

CLASSIC DRIVER

Abarth Scorpione: Der ungeliebte Skorpion

Lead

Heute völlig vergessen, war der Lombardi Grand Prix Ende der 1960er Jahre ein angesehener Sportwagen. Vier Marken standen hinter dem Konzept, die stärkste Motorisierung kam von Abarth. Für einen jungen Italienischen Ingenieur jedoch nicht genug.

Francis Lombardis Sportwagen-Kreation, die 1968 auf dem Turiner Salon debütierte, basierte auf Fahrwerk und Technik eines Fiat 850 und hörte auf den klangvollen Namen „Grand Prix“. Leider war die Verbindung zum Rennsport damit erschöpft – für den Sprint von 0 auf 100 km/h benötigte der Lombardi Grand Prix endlose 16 Sekunden. Auch Carlo Abarth erkannte das Potenzial des kleinen Coupés und ersetzte den 843-Kubik-Motor durch das 52 PS starke Aggregat mit 903 cm³ aus dem Fiat 850 MkII.

Doch damit nicht genug: Abarth entwickelte den Antrieb weiter und schon wenige Monate später leistete der von ihm in Scorpione umgetaufte Sportwagen bereits mehr als das Doppelte des ursprünglichen Lombardis – rund 100 PS, die Abarth sogar des damals geläufigen Supersport-Emblems „SS“ würdig schienen. Doch der Erfolg war nur von kurzer Dauer: Als Fiat im Jahr 1971 die Firma Abarth übernahm, wurde die Produktion des Scorpione zugunsten des X1-9 eingestellt.





Damit hätte der Abarth Scorpione eigentlich als kurze Anekdote in die italienische Automobilgeschichte eingehen können. Doch der „Skorpion“ erhielt überraschend eine zweite Chance: Der junge Rennsport-Ingenieur Francesco Landi sah in dem vorzeitigen Aus des Abarth-Coupés seine Chance, einen eigenen Rennwagen nach seinen Vorstellungen zu kreieren. Um sich für seine liebsten Bergrennen in der 1.300-Kubik-Klasse zu qualifizieren, verpasste er dem Abarth Scorpione S einen Doppelnockenwellen-Motor mit 1.280 cm² Hubraum – und landete bei seiner Jungfernfahrt bei der Coppa Della Collina prompt auf dem zweiten Platz. Der zweite Renneinsatz war derweil nicht mehr ganz so glücklich – er endete in einer Kollision mit einem Baum.



Für Landi kein Grund, den Scorpione zu verschrotten. Er installierte einfach eine neue Front – und so seltsam die neue Hakennase auch aussehen mag, aerodynamisch war sie ein Fortschritt: Der erhöhte Anpressdruck auf der Vorderachse war ein willkommenes Gegengewicht zum schweren Motor, der auf der Hinterachse

lastete. Und wo er schon einmal dabei war, installierte Landi auch gleich noch neue Lufteinlässe, Plexiglasscheiben und ließ zu guter Letzt noch eine orange-grüne Lackierung springen, die in ganz ähnlicher Art später bei den Mazda 787B Gruppe-C-Rennwagen zu Berühmtheit kam.



Trotz der intensiven Arbeit entsprach der Scorpione nie völlig Landis Erwartungen – und so wurde der seltsame Abarth in den 1980er und 1990er Jahren von Hand zu Hand gereicht. Erst 1999 entdeckte Luca Mazzanti von F&M Auto den Scorpione und ließ ihm eine umfassende Restaurierung zukommen. Heute befindet sich das Einzelstück in deutschem Besitz.

Weiterführende Links

Zahlreiche klassische Abarth finden Sie auch im [Classic Driver Marktplatz](#).

Fotos: Michael Ward

Galerie

Source URL: <https://www.classicdriver.com/de/article/autos/abarth-scorpione-der-ungeliebte-scorpion>
© Classic Driver. All rights reserved.