

*Kleine Rennsportwagen
im Italien der Nachkriegszeit
1. Teil*

MACCHINE ALL' ARRABBIATA

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

*Geniessen Sie diese neue Austro Classic Serie,
al dente zubereitet von Hans Jachim*

Primo:

IN BOCCA AL LUPO

Was ist das? Es startet heute gerne bei der Mille Miglia Storica, hat 750 bis 1100ccm, sieht aus wie ein Ferrari oder Maserati, geht wie die Feuerwehr, Spitze nahezu 200 kmh, meist lacht Dir ein Japaner aus dem Cockpit entgegen. Geduld!

Als Bub, damals in den Fünfzigern, kannte ich natürlich die kleinen Topolino, Goggos, Kleinschnittger. Doch da war plötzlich etwas anderes. Mit glühenden Ohren las ich, was Richard v. Frankenberg in der Biografie über Tazio Nuvolari schrieb, ich zitiere: "...und dann fährt er, 56 Jahre alt, noch zweimal die Mille Miglia mit, und wenn es bis dahin noch keine Legende um den großen Tazio Nuvolari gegeben hat, so wird sie jetzt entstehen. Er sitzt am Steuer eines winzigen Wagens, des 1100 Cisitalia, und kämpft gegen die 2,9 Liter-Kompressor-Alfa und die Ferrari. Auf den Geraden muß er verlieren, aber in den Kurven des Apennin wird er allen seinen Konkurrenten davonfahren und zei-

gen, daß Tazio Nuvolari noch immer der fliegende Mantuaner von einst ist - und tatsächlich, in Rom, nach der Hälfte der Strecke, hat er fast 9 Minuten Vorsprung gegen die Großen! In den Bergen hinter Rom fügt er noch 3 oder 4 Minuten dazu - Italien ist außer sich, Nuvolari mit dem Elfhunderter wird sie alle schlagen! Aber 150 Kilometer vor Brescia, vor dem Ziel, in strömendem Regen, hat der Cisitalia einen Zündungsschaden; über 20 Minuten baut Nuvolari mit seinem Mechaniker an dem Motor, fährt weiter und kommt als Zweiter hinter Biondettis großem Alfa ins Ziel." - so weit Frankenberg.

Diese grandiose Leistung von Nuvolari wurde allerdings unterstützt durch die einzigartige Konstruktion des Cisitalia: immerhin findet man 1947 nach Nuvolari (2. Platz) auf den Plätzen 3 und 4 gleichfalls zwei Cis unter Bernabei und Minetti und 1948 und 49 jeweils Scagliarini auf dem undankbaren 5. Platz der Gesamtwertung. Dahinter jede Menge Alfa, Maserati, Healey usw. Überhaupt ging diese 47er

Mille Miglia als "Triumph der Elfhunderter" in die Annalen ein: vielleicht auch, weil Neukonstruktionen in den großen Klassen fehlten, aber selbst einen Biondetti mit einem Vorkriegs-Alfa (8C 2900 Touring Berlinetta) zu schlagen, dazu gehört schon ein starkes Herz. Immerhin war dieser Biondetti Sieger der MM 1938 und sollte mit zwei weiteren Gesamtsiegen in den nächsten Jahren insgesamt viermal ganz oben auf der Siegestreppe stehen.

Viel später, auch dank der Wiederbelebung durch die Mille Miglia Storica konnte ich über diese Klasse der Millecenti und der 750er "Micky-Mäuse" näheres in Erfahrung bringen und lernte fasziniert, dass es da eine eigene Generation von reinrassigen kleinen Sportfahrzeuge italienischer Provenienz gab, wie wir sie kaum kannten und wie wir sie uns auch kaum mehr vorstellen können.

Doch zurück zu unserer Geschichte: Ein Topolino oder Puch TR ist jedem bekannt. Die Engländer hatten ihre Austin

de der Balilla ab 1934 mit geänderten Motor und 36 PS ausgestattet. Mit einem Gewicht um 800 kg erreichte er als Limousine etwa 110 bis 115 km/h bei einem Verbrauch um die 10 Liter/100 km. Sofort stürzten sich die italienischen Karosseriekünstler auf den Balilla-Rahmen und erzeugten viele wunderbare "fuoriserie". Darunter findet man bereits Namen wie Ghia, Bertone, Siata, Viotti, Savio. Der niedrige Preis und die Verfügbarkeit waren darüber hinaus ausschlaggebend für die Eigenentwicklung zahlreicher kleiner Marken auf Basis des Motors und wesentlicher Bauteile des 508.

