

AZZOTTI

MACCHINE ALL'ARRABBIATA

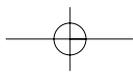
FIAT - ABARTH - ASA - BANDINI - BOTTEGA - CISITALIA - COLLI - ERMINI - GIANNINI - GILCO - MORETTI - NARDI -
DI -
OSCA - SIATA - SIGHINOLFI - STANGA - STANGUELLINI - TARASCHI - TESTADORO - VOLPINI

KLEINE RENNSPORTWAGEN
IM ITALIEN DER NACHKRIEGSZEIT
8. UND LETZTER TEIL



al dente zubereitet von Hans Jachim

**8. UND LETZTE ABTEILUNG:
ERMINI, BANDINI UND DIE ANDEREN.**



PASQUALE ERMINI AUS FLORENZ, 1905-1958

Der Florentiner Pasquale Ermini, von Freunden „Pasquino“ genannt, zählte zu den genialsten Bastlern der Fünfzigerjahre. Er begann als Mechaniker bei der Scuderia Materassi in Florenz und schraubte auch für Bacunin Borzacchini. Als Rennfahrer versuchte er sich mit wechselndem Erfolg auf Bugatti und Alfa Romeo. Nach einem schweren Unfall 1948 beim Circuito delle Cascine, bei dem auch fünf junge Zuseher den Tod fanden, musste er seine Karriere als Rennfahrer beenden und konzentrierte sich auf die Arbeit als Konstrukteur. In der Nachkriegszeit wurde seine Werkstatt in Florenz zum Vorbild für zahlreiche italienische Tuner. Basis seiner Arbeit war - man wird es kaum erraten - der robuste Fiat Millecento-Motor. Auf diesem Block entwickelte Ermini ab 1947 einen Motor mit zwei obenliegenden Nockenwellen, - übrigens mit einer für ihn typischen Detaillösung eines kurzen Zwischenantriebs mit Kette und nachgeschaltetem schrägverzahnten Bronzeshnurrädern-, Doppelzündung und einer Leistung von etwa 90 PS. Viel blieb da nicht vom Fiat-Motor über, so dass man - wie bei Stanguellini - von einem eigenen Ermini-Motor sprechen kann. Mit dem DOHC-Motor war Ermini für einige Zeit der Primus in dieser Klasse, noch vor Stanguellini, der für die 48er Mille Miglia sogar einen Ermini-Motor verwendete. Vorerst wurden die Triebwerke an Kunden

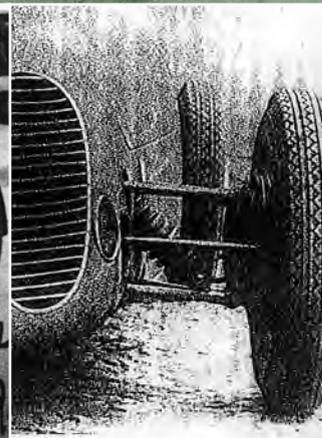
verkauft, die sie in diversen Fahrgestellen, etwa auch von GILCO, einsetzten. Erst 1948/49 entstand der erste komplett von Ermini entwickelte Wagen, der „Siluro“. Wir wissen schon: Torpedoform, die es im Zusammenspiel mit den angeschraubten Motorradkotflügeln ermöglichte, in kurzer Zeit den Wagen in einen „Monoposto“ mit frei stehenden Rädern zu verwandeln, der Rahmen wurde bei Gilco, die Karosserie bei Tofani fertiggestellt. Zwischen 1950 und 1953 errangen die Kunden von Ermini Erfolge auf allen Rennstrecken. Scotti war Klassensieger und 4. absolut bei der Targa Florio und italienischer Meister 1950, Bormioli wurde Gesamtsieger der Giro di Toscana. Diese Erfolge zogen neue Kunden an und Tofani, der die Karosserien für Ermini gefertigt hatte, konnte die Nachfrage nicht mehr zur Gänze befriedigen. Ermini wandte sich daher auch an Motto in Turin (dieser schuf ein Coupé für die MM und zahlreiche „barchette“) und an Morelli in Ferrara. Die Erminis landeten anschließend immer wieder auf den ersten Plätzen ihrer Klasse, falls sie nicht gerade ausfielen, was aber nach Augenzeugenberichten eher die Regel war. Um 1953 entstand dann als Höhepunkt die wunderschöne Ermini 1 100 „Barchetta“, ein Renn-Spider. Natürlich mit dem DOHC-Motor, Alublock, fünffacher Kurbelwellenlagerung und Doppelzündung. Ein Kurzhuber. Der Rohrrahmen kam wieder von GILCO. Die 15 bis 30 erzeugten Exemplare wurden bis etwa 1957 produziert und lange darüber hinaus

