Praktikum mit Verlängerung

Fünf Jahre arbeitete Franz Steinbacher für Carlo Abarth, die Familien waren einander aber auch davor verbunden – und besonders danach. Bis heute ist Steinbacher einer der versiertesten Abarth-Kenner, internationale Anerkennung inklusive.

Von Thomas Suter Fotos Dani Reinhard

Eigentlich war das Praktikum Ende 1962 vorüber, aber der Chef konnte sich Verlängerung durchaus vorstellen: „Geh zu Signora Isandoro, sie soll den Vertrag vorbereiten, erledige deine Dinge in Wien, dann komm im Januar zurück nach Turin", lautete die Anweisung von Carlo Abarth, und: „Schöne Weihnachten!" Abarth pflegte seine Mitarbeiter zu duzen oder manchmal in der dritten Person anzusprechen, für sich selbst legte er aber Wert auf ein förmliches Sie. Das war der Beginn einer fünfjährigen Zusammenarbeit, die bei Franz Steinbacher Geschichten und Anekdoten hinterlassen hat, viele Erinnerungen und natürlich auch Weichenstellungen für die weitere Laufbahn: Kommerzialrat Franz Steinbacher, Jahrgang 1944, Oldtimer-Sachverständiger und Träger des Goldenen Ehrenzeichens der Republik Österreich, ist heute einer der international größten Abarth-Kenner.

Die Verbindung zwischen ihm und Carlo Abarth dauerte allerdings schon deutlich länger als ein Praktikum.

CARLO ABARTH: KÖNIG DER KLEINEN WAGEN. Der gebürtige Wiener Karl Abarth, der seinen Vornamen in Turin zu Carlo glättete, wurde Franz Steinbacher quasi in die Wiege gelegt. Sein Vater und sein Onkel, eigentlich aus der Wiener Gastro-Szene stammend, waren das, was man heute salopp als Autonarren bezeichnen würde, und es sollten möglichst schnelle Autos sein. Über den Motorrad-Rennsport kamen sie in den 30er-Jahren in Kontakt mit Abarth, wurden Generalimporteure für Cisitalia (die Restanzen des zahlungsunfähigen Piero Dusio übernahm Carlo Abarth) und dann auch für Abarth-Automobile, ihre Werkstatt war in der Wiener Walfischgasse. Zu diesen beiden Marken gesellten sich im Laufe der 60er-Jahre noch Alfa Romeo und Maserati hinzu, auch keine langsamen Autos.

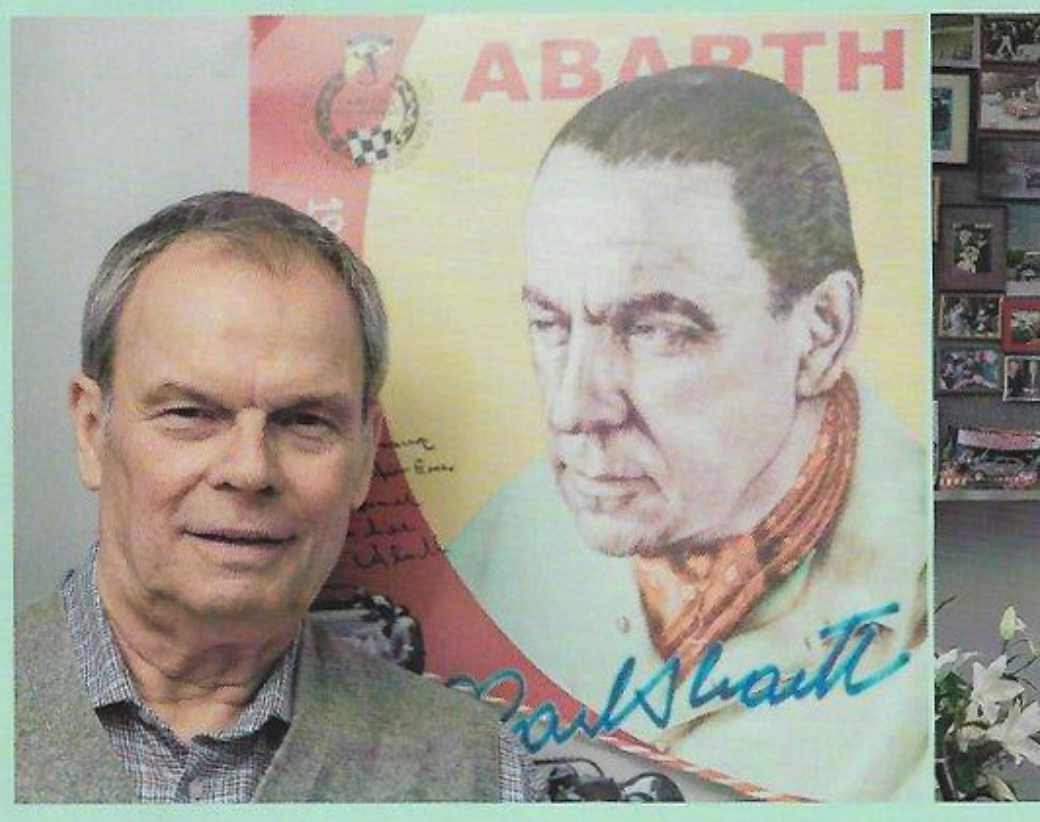
Schon als Bub durfte Franz Steinbacher mit zu den Rennen. Nach dem Besuch der Mittelschule führte sein Weg über eine Automechaniker-Lehre bei GM nach Turin zu Abarth. Zu Weihnachten 1962 war die Praktikumszeit allerdings bereits vorüber, dann kam oben erwähnte Anweisung. Steinbacher ging schnurstracks in Signora Isandoros Büro. Sie war die perfekte Vorzimmerdame, immer eine Marlboro im Mundwinkel, ab und zu genehmigte sie sich auch einen Schluck Whisky aus einer sonst diskret versteckten Flasche. Ihr Büro war ein Bollwerk. Wenn sie nicht wollte, erreichte kein Mensch die Räumlichkeiten von Carlo Abarth.

