
Rétromobile: Fiat würdigt das Wirken von Abarth

Fiat feiert auf dem heute beginnenden „Salon Rétromobile“ in Paris (–10.2.2019), einer der größten europäischen Messen für Oldtimer, 70 Jahre Abarth. Aber auch Exponate anderer Konzernmarken zeigt die Klassikabteilung von Fiat Chrysler (FCA). Im Mittelpunkt stehen legendäre Oldtimer, die entweder nur in geringer Stückzahl oder sogar als Einzelstücke gefertigt wurden: ein Alfa Romeo 750 Competizione aus dem Jahr 1955, ein von Abarth speziell für Rekordfahrten präparierter Fiat 500 (1958) und ein Lancia Rally 037 (1982). Sie werden begleitet vom Abarth 1000 Monoposto, mit dem Firmengründer Carlo Abarth persönlich 1965 den 100. Rekord für seine Marke erzielte.

1949 gründete Carlo Abarth sein Unternehmen und wählte als unverkennbares Logo sein Sternzeichen, den Skorpion. Er konzentrierte sich auf die Konstruktion von Rennfahrzeugen und die Entwicklung von Tuningkomponenten für die zu der Zeit weit verbreiteten Serienautos. Ab 1950 beschäftigte sich Abarth mit Fahrzeugen der Marke Fiat. Er konstruierte Tuningversionen von Großserienmodellen, die in der Lage waren, Geschwindigkeits- und Langstreckenrekorde aufzustellen. Zu dieser Zeit entwickelte Abarth außerdem Tuningkomponenten für Serienfahrzeuge der Marke Alfa Romeo und konstruierte einmalige Prototypen.

Carlo Abarth verwandelte auch Fiats Volkswagen, den 1957 erschienenen 500 in ein Rekordfahrzeug. Er steigerte die Leistung des kleinen Zwei-Zylinder-Motors auf 26 PS (19 kW), was eine Höchstgeschwindigkeit von 118 km/h ermöglichte. Ein so getunter Fiat 500 spulte auf der Rennstrecke in Monza eine Dauerfahrt über 168 Stunden ab und stellte dabei sechs internationale Rekorde auf. Abarth trug damit zweifellos dazu bei, dass sich der Fiat 500 zu einem der berühmtesten Autos in der Automobilgeschichte entwickelte. FCA Heritage zeigt in Paris exakt dieses Rekordfahrzeug, das auch der erste Fiat 500 war, den Abarth jemals tunte. Das Auto hat eine gründliche Restaurierung durchlaufen und präsentiert sich jetzt im selben Zustand wie 1958.

Im Alter von 57 Jahren, einige Zeit nach Beendigung seiner aktiven Karriere als Rennfahrer, lockte Abarth vor allem die Aussicht, persönlich den insgesamt 100. Rekord für seine Marke aufzustellen. Um ins einsitzige Cockpit des vom ihm konstruierten Abarth 1000 Monoposto zu passen und außerdem das Einsatzgewicht so gering wie möglich zu halten, musste Abarth allerdings abnehmen. Tatsächlich schaffte er es durch eine strenge Diät – angeblich bestehend nur aus Äpfeln – rund 30 Kilogramm zu verlieren. Die Mühe sollte sich lohnen. Im Oktober 1965 stellte Abarth am Lenkrad des windschnittigen, von einem Motor mit nur einem Liter Hubraum angetriebenen Prototypen neue Rekorde über die Viertelmeile sowie auf der 500-Meter-Distanz in der Klasse G auf. Er schlug dabei die starke Konkurrenz aus den Häusern Porsche und BMW. Der Abarth 1000 Monoposto basierte auf einem von Abarth entwickelten Formel-2-Renner aus dem Vorjahr, den er vor allem in puncto Aerodynamik durch eine geänderte Front und eine Windschutzscheibe optimierte. Als Antrieb diente ein Motor mit 982 Kubikzentimetern Hubraum, ausgerüstet mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei 40er Weber-Doppelvergäsern.