Flugs lieferte Siata auch für die erste seitengesteuerte Serie einen Umbau-Kit auf hängende Ventile.

Aber auch Fiat selbst lieferte neben der braven Limousine und dem offenen Tourer, "Torpedo" genannt, auch Coupes und offene Zweisitzer - Spider. Für unsere Betrachtung am interessantesten sind der Typ MM (Mille Miglia) mit freistehenden separaten Kotflügeln über schmalen Motorrädern und der CO (Coppa d'Oro), bei dem die Kotflügel mit dem Wagenkörper verbunden sind. In der ersten Serie mit seitengesteuerten 995 ccm/30 PS Motoren, die in der zweiten Serie auf 1.089 ccm und kopfgesteuerten Ventilen aufgerüstet wurden und dann etwa 36 PS abgaben, dominierten diese Fahrzeuge die 1100er Klasse der MM der Dreißigerjahre. Besonders gefällt mir das 508 CS Coupé, die "Berlinetta Aerodinamica", die trotz etwas höheren Gewichts gegenüber dem Spider Vorteile

bei den meist mit Regen verbundenen Langstreckenrennen versprach.

Um die Fiat-Story noch kurz abzurunden: der Vorgänger des 508 - Balilla war kurioserweise der Typ 509 mit 990 ccm, erzeugt von 1925 bis 1929. Auch vom 509 gab es bereits eine "heiße" Version, den Fiat 509 SM "Sprinto Monza" mit 30 PS statt den 27 der Serienversion und den 509 SC in der Version "Coppa Florio" gar mit 35 PS. Minnesänger des Motorsports dichteten diesem Typ sogar eine VMax von 160 km/h an; da dies sehr schön klingt, wollen wir es auch glauben.

Ab 1937 mutierte der Balilla dann zum 508 C-Modell mit 1089 ccm, von dem alsbald auch ein renntauglicheres aber nicht mehr so hübsches Coupe, der "508 C MM" zur Verfügung stand, von Italienern liebevoll "Gobbone", also "Buckel" genannt. Diese Linie setzte sich nach dem Krieg lückenlos fort, wie ja auch der "Millicento" nicht von ungefähr genau 1089 ccm aufweist, zuerst der "B" von 1948, dann der "E" und "EL" 1949, "ES" 1950 und so fort. Allein in der Pontonversion wurden 1953 bis 1969 1,7 Millionen Stück aufs Band gelegt. Das Fahrzeug zählte auch in Österreich dank des Steyr-Fiat Assembling-Abkommens zu den meist verkauften Typen. Auch jetzt lieferte Fiat mit dem 1100 S Coupe "Musetto" (52 PS, 150 km/h) bereits 1947 der Fangemeinde ein Mille-Miglia taugliches Gerät.

Weithin bekannt wurde in unseren Breitengraden schließlich der 1100 TV,

der 1953 auf dem Pariser Salon der sporthungrigen Kundschaft vorgestellt wurde. Die etwa 14 Mehr-PS verliehen der ansonsten weiterhin biederen Limousine immerhin ein Plus von 20 km/h in der Spitze. Pinin Farina verschönte 1955 den 1100 TV in 170 Exemplaren zum "1100-103 Turismo Veloce Coupe".

"TOPOLINO", DIE "MICKY-MAUS":

