



KLEINE RENNSPORTWAGEN  
IM ITALIEN DER NACHKRIEGSZEIT  
2. TEIL



# MACCHINE ALL'ARRABBIATA

FIAT - ABARTH - ASA - BANDINI - BOTTEGA - CISITALIA - COLLI - ERMINI - GIANNINI - GILCO - MORETTI - NARDI - OSCA - SIATA - SIGHINOLFI - STANGA - STANGUPELLINI - TARASCHI - TESTADORO - VOLPINI



Piero Dusio,  
1899-1977



CISITALIA -  
COMPAGNIA  
INDUSTRIALE  
SPORTIVA ITALIA.

## CISITALIA I.

Die kurze Geschichte der "Compagnia Industriale Sportiva Italia" begann 1946 mit der Gründung durch Piero Dusio (1899 - 1975) und endete bereits 1949 in einem finanziellen Desaster. Dusio hatte blitzschnell nach dem Krieg eine komplette Automobilfabrik realisiert. Niemand hatte dies dem als Playboy verschrieenen Mann zugetraut, der in den Zwanzigerjahren für Juventus Turin Fußball spielte. Nach einer Knieverletzung, der zufolge er die Kickerei aufgeben musste, ermöglichten Sponsoren dem als Star verehrten Sportler, sich selbständig zu machen. Es folgte eine rasche Karriere als Textilfabrikant, begründet auch durch Heereslieferverträge mit Mussolini. Ab 1930 fuhr Dusio auch bei Autorennen mit, 1938 schuf er sein eigenes Rennteam, die "Scuderia Torino" und besaß nun bereits ein kleines Wirt-

al dente zubereitet von Hans Jachim

## CISITALIA UND ABARTH



Karl Abarth,  
1908-1979

schaftsimperium, das er auch heil über den Krieg bringen sollte.

1949 emigrierte Dusio nach Argentinien, dazwischen lag die große Zeit der Automarke "Cisitalia".

## CISITALIA II.

Piero Dusios Sohn Carlo versuchte eine Fortsetzung mit einer Ära "Cisitalia II", indem er von 1951 bis 1953 den 303 F in etwa 30 bis 40 Exemplaren herstellte. Dieses Coupé und auch das Cabrio gleichen sehr stark dem 202, sind aber näher zur Fiat-Großserie, (das Kürzel "F" oder auch "DF" steht einmal mehr für "Derivazione Fiat"), der Rahmen ist kein Rohrrahmen mehr sondern ebenso wie die Radaufhängung von Fiat abgeleitet. Aber auch dies half nichts und 1953 ging auch die Ära Carlo Dusios zu Ende, das Werk wurde endgültig geschlossen, die Firma war noch als Handelsbetrieb bis in die 60er-Jahre tätig.