noch im Motorsport eingesetzt, wie bei den meisten dieser kleinen Vollblüter eigentlich bis in die heutige Zeit. Man muss dabei beachten, dass in dieser langen Verwendungsperiode Anpassungen der Karosserie und vor allem der Windschutzscheibe an das jeweils gültige Sportreglement erfolgten, so dass das Erscheinungsbild des gleichen Fahrzeugs auf historischen Fotos durchaus gravierende Unterschiede aufweisen kann. Pasquino Ermini starb mit 53 Jahren an einer plötzlichen aufgetretenen Krankheit.

Weiterführende Informationen über Ermini:
Auto d' Epoca, Dez. 1989 u. März 1998

ILARIO BANDINI AUS FORLI

Ilario Bandini, Jahrgang 1911, war wie die meisten der hier genannten Autobauer gleichzeitig leidenschaftlicher Rennfahrer, der alle seine Entwicklungen auch selbst im Rennen einsetzte. Eher als verschlossener Tüftler beschäftigte er sich ununterbrochen mit technischen Neuentwicklungen, die immer wieder verworfen und verbessert wurden. Jeder Bandini ist ein wenig anders konzipiert. Ilario startete bereits 1938 mit einer eigenen Sportwagenfirma in Forli. Nach dem Krieg begann er sofort mit der Herstellung kleiner Fiat-Derivate und war auch einer der Ersten, die einen Zylinderkopf mit obenliegenden Nockenwellen einsetzten. Typisch für Bandini waren einige Tüfteleien und Besonderheiten: So verwendete er für seine Rohrrahmen Rohre mit ovalem Querschnitt, wofür er



Von links oben: Pasquino Ermini, 1948 (Florenz-Fiesole), einer der letzten Auftritte als Pilot.

Der 1100-Ermini von Tinarelli, 1948, ursprünglich in Torpedoform. Darunter: Der Schelm Bandini mit seinem Elfhunderter „Siluro“. Man beachte die seitwärts ausgerichteten „Scheinwerfer“, siehe Text.

Vorhergehende Seite: Stellvertretend für die zahlreichen namenlosen Bastler einer der zahlreichen Fiat 1100-Eigenbau am Start der Mille Miglia, Ende der 40er Jahre.

schließlich auch ein Patent erhielt. (Man denkt dabei auch an die Mercedes Silberpfeile: der W125 von Uhlenhaut hatte 1937 gleichfalls ovale Rahmenrohre.) Bandinis Rennfahrzeuge waren meist unlackiert, um die Kosten und den Arbeitsaufwand nach den unvermeidlichen kleinen Unfällen im Sportbetrieb gering zu halten. Ausdauernd, aber mit wenig Erfolg, sieht man nun Bandini an den bekanntesten Rennschauplätzen, wie Brescia, Ferrara, Pescara, Modena, Senigallia, Bologna, Ascoli, Salerno, Catania, Bari, Brindisi. Die großen Erfolge bleiben ihm versagt, aber mit Geduld, Bescheidenheit und Ausdauer verbessert er ständig seine Fahrzeuge, auch auf sehr unkonventionellen Wegen: Als die Sportgesetze Scheinwerfer für Sportwagen vorschreiben, versucht es unser schlauer Ilario mit zwei seitlich - bündig! - in die Torpedoform versenkten und daher überaus windschlüpfrigen Scheinwerfern. Offenbar können ihn die Sportkommissare aber davon überzeugen, dass er damit lediglich die Bremsstromeln ausleuchtet. Seine größten Erfolge hatte der Konstrukteur Bandini in der 750er Klasse und das kam so: Der Amerikaner Tony Pompeo, dem er einen 100 Sport in die USA verkauft hatte, schickt Bandini als Präsent einen Crosley 4 Zylinder DOHC-Motor, der bei 631 ccm 26 PS abgibt. Unser Ilario ändert den Motor flugs mit neuer Stahl-Kurbelwelle mit längerem Hub auf 750 ccm. Das neue Fahrzeug hat wieder ein Chassis mit ovalem Rohrrahmen, wie immer vom braven Rocco Motto. Bandini nimmt damit erfolgreich an einigen Rennen wie dem Circuito di Castello, Caldaie, GP Cidonie und GP Bari teil. Als erste Kunden melden sich Bondi, Falli, Soffritti, Tony Pompeo allein bestellt 10 Stück von diesem Typ, der in den USA in der Gruppe "H modified" eingesetzt werden soll. Die ersten 4 werden von Motto her gestellt, Oscar Pretolani hilft bei der Produktion der anderen in Bandinis Garage aus. Die Wagen sind wieder in Torpedoform (also als "Siluro")