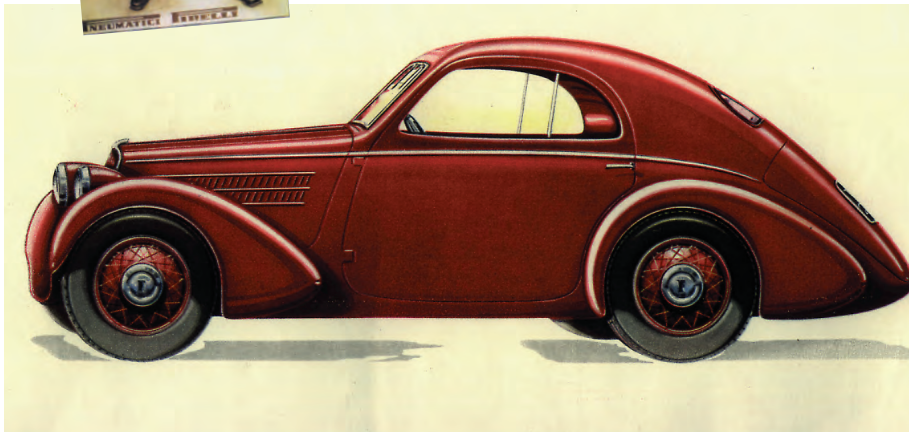
Die Zeit vor dem Krieg war reif für die "Motorisierung der breiten Masse": Hitler propagierte den "Volkswagen" und Mussolini äußerte bereits 1932 bei der Vorstellung des Balilla den Vorschlag, Fiat möge ein Auto mit einem Verkaufspreis unter 5000 Lire auf den Markt bringen. Selbstverständlich blieb dies bei dem üblichen Verfall der Lira preismäßig ein "frommer" Wunsch aber immerhin erschien 1936 der Fiat 500 A vor dem Vorhang. Dieses Wunschkind des Duce hatte im Unterschied zum Volkswagen den Vorteil, dass Hitler von seinem Spielzeug bis dato nur träumen konnte, während der Balilla und der 500A eine gewaltige Motorisierungswelle einleiteten, auf der die Italiener unmittelbar nach dem Krieg nicht nur auf sportlichem Gebiet rasch aufbauen konnten. Wegen seiner Optik mit den ohrwuschelähnlichen freistehenden Scheinwerfern wurde der 500A sofort "Topolino" genannt, was soviel wie das "Mäuschen"

Begeisterung: der neue Fiat 500 B (mit dem ohv-Motor) bei de Mille Miglia 1949, umringt von Freunden und Tifosi unmittelbar vor dem Start, 21 Minuten nach Mitternacht.





Fiat Balilla
508 MM.



Oben: Kampfansage an Cisitalia: Fiat 1100 Coupe "Musetto" 1947.
Links: Fiat 508 CS Coupe "Berlinetta Aerodinamica" 1932 - 1937. Unten: Buckel-Fiat 508 C-MM "Gobbone"



oder die "Micky-Maus" bedeutet. Als Werk des leitenden Ingenieurs Dante Giacosa lieferte die Maus aus 569 ccm 13 PS bei 4000 U/Min, hatte jedoch seitengesteuerte, also stehend angeordnete Ventile und lediglich zwei Kurbelwellenhauptlager. Wie wir sehen werden, sollten die beiden letzteren Eigenschaften gleichsam als "Sollbruchstelle" sofort den Eifer zahlreicher Motorentuner befeuern, wobei sich gleichzeitig der tragende Kastenrahmen für Umbauten als sehr nützlich erwies. Mehr als beim 1100 reizte der Topolino die Tuner, die ursprünglich schwache Konstruktion durch Verbesserungen auszugleichen. Es entstanden unmittelbar nach Produktionsaufnahme des 500 A Umbaukits für den archaischen Zylinderkopf bei Siata und Testadoro. Auch der Umbau auf ein drittes Kurbelwellenlager durch Giannini nach dem Krieg dokumentierte dabei die Ingenieurkünste der kleinen italienischen Tuner.

Der Balilla hatte bereits als erstes Auto in Italien eine Produktionszahl von 100.000 Exemplaren überschritten, aber er benötigte dazu 6 Jahre: der Topolino schaffte diese Hürde in 4 Jahre, das italienische Volksauto war hiermit definiert.

Insgesamt wurden 122.000 Topolino A verkauft.

1937 wurde die Micky-Maus erstmals von ihren Vätern in die härteste Dauerprüfung dieser Zeit, in die "Mille Miglia" geschickt. 20 Starter in der Tourenwagenklasse bis 750 ccm, wobei bereits Namen wie Piero Dusio, später Schöpfer des "Cisitalia", Stanguellini, Siata, Nardi unter den Fahrern und Tunern aufscheinen. Es wurde dann eine eigene Topolino-Klasse eingeführt, offiziell als "Turismo Nazionale 750 ccm" bezeichnet: nur das Fahrgestell und der Motor mussten aus einem italienischen Serienwagen - dem Topolino, von woher sonst - stammen.

