

Abarths Flachmann

SE021-0013



Blicken wir zurück in das Jahr 1971, als sich Middle of the Road, CCR, Sweet und T-Rex mit Daniel Gerard und Janis Joplin um Platz eins in der Hitparade duellierten.

Text & Photos: Christian Sandler

Im deutschsprachigen Raum hat sich Chris Roberts in die Liebe verliebt und Ulli Martin träumte von seiner Monika. An den Kinokassen stellte man sich an, um die „Love Story“ oder den neuesten Bond „Diamantenfieber“ zu sehen. In der DDR übernahm Erich Honecker das Ruder und in Ägypten wurde der Assuan Damm eröffnet. Im Motorsport debütierten Marko und Lauda in der Königsklasse, in der sich Stewart zum Meister krönte, der Sprit kostete etwa 5 Schilling. Auch abseits der Formel 1 war es spannend, als z.B. Marko in Le Mans mit Lennep zu einem denkwürdigen Sieg fuhr. Das Pendant zur Marken-WM war in Europa, von 1972–1975, die 2-Liter-EM für Sportwagen. Dort tummelten sich Boliden à la Lola, Chevron, oder Abarth. Fahrerisch waren viele Österreicher vertreten, wie Lambert Hofer, Otto Stuppacher oder Kurt Rieder, die Erfolge waren aber überschaubar. In die



Siegerlisten konnten sich Johannes Ortner und Dieter Quenter einschreiben. Niki Lauda gelang sogar das Kunststück seinen einzigen Einsatz, Tauernpokal am Salzburgring 1971, auf einem Chevron zu gewinnen. Die Sensation in dieser umkämpften Serie schaffte jedoch Dr. Helmut Marko, in dem er sich mit einem Lola T212 1971 die Meisterschaft sicherte.

Für diese Saison entwickelte Carlo Abarths Truppe in Turin einen neuen Boliden mit der Bezeichnung SE021. Es wurden, nach verschiedenen Angaben, etwa fünf bis sechs Chassis gebaut, wobei nur drei davon bestätigt sind. Als Chassis kam ein Stahlrohrrahmen zum Einsatz, der Wagen wog 520 kg. Beim Motor wurde intern die Bezeichnung „Abarth Tipo 236 D“ verwendet, er hatte 1946 ccm mit einer Leistung von 260 PS bei 8200 U/min.

Eingesetzt wurden Carlo Abarths Flunder als

Werkswagen unter der Regie von „Abarth Corse“ hauptsächlich bei Bergrennen, der Targa Florio und in der oben genannten 2-Liter-EM, unter anderem gefahren von Franco Pilone, Arturo Merzario, Johannes Ortner und Toine Hezemans. Bezeichnet wurden die Renner in den verschiedenen Startlisten mit „Abarth 2000 SP 71 P“.

1971 kam die Firma Abarth ins Straucheln und so verkaufte Carlo Abarth sein Unternehmen und Lebenswerk am 15. Oktober 1971 samt Namensrechte an den Fiat-Konzern. Die Motorsport-Abteilung übernahm dagegen Abarths ehemaliger Mitarbeiter Enzo Osella, der auf dieser Basis seinen Rennstall Osella Squadra Corse aufbaute. Die Truppe reiste voll motiviert Anfang 1972 mit drei Chassis des SE021 nach Argentinien, um am 9. Jänner 1972 beim ersten Lauf zur Marken-WM in Buenos Aires teilzunehmen. Lediglich die Fahrerpaarung Jorge Ternengo/Claudio

Es muss nicht immer ein Bayerischer sein – Sepp Manhalter bei der Rückführung in St. Agatha 1994



Stuppacher wird am Alpi 1972 sensationeller Zweiter hinter Marko.

Francisci erreichte das Ziel – Platz 11 mit 23 Runden Rückstand. Trotzdem beachtlich, wenn man sich übermächtige Gegner wie Alfa Tipo 33/3 und Ferrari 312 PB als Konkurrenten bei einem 1000-km-Rennen aussucht. Dieter Quester/Àlex Soler-Roig und Arturo Merzario/Spartaco Dini sahen leider keine Zielflagge und schieden mit technischen Defekten aus. Zwei Fahrzeuge wurden wieder zurück nach Europa verschifft, eines trat die Weiterreise nach Florida an, wo am 6.2.1972 die 6 Stunden von Daytona anstanden. Leider wurde die Mannschaft Arturo Merzario/Àlex Soler-Roig in Runde 166, an sechster Stelle liegend, wegen unerlaubten Anschlebens disqualifiziert. Exakte Chassis-Zuordnungen konnten in der Saison 1971 bei der 2-Liter-EM und bei dem Übersee-Abenteuer 1972 nicht eruiert werden.