ausgeführt. Es sind wahre "Torpedos", simpel und schnell, getreu dem Motto von Bandini: "Je weniger Bestandteile, desto weniger kann zu Bruch gehen." Vier der Fahrzeuge nehmen an der MM 1953 teil, im nächsten Jahr sind es wieder 3 Starter, 1955 und 1956 je einer.

1953 übernimmt Bandini die Lancia-Vertretung für Forlì, die er bis 1959 innehat, um sie dann zugunsten einer besseren Bewegungsfreiheit für Renneinsätze 1959 wieder aufzulassen.

1957 entsteht dann der neue 750 Sport, wegen seiner Karosserieform "Saponetta", Seifenstück genannt. Dieser Wagen wurde gleich bei der MM 1957, also der letzten "echten" MM eingesetzt, fiel aber in Rom aus. Der Crosley-Motor erhält von Bandini zwei obenliegende Nockenwellen.

Powel Crosley, Fabrikant von Radios und Kühlschränken, startete 1939 in den USA die Produktion von Kleinwagen. Während des Krieges stellte er für die Navy und für die Air Force einen kleinen Motor aus Eisenguss her, von dem die Motoren für die PKW-Produktion nach dem Krieg abgeleitet werden. Der Crosley hat aber immerhin fünf Kurbelwellenlager während etwa ein Topolinomotor nur zweifach gelagert ist und zu dieser Zeit nur der Giannini-Motor für den Renneinsatz auf drei Lager umgerüstet wird. Der DOHC-Motor wird in eine Karosserie implantiert, die entsprechend den Sportgesetzen bereits integrierte Kotflügel (anstelle der bisherigen freistehenden der "Siluro"-Bauweise) aufweist. Die neuen "Bandini" werden in der City Hall von Chicago ausgestellt, das öffentliche Interesse und die Nachfrage sind groß. Ein "Bandini" wird im Madison Square Garden in New York vom legendären Piloten Bracco vorgestellt und Bandini feiert „Absatzorgien“ in den USA. Um die anhaltende Nachfrage befriedigen zu können, beschäftigt Bandini etwa zehn Mitarbeiter sowie seinen jüngeren Bruder Aurelio. Von den Erfolgen des 750-Motors angespornt entwickelt Bandini auch einen wunderschönen Formel-3-Rennwagen für

die in Italien praktizierte 750 ccm-Formel, der im Design an einen Formel 1 erinnert. In den USA gewinnt mittlerweile Dolph Villardi mit einem 750er Zweitzer die nationale SCCA-Meisterschaft in der Klasse H-modified. Die Kompetenz Bandinis wird auch durch OSCA anerkannt: die Maserati-Brüder vertrauen ihm die Entwicklung eines Rahmens für ihre Sportwagen an.