Nach dem Krieg gab es ab 1948 den Fiat 500 B, der bei unveränderter Karosserie aber mit einem obengesteuerten Motor 16,5 PS abgab. Was die Änderung zum ohv-Motor für die sportbegeisterten Italiener bedeutet, mag man daraus ersehen, dass der Typ "B" in der italienischen Literatur als "B - come bomba" bezeichnet wird. (Die Einschränkung auf zwei Kurbelwellenlager hatte man dagegen bis zum Bauende der Serie C trotzig beibehalten.) Nach 21.000 verkauften Exemplaren wurde die "Bombe" durch die letzte Baureihe

Topolino C, nunmehr mit neuer Karosserie ersetzt. Jetzt ging es erst richtig los: bis zu seinem Produktionsstopp 1955 rollten 376.000 Mäuschen allein vom Typ "C" aus den Produktionshallen.

Der Topolino war aber nicht nur Motorenlieferant für die 750er Klasse, seine Fahrgestellkomponenten wurden wegen des geringeren Gewichts auch gerne als Organspender bei den stärkeren 1100-derivazioni verarbeitet.

Schließlich schenkte Fiat 1955 mit dem "Seicento" der angesichts des veralteten Topolino-Konzeptes bereits nach Innovation lechzenden Tunergemeinschaft neuen Rohstoff zur Belegung der 750er-Klasse.



weitere Informationen über Fiat:

"Fiat 1100, Le vetture che hanno fatto la storia",
Giorgio Nada Editori
"Le Fiat nell'interpretazione dei carrozzieri Torinesi
1899 - 1984", Registro Fiat Italiano,
Cancellieri, Marchiano: "La Fiat va alla Mille Miglia",
ed. Giorgio NADA, Mailand, 1998
A. Sanna: "Topolino Fuoriserie"
A. Sanna: "Fiat 1100 Fuoriserie"

Im nächsten Heft: Cisitalia & Abarth

zeigten den Deutschen, wo "Bartl den Most holt" oder besser: "wo Enzo den vino holt". Enzo Ferrari entwickelte in der Auto-Avio-Periode 1939 den Auto Avio 815, dabei steht "8" für 8 Zylinder und 15 für den Hubraum. Woher nahm der gute Enzo einen Achtzylinder? Es ist nicht schwer zu erraten, es waren zwei Motorblöcke des Fiat 508 C Balilla, also des Vorläufers des "Millecento"! Damit nicht genug, kamen auch das Fahrgestell, Getriebe, Hinterachse, Radaufhängungen und Bremsen aus Turin. Bei der Entwicklung mitgearbeitet und getestet hat unser Enrico Nardi, den wir später kennenlernen werden.

Unter den Eingangs erwähnten wirtschaftlichen Voraussetzungen betrieben die Italiener auch in der Nachkriegszeit ihren Sport gerne in der 1100er Zwerg-Klasse und der im Vergleich dazu eigentlich als "Gnomenreich" anzusprechenden 750er Klasse. Irgendwie war dies auch eine Fortsetzung der uns aus der Zwischenkriegszeit bekannten "Cycle-Car Ära" mit moderneren und wesentlich leistungsfähigeren Mitteln.

Jedenfalls erreichten diese "Zwerge" Fahrleistungen, die viele als "Sportwagen" gepriesene Serienfahrzeuge dieser Epoche und auch der heutigen "Turbo-Ära" mit doppelt so großen Hubräumen alt aussehen lassen. Trotz überreicher Beteiligung in Langstreckenrennen erreichte jedoch keiner der schnellen Flitzer einen

Klassensieg in Le Mans - mit Ausnahme von OSCA. Sie mussten sich vielmehr der Standfestigkeit der von größeren Unternehmen eingebrachten Fahrzeuge beugen, von Panhard bis Porsche, ja sogar Lotus, der neben der 1100er Klasse auch einmal (1957) in der 750 ccm-Zwergerkategorie siegreich blieb.