## CISITALIA III ?

Auf der Gerüchebörse wurde vor zwei Jahren gemunkelt, die Kinder von Piero

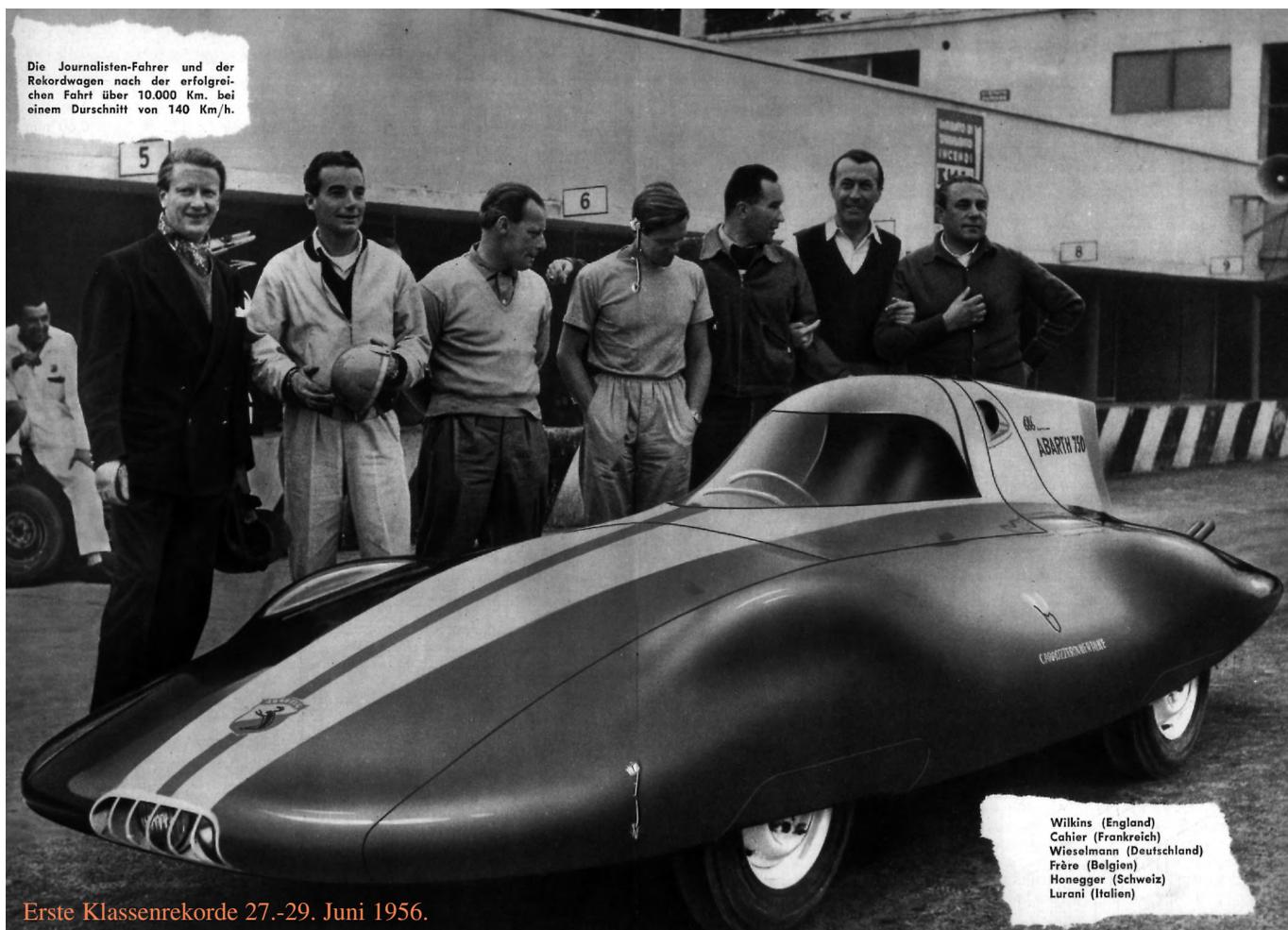
Dusio würden in Argentinien eine Kleinserie der geklonten D46 und des Spyder produzieren, also sozusagen eine neue Ära "Cisitalia III".

Zurück zu Cisitalia I. Da in der Austro Classic (Heft 6/1997) bereits eine vorzügliche Cisitalia-Story vorgestellt wurde, wollen wir uns auf den Rennsport und den Konnex zu Abarth konzentrieren:

Zuerst entstand 1945/46 der Prototyp eines Rennwagens, der D46 und sein Gegenstück als Zweisitzer, der 202 Spyder. Dies war jenes Fahrzeug, mit dem Tazio Nuvolari 1947 bei der MM in die Herzen der Italiener fuhr: Eine Leichtmetall-Barchetta, aufgebaut auf einem Rohrrahmen, mit einem auf dem Fiat 1100 basierenden getunten Motor. Für mich eine der schönsten Barchettas überhaupt. Eine leicht gekürzte und nochmals um einige Kilo erleichterte Version davon war der "Razzo".

Das Konzept entwickelte noch in den Kriegsjahren Dante Giacosa, bekannt als Konstrukteur des Topolino, in nächtlichen Überstunden. Bei Kriegsende hatte Giacosa bei Fiat wieder einen Full-Time-Job, so dass er Giovanni Savonuzzi (1911-1986)





Die Journalisten-Fahrer und der Rekordwagen nach der erfolgreichen Fahrt über 10.000 Km. bei einem Durchschnitt von 140 Km/h.

Erste Klassenrekorde 27.-29. Juni 1956.

Wilkins (England)  
Cahier (Frankreich)  
Wieselmann (Deutschland)  
Frère (Belgien)  
Honegger (Schweiz)  
Lurani (Italien)

die ersten Serienfabrikate von Abarth dar, alle vorhergehenden Fahrzeuge kann man genau genommen nur als Prototypen bezeichnen.