In der Abarth-Rennabteilung lernte Steinbacher die großen Cracks der damaligen Zeit kennen. Paul Frère, Le Mans-Sieger 1960 und spätere Edelfeder, setzte sich ebenso ins Abarth-Cockpit (oder vielmehr: durfte sich setzen) wie Hans Hermann, Kurt Ahrens, Jochen Neerpasch, Klaus Steinmetz, Johannes Ortner, Ernst Furtmayr, Arturo Merzario, Teddy Pilette oder der junge Schweizer Tommy Spychiger. Auch Jochen Rindt bewegte bei einigen Rennen in Aspern einen Abarth. Und das allererste GT-WM-Rennen der Saison 1962 in Sebring gewann ein gewisser Bruce McLaren in einem Bialbero-Coupé.

Franz Steinbacher / Vincenzo Arena

Nicht nur schrauben. Franz Steinbacher als Abarth-Rennmechaniker, aus dem Praktikum wurden schließlich fünf Jahre. Besonders früh durfte Steinbacher aufgrund seiner mannigfaltigen Sprachkenntnisse als Sprecher und Organisator für die Scuderia Abarth auftreten, mit Bündeln von Geldscheinen.

Apropos sich ins Cockpit setzen dürfen: Der immer perfekt in Anzug und Krawatte gekleidete und dem guten, üppigen Essen nicht abgeneigte Abarth erachtete es als Privileg seiner Piloten, dass die sich in seine Rennwagen setzen durften. Eine kleine Beschädigung oder gar einen Unfall seiner Autos nahm Abarth als Attacke auf seine Person wahr, mit einer Ausnahme: Abarth war nicht nur ein guter Konstrukteur, sondern auch ein Rennfahrer mit schwerem Gasfuß, wenn's drauf ankam. Manchmal zu schwer: „Als er sich wieder einmal hinters Lenkrad setzte, ging ihm bei der Boxeneinfahrt die Straße aus, und der Rennwagen wurde etwas



Abarth überall. Auch Carlo Abarth hatte eine riesige Fotowand in seinem Büro, der Meister ist also nicht nur in etlichen Vitrinen oder in der gut bestückten Bibliothek präsent.

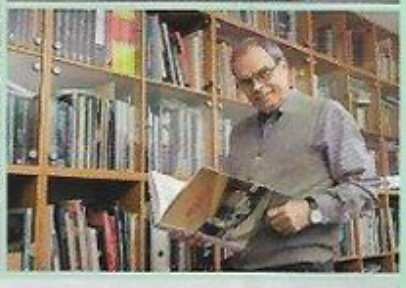
verformt. Als er merkte, dass ein Fotograf die Szene festhielt, setzte er sofort alles daran, die Negative aufzukaufen – nur damit niemand von seinem Ausrutscher erfuhr, und schon gar nicht seine Piloten", erinnert sich Steinbacher.

Carlo Abarth setzte nicht nur auf Rennwagen. Ein cleverer Schachzug sicherte ihm ein zweites, wichtiges Standbein. Lorenzo Avidano rechnete in seinem Auftrag aus, wie viele Auspuff-Anlagen pro Jahr in Italien und europaweit benötigt würden. Sein nachmaliger Rennleiter startete eine Umfrage bei den italienischen Garagisten, nach drei Wochen war er bei 1000 Stück angelangt. Abarth startete die Produktion. In Spitzenjahren betrug der Ausstoß über 230.000 Stück, Abarth-Auspuffsysteme wurden nicht nur in Autos eingebaut, sie zierten auch Schaufenster von High-End-Mode-Boutiquen und gar Delikatessenläden.