In der "Mikrometer-Klasse" war sich anfangs Enzo Ferrari 1960 nicht zu schade, einen Prototyp eines "Volks-Ferrari" mit 850 ccm aus der Schublade heraus auf die Räder zu stellen, den er aber später verleugnete. Die Geschichte dieses von Ferrari verleugneten Kindes kann man in weiterer Folge bei "ASA" nachlesen.

Die "Spielwiese" für die Kleinsportwagen waren die nationalen und zum Teil auch internationalen italienischen Straßenrennen wie Targa Florio, Mille Miglia, Coppa Toscana (1949-1954), Giro dell'Umbria, Giro di Calabria, Coppa d'Oro delle Dolomiti (1947-1956). Allen voran aber die Mille Miglia, die "Tausend Meilen" von Brescia nach Rom und zurück. Hier lieferten sich die Teilnehmer der hubraumschwachen Klassen die tollsten Zweikämpfe, unbemerkt von der Masse der Zuseher, da sie ab Mitternacht im Rennen waren und häufig bereits im Morgengrauen mit Motorschaden ausfielen oder - falls sie das Rennen beendeten - über 20 Stunden nonstop am Steuer saßen. Sie waren die wahren, unbekanntesten Helden dieses Rennens. Und mit dem Verbot

der Straßenrennen nach der "Mille Miglia" 1957, die ja einen tragischen Ausgang genommen hatte, zeichnete sich bereits das Ende dieser Ära ab.

Alle diese wunderbaren Spielzeuge hatten den Motor vorne und den Antrieb auf die Hinterräder. Das natürliche Ende dieser Ära war mit dem Aufkommen des Heckmotorzeitalters und dem FIAT 600 sowie dem 500 Nuova vorprogrammiert. Die neu konzipierte Formel Junior lenkte 1959 gleichfalls das Interesse von den kleinen zweisitzigen Rennsportwagen ab. Die Formel-Junior selbst war ja von der Motorentechnik her gesehen bei weitem nicht so innovativ wie diese Rennsportwagen. Das Reglement der Formel sah die Übernahme eines relativ unveränderten Serien-Motorblocks vor, so dass "Zuckerln" wie doppelte obenliegende Nockenwellen oder überhaupt neu entwickelte Triebwerke wie etwa bei Giannini nicht zulässig waren. Die Heckmotorenära mit der Dominanz der Engländer gab dem italienischen Kleinmotorenbau vorerst einmal den Todesstoß, das Schlusskapitel wurde dann durch das Auslaufen der "Formel Junior" 1963 endgültig abgeschlossen. Die Zeit der begrenzten Mittel, der begnadeten "Frisierkünstler" und damit der kleinen aber feinen Kleinserien war endgültig vorbei. Der Konsument verlangte nach "Power" und die hat er jetzt auch in Form immer stärkerer und seelenloser Fahrzeuge bekommen.

Secondo:

FIAT, DER GROSSE BRUDER

Die "Fabbrica Italiana Automobili Torino - F.I.A.T." lieferte den Rohstoff für unsere Flitzer und begann damit bereits geraume Zeit vor dem Krieg. Zum einen war da die Mittelklasse als Basis für den "Millecento" und die spätere 1100-Klasse der Rennsportwagen.