Etwas komfortabler, aber immer noch Vollblutrenner waren dann die Coupés mit Doppelnockenmotor ("Bialbero") der späten Fünfziger- und frühen Sechzigerjahre, mit 750/ 850 und 1000 ccm-Motoren. Als Basis dieser Flitzer diente vorwiegend der Unterbau der Fiat 600-Serie. Fiat selbst stellte dabei sehr gerne seine Komponenten zur Verfügung, da sich die Erfolge von Abarth sehr positiv auf das sportliche Image der kleinen Fiat-Typen auswirkte. Da Abarth mit dem Topolino-Motor nichts am Hut hatte, war erst die Fiat Heckmotorära des 600 und 500-Nuova der Beginn der Abarth Erfolge in den kleinen Klassen und gleichzeitig das Ende der hier beschriebenen Millecento-Periode.

Bereits ab 1951 - bedingt durch einzelne Misserfolge bei Rennen mit dem "204", wonach Kunden wieder Aufträge annullierten - hatte sich Abarth an seine Vorkriegserfahrungen mit Auspufftöpfen erinnert und seine kommerziellen Aktivitäten auf eine breitere Basis gestellt. Schon 1954 verdiente sich dann Karl-Carlo den Sugo auf die Pasta hauptsächlich mit Auspuffanlagen und Umbausätzen für Doppelvergaseranlagen in Zusammenar-

beit mit Weber. Derartige Umrüstungen gab es nicht nur für Fiat sondern auch für Lancia, Alfa, Renault, Dyna Panhard, Simca, Citroen 11CV, Peugeot, Ford, VW, MG-TD, BMW und Porsche. Die Produktion von PKW konzentrierte sich Mitte der Fünfziger auf Prototypen, Sport- und Rekordfahrzeuge. Mit letzteren begründete Abarth relativ spät seinen internationalen Ruf und seinen Bekanntheitsgrad bei der großen Masse der Konsumenten: 1956, kaum war der neue Fiat 600 im Handel, fuhr Abarth mit einem Fiat-Abarth-Bertone Stromlinienwagen die ersten Langstreckenrekorde in der 750er und 1100er Klasse, wobei der Motor des Fiat 600 mehr "geschminkt" als "frisirt" wurde, wie kritische Zeitgenossen bemerkten. Aber immerhin 140 km/h über 10.000 Kilometer! 1960 steigerte Abarth unter Anderem den "72-Stunden-Rekord" für 750 ccm auf einen Schnitt von 186,6 km/h. Neben den Rennfahrzeugen ("Derivazione Fiat") gab es dann auch die milde getunten Serienwagen, die "elaborate", der Wunschtraum jedes italienischen Jünglings.

Abarth war ein besessener Arbeiter, "workaholic" würde man das heute nennen, und er verlangte das Gleiche von seinen Mitarbeitern. Nur die Kühnsten sollen es gelegentlich gewagt haben, das Werk abends vor dem Alten zu verlassen.

Die weitere Geschichte der Marke Abarth als Hersteller von Auspuffsystemen und Tuningkomponenten ist ja hinreichend bekannt. Ab 1969 zog sich Abarth aus der Firma zurück und war nur mehr als Konsulent tätig, 1971 kam die Firma zum FIAT-Konzern, Karl (Carlo) Abarth starb 1979 in Wien.

#### Weiterführende Literatur über ABARTH:

"Abarth Cars 1950 - 1971" aus der "Brooklands-Gold-Portfolio Serie"  
A.S. Casentino: "Abarth Guide" und "ABARTH, King of Small Cars"  
B. Alfieri: "ABARTH Catalogue raisonné 1945-1965"  
"Carlo Abarth und seine Autos", Motorbuch-Verlag Stuttgart 1971  
"Abarth", Motor-Klassik, Heft 6/1989  
"Abarth: Faszination auf italienisch", Automobil-u. Motorrad.Chronik, Heft 3 aus 1985  
Krackowizer: "Abarth ..", Int. Motorradarchiv 0431a  
Braden/ Schmidt: "Abarth", London 1983  
Im Internet: [www.fiatabarth.com](http://www.fiatabarth.com)



Im nächsten Heft:  
*Die Maserati-Brüder und ihr OSCA*





Nuvolaris letztes Team,  
rechts: Carlo Abarth.  
Unten - der Abarth 207 Spyder - 1955.

eigene Sportwagen. Auch in den letzten Jahren von SIATA trat Abarth als "Retter" hilfreich in Erscheinung.