Die Geschichte rund um die Partnerschaft zwischen Carlo Abarth und Alfa Romeo, die schließlich zum 750 Competizione führte, wurde lange geheim gehalten. Ursprüngliches Ziel war es, auf Basis der Alfa Romeo Giulietta (interner Modellcode 750) einen Sportwagen zu entwickeln, mit dem die Marke in den Rennsport zurückkehren konnte, den sie nach den beiden gewonnenen Formel-1-Weltmeisterschaften 1950 und 1951 verlassen hatte. Abarth, der die Motoren von Alfa Romeo schon immer bewundert hatte, belieferte die Marke bereits mit Tuningteilen für Serienfahrzeuge. Für das Projekt „750 Competizione“ konstruierte er ein Chassis, das Ähnlichkeiten zu seinem früheren

Rennwagen 207/A aufwies. Die Karosserie wurde bei Designer Mario Boano, einem Meister seines Fachs, in Auftrag gegeben. Als Antriebsquelle diente ein aus Aluminium gefertigter Vierzylinder, der mit zwei obenliegenden Nockenwellen und zwei Zündkerzen pro Zylinder reinste Renntechnologie verkörperte. Der Hubraum betrug 1488 Kubikzentimeter.

Der 750 Competizione wurde erfolgreich getestet, die Aerodynamik erwies sich als wirkungsvoll. Dennoch stoppte Alfa Romeo das Projekt in dem Moment, in dem auch die Rückkehr in den Motorsport auf Eis gelegt wurde. So blieb der jetzt auf dem „Salon Rétromobile“ von FCA Heritage gezeigte 750 Competizione ein Einzelstück, dessen Design sich deutlich von anderen Alfa Romeo dieser Zeit unterscheidet.

Die Zusammenarbeit zwischen Abarth und Lancia, die sich bis Mitte der 1950er Jahre auf einige leistungssteigernde Komponenten für Motor und Fahrwerk der Aurelia B20 beschränkte, intensivierte sich nach der Übernahme von Abarth durch Fiat. Abarth war fortan die offizielle Rennabteilung des Konzerns, zuständig für alle Marken. Das Entwicklungsprojekt Abarth SE037 war schließlich der Startpunkt für eine einzigartig erfolgreiche Zeit von Rallyefahrzeugen der Marke Lancia. Der schließlich Lancia Rally 037 genannte Renner, dessen Karosseriedesign von Pininfarina stammte und dessen Mechanik von Abarth konstruiert wurde, ersetzte den in die Jahre kommenden Weltmeisterwagen Fiat 131 Abarth Rally. Lose basierend auf dem Mittelmotormodell Lancia Beta Montecarlo, war der 037y mit einem Zwei-Liter-Motor von Fiat ausgerüstet. Das Doppelnockenwellentriebwerk produzierte in Serienversion 205 PS (151 kW). Die Höchstgeschwindigkeit lag bei 220 km/h, beim Sprint aus dem Stand auf 100 km/h vergingen weniger als sieben Sekunden. Um die Zulassung zum Motorsport in der Gruppe B zu erhalten, mussten mindestens 200 Serienexemplare gefertigt werden. Das auf der Pariser Messe stehende Fahrzeug ist eines dieser Homologationsmodelle.

Die Wettbewerbsversion des Lancia Rally 037 erlebte ihre Premiere bei der Rallye Costa Smeralda im April 1982. Im folgenden Jahr startete Lancia damit offiziell in der Weltmeisterschaft und begann die Saison 1983 mit dem Sieg von Walter Röhrl bei der Rallye Monte Carlo. Lancia gewann in jenem Jahr die Marken-Weltmeisterschaft, die Europameisterschaft und das nationale Rallyechampionat.

Ein Beispiel für die Initiative „Reloaded by Creators“ der Heritage-Abteilung ist ein Alfa Romeo 8C Spider (2010). Der ursprünglich in einer Auflage von lediglich 500 Exemplaren gebaute Roadster wurde jüngst in den Werkstätten von Alfa Romeo Classiche überholt, anschließend mit einem Echtheitszertifikat versehen und steht zum Verkauf. Den Bogen zur Gegenwart schlagen in Paris das neue Sondermodell Abarth 124 GT „70th Anniversary“ und der Alfa Romeo Giulia Quadrifoglio. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Fiat 500 Abarth auf Rekordfahrt in Monza (1958).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Abarth 1000 Monoposto von 1965.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Einzelstück: Alfa Romeo 750 Competizione von 1955.

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Lancia Rally 037 (1982).

Foto: Auto-Medienportal.Net/FCA



Alfa Romeo 8C Spider.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Alfa Romeo