Einer, bei den bisher genannten Einsätzen war der Wagen mit der Chassis Nummer SE021-0013. Dieser wurde nach seiner Rückkehr an das britische „Canon Racing Team“ für ein Rennen in der 2-Liter-EM verliehen. Ort des Geschehens war die Rennstrecke von Paul Ricard in der Nähe von Le Castellet in Südfrankreich am 9. April 1972. Der Holländer Toine Hezemans stellte den Wagen auf Startplatz acht, schied aber nach einem guten Start in der dritten Runde wegen eines Ventilschadens aus. Nachdem der Wagen bei Osella wieder auf Vordermann gebracht wurde, tauchte in Bezug zu diesem Chassis ein neuer Name auf – Otto Stuppacher.

Otto Stuppacher (1947–2001) war eine der schillerndsten Figuren im internationalen Motorsport, die es je gab. Ausgestattet mit massenweise Geld von seiner Mutter, die in den 1960er-Jahren eine der größten Immobilien- und Gebäudeverwaltungen Wiens besaß, Otto trieb sich gerne in den Wiener „In-Lokalen“ herum, immer eine Schar von willigen Mädchen und zwielichtigen Typen umgeben. Otto war leichtgläubig und seine „Berater“ hatten ihn oft in dubiose Geschäfte hineingezogen. Alles kein Problem für Mama Helene, die „Marie“ war ja im Überfluss vorhanden. Als der Otto sich entschied, Rennfahrer zu werden, wurde als erstes Renngerät, so zum eingewöhnen, der Ex-Lauda-Mini angeschafft. Dieser

Rolf Schmidt (li.) mit Freunden in Ottos Garage: Abarth SE021-0013, Porsche 910, Porsche 908/02



Kleinwagen war natürlich dem Hause Stuppacher zu bieder und so stand bald ein ausgewachsener Porsche Carrera 6 in der Garage. Die Erfolge waren durchaus beachtlich, wie ein Klassensieg beim 1000-km-Rennen in Monza mit Dauerspezi Kurt Rieder. Es folgte ein Porsche 910 und dann, wieder von Lauda, ein Porsche 908/02. Die Sportwagenrennen und Bergrennen haben es ihm angetan, auch außerhalb von Österreich. Ob Nürburgring, Monza, Norisring oder Le Mans, überall tauchte der Name Stuppacher in den Startlisten auf. Otto war ein ganz passabler Rennfahrer und an bestimmten Tagen richtig schnell und bei so manchen Bergrennen war er durch seinen Mut und Furchtlosigkeit einfach unschlagbar. 1976 nahm er sogar die Formel 1 ins Visier, als sich die Stuppachers einen Tyrrell 007 anschafften. Die Königsklasse war Otto offensichtlich eine Nummer zu groß. In Zeltweg durfte er nicht starten und in Italien, Kanada und USA schaffte er die Qualifikation nicht. Nach diesem unrühmlichen Abenteuer hängte Otto den Helm, bis auf wenige Ausnahmen, an den Nagel und damit begann sein trauriger Abstieg.

Jetzt kehren wir wieder in das Jahr 1972 zurück. Stuppacher gewann mit dem Porsche 908/02 das Bergrennen in Bad Mühllacken und sicherte sich damit auch Platz fünf am Dobratsch. Aber er wollte etwas Moderneres und Wendigeres für so manche enge Kehren am Berg, so wurde Otto bei Osella vorstellig. Da SE021-0013 zu dem Zeitpunkt gerade frei war und Osella Geld brauchte, war man sich schnell einig und die 560.000 Schillinge stellten sowieso kein Problem dar. Enzo Osella lieferte den Flachmann persönlich in der letzten Aprilwoche nach Wien in Ottos Garage. Diese befand sich in der Böcklinstraße, zwischen Donaukanal und Prater gelegen. Ottos gute Seele in Sachen perfekter Schraubarbeit, Rolf Schmidt, übernahm den Renner.