Doch gehen wir noch etwas weiter zurück:

Jung-Abarth fuhr bereits als Zwanzigjähriger Motorradrennen mit britischen Bikes und wirkte technikbegeistert bei österreichischen Motorradherstellern, so etwa bei Thun in Traiskirchen und bei Degen in Wien. Er gewann 1928 in Salzburg sein erstes Motorradrennen, stürzte aber 1930 bei einem Rennen in Wels schwer. Der Arzt sprach ein Rennverbot aus und Karl stürzte sich in seine Arbeit als Mechaniker, wobei er erste Versuche zur Leistungssteigerung durch Glaswolleinsätze in Auspuffanlagen anstellte. Bald nahm er bereits wieder an Rennen teil, ab 1934 mit FN-Beiwagenmaschinen und einem selbst gebastelten Schwenkbeiwagen. (Er hat aber nicht den schwenkbaren Seitenwagen erfunden, wie oft kolportiert und von Abarth nie widersprochen wurde.) Für fünf Jahre hatte er den österreichischen Meistertitel der Beiwagenklasse gleichsam abonniert und war in dieser Zeit fünfmal europäischer Meister! In diese Zeit fällt auch seine Wettfahrt mit dem Orientexpress von Wien bis Ostende oder Wien-Innsbruck in weniger als 9 Stunden. Im Cafe Dirlt in Wien gegen andere Rennfahrerkollegen als Wette ausgehandelt, besserten diese Rekordversuche die Kasse für die laufenden Rennen auf. Vor dem Krieg war Abarth bereits in Italien tätig, da seine Eltern in Meran lebten. Bei Kriegsbeginn ein neuerlicher lebensbedrohender Unfall: diesmal in Laibach und so blieb Abarth gleich in Jugoslawien, wo er in einer Werkstatt überlebte.

Über seinen bereits in den Zwanzigerjahren nach Italien ausgewanderten Vater gelangte er dann wieder nach Italien, aus Karl wurde Carlo. Bezeichnend ist jedoch, dass Abarth nie seine österreichischen Wurzeln vergaß: das Monogramm auf seinen Hemden, die der elegant gekleidete Herr mehrmals täglich wechselte, war stets "K.A". Nachdem er sich als Porsche-Repräsentant in Italien versuchte, landete er mit Hilfe seiner Freunde Ferry Porsche, Tazio Nuvolari (den er aus seiner Sportzeit vor dem Krieg kannte) und Rudi Hruska bei "Cisitalia".

Der Cisitalia "204" war das erste von Abarth selbst entwickelte Auto! Unter seiner technischen Führung erzielten die "204" Spyder im ersten Produktionsjahr 18 Siege. 1949 gründete Carlo in Turin - wo sonst? - seine eigene Firma "Abarth & Co" und übernahm die verfügbare Konkursmasse von Cisitalia, darunter die ersten 4 produzierten 204 Spyder sowie Teile für weitere 4 Exemplare. Korrekt ist dieses Auto daher als "Cisitalia-Abarth 204 Spyder" zu bezeichnen. Mit finanzieller Hilfe von Armando Scagliarini, zwei

*"Bezeichnend ist jedoch, dass Abarth nie seine österreichischen Wurzeln vergaß: das Monogramm auf seinen Hemden, die der elegant gekleidete Herr mehrmals täglich wechselte, war stets ›K.A.‹"*

D46 und insgesamt zehn 204-Rennsportwagen konnte er das Cisitalia-Rennprogramm unter dem Namen "Squadra Carlo Abarth" erfolgreich fortsetzen. Als Wappentier trat dabei erstmals der Skorpion in Erscheinung. Auf Anhieb errangen Taruffi in der Formel 2 und Guido Scagliarini jun. bei den 1100 Sportwagen mit dem "204" jeweils den italienischen Meistertitel. Auch der große Tazio Nuvolari bestritt die beiden letzten Rennen seiner Karriere 1950 für die "Squadra Carlo Abarth" auf diesem Cisitalia-Abarth 204, der immerhin eine Spitze von 190 km/h erzielte. Beim "Giro di Sicilia" schied Tazio mit Defekt aus, beim Bergrennen auf den Monte Pellegrino am 10. April 1950 konnte sich "Nivola" noch mit einem Klassensieg ein letztes Mal in den Ergebnislisten verewigen, bevor er krankheitshalber vom Rennsport Abschied nehmen musste.