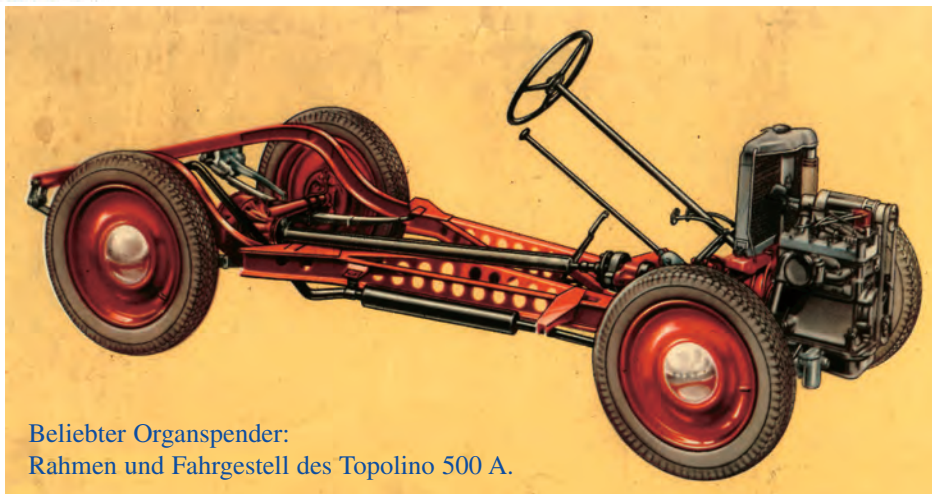
Der Fiat 508, von allen liebevoll nur "Balilla" genannt, war eines der wandlungsfähigsten italienischen Fahrzeuge der Dreißigerjahre. Von 1932 bis 1937 wurde er in zahlreichen Varianten und in mehr als 113.000 Exemplaren auf den Markt gebracht, als Limousine, Coupe, "Torpedo", Roadster, Spider. Kein Wunder, dass dieser Erfolg von den Faschisten vereinnahmt wurde und der - oder besser die Balilla, im Italienischen sind ja alle Autos weiblich - als das "italienische Auto für alle Italiener" bezeichnet wurde. Auch die Bezeichnung "Balilla" hat stark nationale Wurzeln: sie geht auf einen steinwerfenden Knaben zur Zeit der italienisch-österreichischen Ausein-



andersetzung 1746 zurück, also quasi ein italienischer David gegen den bösen Goliath Österreich. Im deutschsprachigen Ausland wurde der "Ballila" daher auch nur als "508" angeboten. Später wurde der Hinweis auf den steinwerfenden "Balilla" mit der zunehmenden italie-

nisch-deutschen Freundschaft und sicherlich auf Weisung des "Miniculpop" ("Ministero per la Cultura Popolare" - das gab es wirklich im faschistischen Italien) weggelassen und die Baureihe mutierte lückenlos zum "Millecento".

Zuerst als 508 S mit einem seitengesteuerten Motor von 995 ccm, 30 PS und einem Dreiganggetriebe ausgestattet, wur-



Beliebter Organspender:
Rahmen und Fahrgestell des Topolino 500 A.



2 mal Fiat 110 = erster Ferrari: Auto Avio 815, Macchiavelli / Nardi, Mille Miglia 1940.



Seven, Morgan Three-Wheeler, Riley, Lotus-11, die Deutschen den BMW Dixi. Bereits vor dem Krieg gab es ja die Klasse des sogenannten "Cyclecars", kleine Sportwagen, irgendwo zwischen Automobil und Motorrad angesiedelt, hochbeinige kleine Flitzer bis etwa 1100 ccm, häufig ohne Ausgleichgetriebe an der Antriebsachse, von Herstellern wie Amilcar, Groftri in Wien, BNC, Donnet, Salmson. Keine Nation produzierte aber nach dem Krieg eine derartige Vielfalt von geilen kleinen Heulern wie die Italiener. Einige dieser italienischen Vollblutfahrzeuge und ihre Erbauer aus der Nachkriegszeit bis Ende der 50er Jahre möchte ich nachstehend vorstellen, ohne dabei Anspruch auf Vollständigkeit zu erheben.

Die ingeniosen Fahrzeuge wurden entweder von Fiat selbst als Sondermodelle (fuoriserie) produziert oder unter dem Namen des Konstrukteurs, manchmal mit vorangestelltem "Fiat" also etwa als "Fiat-Giannini" bezeichnet, häufig auch als "derivazione FIAT" oder auch als "trasformazione", was so viel wie "Abwandlung" oder "Umbau" bedeutet. Es ist heute sehr schwer, die Grenze zwischen Herstellern, Bastlern, Kunden zu ziehen: Wenn sich ein Signor X. einen Motor Y liefern lässt und von Z dazu ein Fahrgestell bestellt, womöglich noch mit einem Aufbau von NN, alles nach seinen Ideen, wie soll man das Gefährt dann benennen? Wir werden uns aber in der nachstehenden Betrachtung eher auf astreine Eigenkonstruktionen mit zumindest der Andeutung einer Serienherstellung konzentrieren.