Inmitten starker Konkurrenten beim 1000-km-Rennen in Zeltweg 1972: Ferrari 312 PB und Mirage M6



Am 7. Mai stand das Alpl-Bergrennen in Peter Roseggers Waldheimat am Programm und Stuppacher erreichte bei seinem ersten Rennen im Abarth den sensationellen zweiten Platz hinter Dr. Helmut Marko. Ursprünglich hätte Marko an diesem Wochenende im Werk Alfa Romeo Tipo 33/3 in Spa am Start sein sollen, aber Autodelta zog seine Nennungen kurz vorher zurück.

Zwei Wochen später, 21. Mai, fand am Salzburgring der „Tauernpokal“ statt. Es war die dritte Station der 2-Liter-Europameisterschaft, eigentlich die ideale Spielwiese für Ottos Abarth. Leider verhinderte ein Motorschaden im Training ein Antreten beim Rennen. Das Rennen gewann übrigens Dieter Quester im Chevron B21 BMW. Siehe auch Austro Classic 3/2022. Ottos Mutter, ehrfürchtig genannt „Commendatore“ rekrutierte sofort Rolf Schmidt zur Ersatzteilbeschaffung nach Italien. Rolf packte alles nur Erdenkliche ein und 270.000 Alpendollar wurden ohne mit der Wimper zu zucken sofort überwiesen.

Das 1000-km-Rennen (Runde 7 der Marken-WM) am 25. Juni in Zeltweg war der nächste Einsatz von Chassis SE021-0013. Die bewährte Mannschaft Stuppacher/Rieder erreichte den guten 13. Startplatz, schied aber im Rennen aus – diesmal streikte die Wasserpumpe. Weitere Einsätze für das Jahr 1972 sind nicht dokumentiert. Otto Stuppacher wurde Anfang des Jahres 1973 in einen Verkehrsunfall verwickelt und musste daher die Rennsaison streichen. Somit stand auch sein Abarth das ganze Jahr über in der Garage.

Für die Rennsaison 1974 stiegen die Austria Tabakwerke dann so richtig als Sponsor im Motorsport ein, um die Eigenmarke Memphis zu forcieren. Der „rote Baron“ Erich Mühlhofer gründete das berühmte Memphis-Team und war für die

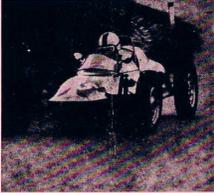
Verteilung der „Tschick-Gelder“ zuständig. Unter anderen zählten Größen wie Bartol, Quester, Manhalter, Wurz, Grünsteidl, Bochnicek oder Rieder zu diesem erfolgreichen Team. Da sich Otto Stuppacher für seine Gipfelstürme der Saison 1974 einen GRD Formel 2 zulegte, konnte er Kurt Rieder, mit kräftiger Hilfe von Memphis, seinen Abarth SE021-0013 zur Verfügung stellen. So tauchte Rieder beim ersten Saisonrennen in Bad Mühlacken am 24. März mit diesem wunderschön lackierten Wagen auf. Das Training beherrschte Rieder souverän und sicherte sich damit die Bestzeit vor Erich Breinsberg. Rieder hatte jedoch Pech im ersten Lauf. Nach einem kapitalen Motorschaden, 300 Meter vor dem Ziel, rutschte er am eigenen Öl aus und zerknitterte den Wagen an der Felswand. Da sich die Reparatur etwas in die Länge zog, wurde Rieder bei Kurt Bergmann vorstellig, um sich einen neuen Untersatz zu organisieren, somit blieb Bad Mühlacken der einzige Einsatz in diesem Jahr.