Beim Turiner Autosalon 1950 präsentierte Carlo schließlich das wunderschöne und leistungsfähige Coupé "204 A" als Erbe des Cisitalia 202 mit einer "Spitze" von angeblich 190 km/h, 1951 den 205 als Luxusversion des 204 mit Vignale-Karosserie.

1955 war Abarth schließlich mit einem 207 Spyder aufgefallen, der auf der bekannten Millicento-Basis 66 PS/6000 leistete, mit einer selbsttragenden Alukarosserie von Boano fahrfertig nur 522 kg auf die Waage brachte. Dieses Fahrzeug gab es mit jeweils reichhaltigerer Ausstattung als 208 A Spyder und 209 A Coupé. Dabei darf man sich unter "reichhaltiger Ausstattung" keinesfalls so perverse Dinge, wie sie heutzutage als elektrische Fensterheber usw. üblich sind, vorstellen. Auch diese Komfortbomber hatten ein Trockengewicht von lediglich 565 kg bzw. 610 kg beim Coupé. Diese beiden Modelle stellen





Das Savonuzzi - Coupé.



Nuvolari am Start der Mille Miglia 1947 mit dem Cisitalia Spider 202 SMM, der Beifahrer scheint noch ein Gebet zu sprechen...

Unten: Ein 202 SMM heute.



freikaufen, nachdem der Alte bei den "Frogs" in der Zwischenzeit den Renault 4CV konzipiert hatte. Dieses Cisitalia-Projekt war aus finanzieller Sicht ein Fass ohne Boden und verursachte Engpässe bei der Produktion der Straßenwagen. Savonuzzi trennte sich aus diesem Grund von Cisitalia, Dusio beharrte starrsinnig auf dem Formel 1-Projekt, kümmerte sich keinen Deut mehr um die Sportwagenproduktion und legte damit den Grundstein zu seinem Ruin.

"Unser" Carlo Abarth leistete schließlich 1949 in seiner Funktion als technischer Direktor Geburtshilfe beim 204 Spider Sport, von dem vorerst 4 Exemplare entstanden und den Abarth mit gleicher Typenbezeichnung später als Abarth 204 fortsetzte.

Dusio war bereits 1949 nach Argentinien emigriert, wo er mit neuen Firmengründungen, der "Autoar" und einer "Cisitalia Argentina" in Erscheinung trat, sein Sohn Carlo hingegen versuchte 1951 in Italien eine Wiederbelebung mit dem bereits erwähnten "303 Derivazione Fiat", 1953 war es dann zu Ende.

Es wäre noch zu erwähnen, dass das rührige Autohaus Steinbacher in Wien die Vertretung von Cisitalia hatte und auch eifrig mit Cis bei Rennen und Wertungsfahrten mitmischte. Aus irgendwelchen Gründen liefen die Wagen aber in Österreich nicht so richtig, ob es an der rauen Luft lag? Anschließend wurde auch die Werksvertretung für Abarth übernommen und letztlich absolvierte auch der Neffe, "Jung-Franz" seine Lehrjahre bei Abarth in Turin.

Weiterführende Literatur über Cisitalia:  
 N.Balestra/Cesare de Agostini: "CISITALIA Catalogue raisonné 1945-65"  
 "Cisitalia, Tecnologia ed arte dell'automobile italiana" Edizione di Autocritica  
 Korab: "Im Zeichen des Steinbocks" - Austro Classic, Heft 6 aus 1997  
 N.Balestra/Cesare de Agostini: "Il "Caso" Cisitalia. Text ital/english)



**ABARTH: AUS KARL WIRD CARLO, EIN WIENER MACHT KARRIERE**

Über den in Istrien geborenen, in Wien aufgewachsenen Karl "Carlo" Abarth (1908-1979) hier viele Worte zu verlieren, hieße Eulen nach Athen tragen. Kurz möchte ich daher nur in Erinnerung rufen, dass Abarth nicht nur Motorentuning auf Serienfahrzeugen betrieben hat. 1947/48 war Carlo Abarth bereits Technik- und Sportdirektor bei Cisitalia, konstruierte 1949 den Cis 204 und später schuf er dann in seiner eigenen Firma neben den Umbausätzen und Auspuffanlagen komplette



Links: Premiere des 202-Coupé auf dem Pariser Salon, 1947. Oben: der lange Stuck senior findet 1947 Platz im kleinen Cis, darunter das vermutlich identische (!) Auto, der ex-Mathe D46 heute.