Als Franz Steinbacher im Jänner 1963 zurück in Turin war, wurde er auf dem Rennplatz trotz seines jugendlichen Alters als Sprecher und Organisator für die Scuderia Abarth eingesetzt: „Ich lief immer mit einem großen Bündel Notengeld herum. Ich musste ja Hotel, Essen und weitere Auslagen berappen. Am Montag hatte ich gleich am Morgen bei Signorina Zamara anzutreten und auf die Lira genau abzurechnen. Sie war von vollbusiger, imposanter Gestalt und reklamierte großen Respekt von allen, die mit ihr zu tun hatten. Und sie nahm es sehr genau mit der Kontrolle der Abrechnungen, auch und gerade, wenn Arturo Merzario wieder mal ihr Büro aufsuchte." Der aus Como stammende Italiener war als Schlitzohr bekannt, hatte gegen die energische Signorina aber keine Chance. Steinbachers Talent als Mechaniker wurde Mitte 1963 mit der Beförderung zum (fallweisen) Chefmechaniker belohnt. Er war fürderhin für das Auto von Paul Frère verantwortlich, für das Zwölf-Stunden-Tourenwagen-Rennen am Nürburgring war es ein Fiat 2300-S-Coupé-Abarth.

ÜBER 7000 RENNSIEGE FÜR ABARTH. Die knausrige Signorina Zamara war sehr wichtig für Abarth, denn der war nicht nur ein guter Motoren- und Rennwagenbauer, er war auch sehr geschäftstüchtig. „Bereits in den 50er-Jahren konnte Abarth Fiat davon überzeugen, ihm für einen Sieg jeweils umgerechnet rund 7000 Franken auszuzahlen", schildert Steinbacher. Fiat versäumte es, den Begriff „Sieg" sauber zu definieren, Abarth nutzte diese Lücke im Vertrag zu seinen Gunsten. „ Abarth taxierte auch Klassensiege als Erfolge – von 1956 bis 1971 kamen so eine ganze Menge erster Plätze zusammen, mehr als 7000. Dies ergab regelmäßig eine schöne Rechnung an Fiat", schmunzelt Steinbacher.

Für den Wiener endete der Aufenthalt in Turin nach der Saison 1968. Sein Onkel hatte einen schweren Unfall, sein Vater war schon sehr früh verstorben. Bald führte Steinbacher zusammen mit dem Onkel den Autosalon in der Walfischgasse und die Werkstatt in Wien-Favoriten rund 30 Jahre weiter, ab dem Jahre 2000 wurden nach und nach die Betriebsstätten bis auf eine Sektkellerei in Wolkersdorf ver-



kauft. Heute hat Steinbacher zusammen mit seiner Frau Riki ein Sachverständigenbüro für Oldtimer mit perfektem Blick aus dem Bürofenster auf seine eigenen Pretiosen. Ab und zu wird die kleine Halle ausgeräumt und Feste und Jubiläen gefeiert, wie letztes Jahr 110 Jahre Carlo Abarth.

FRANZ STEINBACHERS AUTOS. Überhaupt, Franz Steinbacher und seine Autos: „Mein erstes habe ich geschenkt bekommen, genau genommen war's gar kein Auto, denn der Motor des Austin A30 war kaputt. Und himmelblau war es zu allem Unglück auch noch." Die Strecke Wien–Turin legte er dann in einem Renault 4CV zurück, „natürlich immer mit Vollgas". Dann rüstete der Wiener auf. Sein drittes Auto war wieder ein Franzose, ein Simca Chambord mit imposantem V8-Motor. Im barock geformten Modell werkelte ein 2,4-Liter-Ford-Motor mit 84 PS, „die immerhin für knapp 160 km/h Spitze gut waren", erinnert er sich. Heute lenkt er einen Mercedes 250 GLC durch den Alltag, mit Anhängerkupplung, versteht sich. Steinbacher gehört zu den Glücklichen, die ihre Traumautos gleich in der eigenen Garage stehen haben: einen Ferrari 512 BB, einen Alfa Romeo Quattroruote 4R Zagato und einen Alfa Romeo 1300 Junior Zagato. Und dann schwirrt ihm momentan die Idee im Kopf herum, noch einen Cisitalia Barchetta aufzutreiben, zu restaurieren und im historischen Rennsport einzusetzen. Die Begeisterung aus den Jugendjahren ist immer noch höchst aktiv. <

FOTOS: DANI REINHARD, ARCHIV

Franz Steinbacher 1962 / Peugeot Quadrilette aus 1922

Jung und alt. Familie Steinbacher importierte und verkaufte schon früh Automobile, auch Oldtimer spielten eine große Rolle: Franz Steinbacher am Steuer eines Peugeot von 1922. Das Auto war damals 40 Jahre alt und eindeutig aus einer anderen Welt.