Um die Dimension der technischen Leistung zu illustrieren, möchte ich hier Eckdaten der 1000-Saponetta anführen: Rahmen aus Ovalrohren, Patent Bandini, Gewicht 19 kg! (Wiegen Sie einmal Ihr Mountain-Bike nach.). Trommelbremsen, Borrani-Felgen, Reifen 5,20 x 12, 987 ccm Bandini Motor, DOHC, 68 x 68 mm, 2 Weber, 89 PS/7200 U/min, Gesamtgewicht des Fahrzeugs - trocken: 390 kg, Spitze 200 km/h.

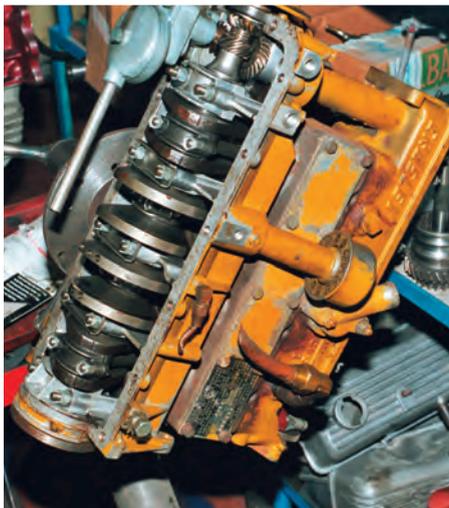
In den Sechzigern drängen die Engländer mit ihren Heckmotorwagen immer mehr in den Vordergrund, auch die Nachfrage nach solchen Fahrzeugen in den USA nimmt zu. Aber aus irgendwelchen Gründen ist Bandini nicht bereit, dabei mitzumachen. Eigentlich war er immer an der Entwicklung neuer Prototypen mehr interessiert als am Business. Bandini verkleinert wieder seine Belegschaft, 1966 sagt er Amerika "Good bye" und widmet sich wieder einer kleineren Zahl auserwählter Kunden in Italien. 1960 hatte Bandini seine aktive Karriere als Rennfahrer beendet.

Seine Anhängerschaft, seit den Anfängen als „Gruppo Piloti Bandini“ ist auch heute noch aktiv im historischen Motorsport tätig, von Bandinis Sohn wird in Forlì ein „Bandini-Register“ und ein kleines Museum geführt. Von den 84 jemals gebauten Bandinis haben noch 44 Flitzer überlebt. Übrigens: es besteht keine Verwandtschaft zwischen Ilario Bandini und dem Formel-1-Piloten Lorenzo Bandini.

Literatur über Bandini:
Deganello/Maci: Ilario Bandini, Pilota-Costruttore-Ingegnere (undatiert)

FRATELLI STANGA AUS BRESCIA.

Die vier Brüder Stanga hatten nur ein sportliches Ziel: die Teilnahme an der „Mille Miglia“, deren Start und Ziel sie ja praktisch vor der Haustüre hatten. Als Söhne eines der ältesten FIA-T-Konzessionäre in Italien begannen sie 1948 mit dem Bau des ersten Wettbewerbsfahrzeug der 750er Klasse, obwohl ihnen dazu eigentlich die Voraussetzungen fehlten - nur Camillo hatte eine technische Ausbildung, Mario, Gianfranco und Sandro waren administrativ in der väterlichen Firma tätig. Aber sie schafften es, von 1949 bis 1957 nicht nur, jede „Mille“ zu bestreiten, gefahren meist von Camillo und



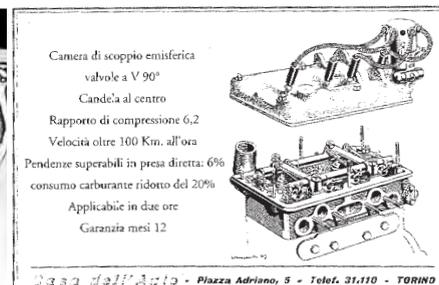
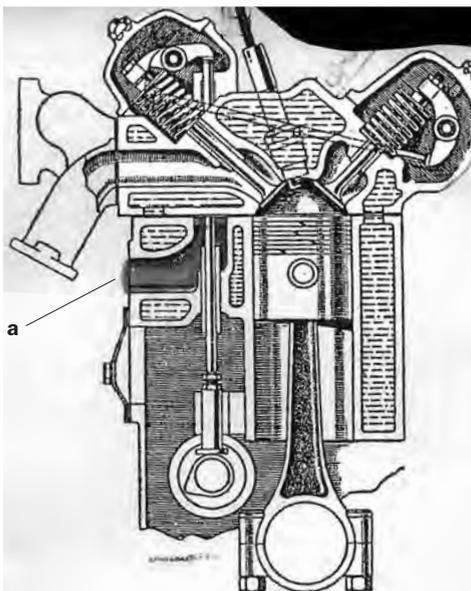
Signora Stanga bei der Mille Miglia Storica mit dem 750-Stanga ihres Vaters Sandro aus 1951.