Man kann die Entwicklung der Dinge

Links: beliebte Kombination - BMW-Motorradmotor in einem Eigenbau der 50er Jahre. Oben: Umbau Topolino-Kurbelgehäuse auf drittes Kurbelwellenlager. (Dazu gehört natürlich auch eine neue, aus dem Vollen gedrehte Kurbelwelle.)

auch von der nüchternen Seite sehen: Italien hatte nach dem Krieg auf Betreiben der heimischen Industrie - allen voran FIAT - die Grenzen dicht gemacht. Obwohl FIAT und andere Italiener ins Ausland ihrerseits exportierten, war sogar nach dem Inkrafttreten des gemeinsamen Marktes am 1.1.1959 kaum eine ausländische Fahrzeugmarke in Italien in nennenswertem Ausmaß vertreten. FIAT allein kontrollierte etwa 95 Prozent des italienischen Marktes. Aber die Italiener liebten auch ihre Fiats, trotz oder vielleicht gerade wegen ihrer Schwächen: wie sonst käme man auf die Idee, einen Vierzylindermotor mit lediglich zwei Kurbelwellen-Hauptlagern wie beim "Topolino" als Tuningbasis zu verwenden. Und je länger man die Sache betrachtet, desto mehr kommt man zu dem Ergebnis, dass die Verwendung der Fiat Basis irgendwie ein Kult abseits rationaler Überlegungen, ein Zeichen des wiedererstandenen Italiens nach dem furchtbaren Krieg war.

Jedenfalls muss man mit Bewunderung feststellen, dass unsere südlichen Nachbarn bereits in den ersten Nachkriegsjahren eine unwahrscheinlich breite Basis an hochwertigem Fahrzeugmaterial sowohl für den Nachwuchs als auch für etablierte

Piloten zur Verfügung hatten, verglichen mit dem besetzten Österreich dieser Zeit geradezu ein Paradies. Bei uns fanden die ersten Autorennen erst rudimentär und als Experimente ab 1948 statt, (Stadtrennen Innsbruck 11. Juli mit 2 - 3 Startern) und auch in den folgenden Jahren nur mit einigen wenigen Platzhirschen wie Mathe, Koresch, Onkel-Steinbacher, Grossvater-Wurz, der Rest waren Lückenfüller und Tourenwagen der biedersten Sorte. (Die "Österr. Alpenfahrt" muss als Rallye aus diesem Vergleich herausgehalten werden.) In "Bella Italia" ging es bereits 1946 wieder voll los, wobei Stanguellini, Moretti und die Anderen nicht über Mangel an Konkurrenten klagen konnten. Der Palmarés von Stanguellini allein weist 1946 Erfolge in etwa 20 Rundstrecken- und Bergrennen aus, 1947 in 24 Rennen und so ging es weiter.



Aber auch Fiat, die "Mutter aller derivazioni" hatte den kleinen Bastlern viel zu verdanken: deren Ideen fanden immer wieder Eingang in die Großserie, so etwa bei der Weiterentwicklung des ursprünglich seitengesteuerten Fiat 508 Balilla-Motors oder ebenso beim Fiat Topolino. Lediglich das dritte Kurbelwellenlager beim Topolino war einigen Bastlervarianten vorbehalten, Fiat blieb trotz bei den zwei Kurbelwellenhauptlagern.

Eine gewisse Ausnahme bei der Motorenauswahl bildeten die aus Kriegsbeständen übrig gebliebenen Motorradmotoren der BMW R75. Später in den Fünfzigern gab es dann auch eine Achse zu dem bei uns kaum bekannten Crosley in den USA, vor dem Krieg ein Hersteller von Radiogeräten, der nun extrem primitive aber gleichzeitig wahnsinnig schnelle Kleinstsportwagen und passende Motoren dazu lieferte. Aber darüber später.

Bereits vor dem Krieg waren die heimischen italienischen Marken der "Rohstofflieferant" für sportliche Fahrzeuge, wobei auch mit den originären Fiat-Modellen sportliche unzählige sportliche Erfolge erzielt wurden. Es soll nur an den Triumph der Fiat Balilla 1934 bei der "Deutschlandfahrt" erinnert werden. Obwohl eine Gleichmäßigkeitsprüfung, deklassierten die gestarteten Balilla das übrige hubraumstärkere Teilnehmerfeld und