen Abarth 595 esse esse. Wie der Ahne aus den sechziger Jahren basiert er auf einem aktuellen 500er Serien-Fiat, bietet aber unter der vorderen (!) Haube eine leistungsgesteigerte 180-PS-Maschine, die den Wagen in 6,7 Sekunden auf 100 km/h beschleunigt und ein Spitzentempo von 225 km/h ermöglicht. Der höheren Leistung wird mit Koni-Stoßdämpfern und stärkeren Brembo-Bremsen (größere Scheiben und Vierkolbensattel) Rechnung getragen. Auch innen appelliert der 595 mit LederCarbon-Lenkrad, Kohlefaser-Pedaltrittplatten und Sabelt-Racing-Schalensitzen an die Motorsportgene. Außen erledigen dies unter anderem 17-Zoll-Alu-Felgen und ein Auspuffsound in bester Abarth-Tradition – diesmal allerdings made by Akrapovic.



Rückbesinnung: Fiat erkennt die Zugkraft der Tradition und präsentiert wieder einen Abarth 595