Oben: Nuvolari mit dem 204 ... und Coppa Brezzi, Turin 1946 (siehe Text). Motor des D46. Vorherige Seite 33: Al fuoco! Cisitalia-Abarth 204 (Brescia 1990-Foto Jachim)

aus der Flugentwicklung von Fiat als Nachfolger vorschlug. Die Rohrrahmenbasis wurde von den beiden Konstrukteuren nach deren Kriegserfahrungen in der Luftfahrttechnik geschaffen. Dusio konnte das Material dazu, Chrom-Molybdänstahlrohre, aus seiner Fahrradfabrik "organisieren". Der D46 war der erste Rennwagen mit einem Gitterrohrrahmen mit unglaublichen 21 Kilo. Vorder- und Hinterachsteile stammten vom Fiat Topolino. Der Fiat 1100 Motor wurde mit Trockensumpfschmierung auf etwa 62 "Cavalli" aufgeblasen.

Mit dem D46 (das Kürzel steht für "Dusio 1946") nahmen praktisch die gesamte italienische Rennprominenz wie Nuvolari, Villoresi, Taruffi, Bonetto aber auch Ausländer wie Hans Stuck sen. nach dem Krieg den Motorsport wieder auf. Villoresi fungierte gleichzeitig als Rennleiter des Cisitalia-Teams. "Fotografische" Berühmtheit erlangte das Foto von Nuvolari bei der Coppa Brezzi 1946 in Turin, wo er in der ersten Runde vor den Boxen vorfährt und das Lenkrad dabei hochhält, da es sich von der Lenksäule gelöst hatte. Die Saga behauptet sogar, dass "Nivola" das Rennen zu Ende fuhr, indem er die

Lenkstange mit dem Franzosen bediente, ich glaub's aber nicht. Vom D46 wurde etwa 40 Stück erzeugt, ein Exemplar eines D46 und zwar ein ex-Stuck Wagen war lange Jahre im Besitz des unvergesslichen Otto Mathe und befindet sich heute noch immer in Österreich.

Cisitalia - oder besser Pinin Farina - schufen aber auch atemberaubende Coupés. Vorerst stellte Savonuzzi einen Prototyp eines Stromliniencoupés auf die Räder, dessen Form im Windkanal optimiert wurde: in der damaligen Zeit eine Novität. Das Ergebnis waren 200 km/h des "Coupé Savonuzzi" aus 1100 Kubikzentimetern. Mit seinen riesigen Heckflossen und abgedeckten Hinterrädern ähnelt das Savonuzzi-Coupé überhaupt mehr einer fliegenden Untertasse und verleitet Ästheten zu Schreien des Entzückens. Als straßentaugliches Coupé wurde ohne Verzögerung das "202 SC Coupé" auf dem Pariser Salon 1947 präsentiert, dessen Form von Pinin Farina kreierte wurde; es ersetzte den bisherigen Stil im Automobilbau durch etwas gänzlich Neues: eine fließende Linie anstelle der kantigen Vorkriegsfahrzeuge, die Kotflügel im Aufbau integriert, als Vorwegnahme der späteren

Pontonform, ohne Schnickschnack und Chromzierzeugs, einfach wunderschön. "Alle anderen Autos sahen plötzlich alt aus", schrieb ein Historiker. Dieses Oeuvre Farinas blieb auch Enzo Ferrari nicht verborgen und förderte wahrscheinlich die spätere langjährige Kooperation zwischen Pinin Farina und Enzo Ferrari. Vom Coupé 202 SC mit Farina-Alu-Karosserie wurden etwa 100 Exemplare erzeugt, Einzel Exemplare mit Stahlkarosserie sind bekannt. Ein Exemplar wird im Museum of Modern Art in New York mit gutem Recht als Zeitzeuge konserviert.

Bereits 1947 fasste Dusio die unselige Idee, einen Formel-I Rennwagen mit Zwölfzylinder-Mittelmotor und Allradantrieb auf die Räder zu stellen. Dazu engagierte er das Planungsbüro Porsche, das seinerseits den jungen österreichischen Ingenieur Rudolf Hruska mit der Projektarbeit beauftragte. Hruska sollte später Berühmtheit durch seine Aufbauarbeit bei Alfasud erlangen. Vorerst schuf er den Prototyp dieses Cisitalia T360, der aber nie zum Einsatz kam. Ferry Porsche konnte jedenfalls mit dem Geld aus dem Cisitalia-Projekt seinen Vater Prof. Porsche aus der französischen Kriegsgefangenschaft