Beim ersten Antreten der Bergelite im Jahre 1975, am 23. März wiederum in Bad Mühlacken war Hansi Meier auf dem runderneuten Abarth angetreten, wieder im perfekten Memphis-Livree. Meier fuhr zwei tadellose Läufe und belegte hinter Janos Kiss und Rennwagenverleiher Otto Stuppacher (GRD Formel 2) den dritten Rang. Es war dies jenes denkwürdige Rennen, bei dem Kurt Rieder, mit seinem von Memphis gesponserten Surtees Formel 1, nach dem Training bei der Rückfahrt gegen die Felswand krachte. Beim Alpl Bergrennen am 18. Mai ließ es Rieder in Stuppachers Abarth noch einmal so richtig krachen, er holte sich den Gesamtsieg vor Janos Kiss im Brabham F2. Trotz dieses Sieges wurde SE021-0013 an den Amstettener Baumeister Helmut Schachner vom „Racing Team Albatros“ verkauft, der Deal wurde schon vor dem Alpl-Rennen fixiert. Schachner fuhr mit seinem Neuzugang in der Saison 1975 noch zwei Bergrennen. Er erreichte am 24. August auf seinem Hausberg, Sonntagbergrennen, Platz 33. Beim Rechbergrennen am 14. September kam er auf Grund eines Ausrutschers im ersten Lauf nicht ins Ziel.

Saisonauftritt für Schachner 1976 in der roten Flunder war am 25. April beim Josefberg-Rennen, in der Ergebnisliste scheint er jedoch nicht auf. Es folgte am 9. Mai Platz 23 am Dobratsch und

MOTORSPORTCLUB ROTTERDAM
RENNPROGRAMM
S. 10...

8. BERGRENKEN Mühlacken-Lacken



24. März 1974, 14 Uhr

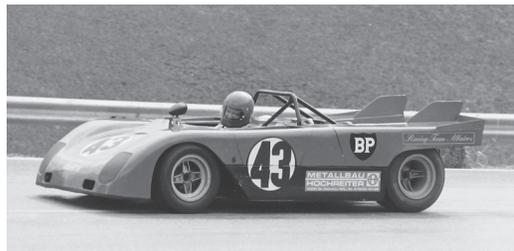
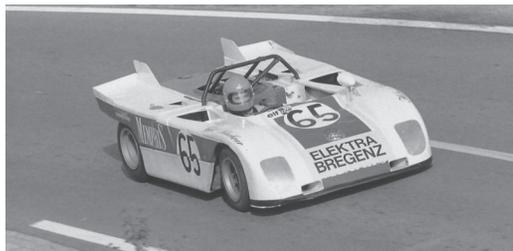


Kurt Rieder sah im traumhaft lackierten Abarth in Mühlacken 1974 kein Ziel – Ausritt am eigenen Öl.





V. o. li. im Uhrzeiger-sinn: Tausendsassa Otto Stuppacher, Schachner am Rechberg 1975, Josefborg 1976 und Alpl 1976, Hansi Meier wird Dritter in Bad Mühlacken 1975.



Aktuell wird Abarth SE021-0013 von Horst Pichler laufend bei historischen Events eingesetzt.



ein beachtlicher zehnter Rang beim Alpl-Bergrennen, 12. September. Am 29. August schied Schachner im tschechischen Most wegen eines Motorschadens aus.

Danach wurde es still um SE021-0013 und nach Schachners Tod übernahm die Amstettener Tourenwagen-Legende Sepp Manhalter, nach dem Motto „Es muss nicht immer ein Bayerischer sein!“, 1982 den Boliden. Dieser setzte den geschichtsträchtigen Renner in den 1990er-Jahren bei diversen Bergrennen, in der historischen Klasse, wie St. Agatha, Rechberg oder Šternberk ein. Als nächster und bisher letzter Eigentümer schrieb sich der Welser Autohändler und Renn-

fahrer Ing. Horst Pichler in das Geschichtsbuch des Abarth ein. Pichler, ein begnadeter Techniker und den Umgang mit schnellen Italienern gewöhnt, erwarb 1999 den etwas in die Jahre gekommenen Rennwagen und startete eine Totalrestauration. SE021-0013 wurde komplett original mit angepassten Sicherheitsstandards wieder aufgebaut. Lediglich die Karosserie samt Heckflügel wurde mit dem etwas kantigeren und leichteren Aero-Paket aus dem Jahre 1971 etwas verändert, selbst der Motor und das etwas schwerere Abarth-Getriebe sind noch verbaut.

Seitdem ist Horst Pichler mit seinem Abarth ein gern gesehener Gast in der historischen Szene. Ob in Dijon, Monza, Silverstone, Šternberk, Rechberg oder Bad Mühlacken, überall wird der Wagen, der immerhin seit 1972 in Österreich beheimatet ist, gekonnt präsentiert.