Links: Simplicissimus - der Crosley Motor. Man erkennt die fünffache gelagerte Kurbelwelle und die Königswelle.

In 2 Stunden Umbauzeit vom seitengesteuerten 500 A (a - der alte Ventiltrieb) zum ohv-Motor mit 12 Monaten Garantie: der „Goldkopf“ Testadoro. Gruß an den BMW 328. Darunter: Volpini Formel Junior am Dobratsch 1995.



Bandini, 1954 noch immer mit dem „Scheinwerfertrick“; Haben die Sportkommissare nicht aufgepasst? Jedenfalls: Gruß an den MORGAN AERO!



Gianfranco, sondern auch meistens ohne Ausfall ins Ziel zu kommen. Die sieben oder acht Stangas, die in Jahresabständen ausschließlich für die Teilnahme an diesem einen Rennen gebastelt wurden, fanden dann meist bereits im Ziel einen Käufer während die Brüder schon die schon Planung für das nächste Jahr aufnahmen.

Beginnend wie alle anderen mit einem Spider Fiat 500A mit Siata-Kopf entstanden Renner mit 750-Giannini-Motor, Gilco-Chassis, als „Siluro“, Barchetta oder Coupé, wobei letzteres dem damals aktuellen Fiat 8V ähnelte und auch als euphorisch als „8V“ bezeichnet wurde. Zwei bis drei von den Stangas sind noch erhalten, wurden restauriert und Sandro Stanga stellte einen besonderen Rekord auf: er bestritt mit einem Stanga bis 1998 alle historischen Mille Miglias seit 1977 und auch nach seinem Tod sehen es seine Töchter als Sache der Familienehre an, mit einem Stanga bei der MM nicht nur mitzufahren, sondern wo möglich auch ohne Ausfall ins Ziel zu kommen.

VOLPINI

Auch Gianpolo Volpini aus Mailand war einer der Spezialisten für handwerkliche Einzelfertigung von Rennwagen mit kleinvolumigen Motoren und für das Frisieren von Tourenwagen. Anfangs der Fünfziger Jahre entwickelte er mit seinem Partner Egidio Arzani kleine Renner für die 750-ccm-Klasse und für die 500-ccm-Formel III. Als Basis diente unter anderem der 4-Zylinder Gilera-Motor. Er hatte in der Formel III - also der kleinen Nachwuchsrennklasse bis 500 ccm - wie alle Italiener international keine Chance gegen die ausländischen Cooper. Während die Azzurri allesamt richtige kleine und „schöne“ Rennwagen nach klassischer Bauart und womöglich mit 4-Zylindermo-

toren entwickelten, hatte Cooper mit seinem simplen 1-Zylinder zwar den Motor hinten, aber die Nase vorne. Später versuchten sich die beiden mit einem Formel I-Rennstall der 2,5 Liter -Formel Basis eines modifizierten Milano-Maserati. Dieses Projekt blieb glück- und erfolglos. 1958 wurde ein Volpini Formel-Junior-Rennwagen geschaffen, bis man sich 1960 auch hier angesichts der Erfolge der Söhne Albions von dieser Formel zurückzog.

Volpini war aber auch eng befreundet mit Tinarelli, Roselli (Testadoro) und arbeitete eng mit Colli (Karosserien) und Colombo (Gilco-Rahmen) zusammen. Dazu kommt der Freundeskreis um Corrada Millanta, Felice Bonetto und Giovanni Bracco. Auf diesem Nährboden entstanden Rennfahrzeuge, die heute unter den unterschiedlichsten Namenskombinationen vorgestellt werden, zusammengewürfelt aus Permutationen von Tinarelli-Colli-Gilco-Roselli-Volpini.

GILCO, MAILAND

Gilco steht für „Gilberto Colombo“ (1921-1968) und unter dieser Bezeichnung scheint auch eines der zahlreichen Unikate als Teilnehmer der MM 1949 auf. Gilco ist aber nicht so sehr als Sportwagenproduzent, vielmehr für seine Rohrrahmen berühmt geworden. Die bisher angewandte Technologie basierte auf gerollten und verschweißten Stahlblechen: Colombo produzierte Rohrrahmen nach modernsten Kaltverformungs- und Elektroschweißverfahren. Als Erster vertraute Enzo Ferrari 1948 beim „125-Sport“ den Rahmenbau der „GILCO spa, telaii tubolari“, also auf deutsch der „GILCO - Rohrrahmen-AG“ an.

Literatur:
Dario Moretti: „Le Macchine di Gilberto Colombo“, Grafiche Meroni, Lissone, 1993

G.R. - TESTADORO, GIUSTI UND ROSELLI AUS TURIN

Die „G.R. - Casa dell'Auto“ in Turin brachte den ersten „Testadoro“-Zylinderkopf bereits für den Fiat 500 A auf den Markt. Das fortschrittliche „Goldköpferl“ wurde alsogleich von einigen Tunern in ihre Fahrzeuge integriert. Die Bezeichnung stammt von der verwendeten goldfarbenen Bronze, die neben materialtechnischen Vorteilen auch eine verbesserte thermische Ableitung bringen sollte. Die geniale Konstruktion des Ingenieurs Arnaldo Roselli wandelte den seitengesteuerten 500A-Motor in einen obengesteuerten Kopf mit V-förmigen Ventilen, hemisphärischem Brennraum mit mittig angeordneten Kerzenbohrungen um. Was wie ein „Bialbero“ aussieht ist aber trotzdem ein Motor mit - wie ursprünglich - seitlicher Nockenwelle, die zusammen mit der alten Ventilstößelführung und zusätzlichen, obenliegenden Stößeln weiter verwendet wurde! Diese Konstruktion des „Testa Roselli“ aus der Vorkriegszeit erinnert dabei stark an den BMW 328, eine Serienproduktion wurde erst nach dem Krieg als „Testadoro“ aufgenommen. Der Testadoro taucht auch als 1100-Kopf in kompletten Fahrzeugen auf, wie etwa dem 1100 Roselli-Colli. Der Umbau erfolgte in zwei Stunden, es gab 12 Monate Garantie. Roselli war durch seine Mitarbeit bei Volpini bekannt geworden und war sowohl bei der Konstruktion des Alfa-Bi-Motore als auch in der Projektphase der Scuderia Ferrari eingebunden. Er starb 1949 an den Folgen eines Straßenverkehrsunfalls, sein Partner Giusti zog sich ins Privatleben zurück.

COLLI, MAILAND

Die „Carozzeria Colli“, Milano, bestand 1932-1972. Es gab Giuseppe Colli und die

Söhne Mario, Candido, Tarciso und Beniamino Colli. Nach Lehrjahren bei Touring spezialisierte man sich naturgemäß auf Aluminiumbau, besonders für die Sportwagen der kleinen nationalen Klasse mit ihren freigestellten Karosserien. Colli arbeitete mit Roselli, Volpini, Tinarelli, Ermini eng zusammen. In der Szene bekannt ist auch ein 1100 Roselli-Colli mit dem bereits erwähnten „Roselli-Zylinderkopf“. Ab 1952 Spezialanfertigungen im Auftrag von Alfa Romeo (3000 CM Coupé, Spider und „Disco Volante“). 1972 schlossen sich die Werkstore für immer.

GIOVANNI BOTTEGA, MESTRE

Der junge Mechaniker Giovanni Bottega wurde bereits vor dem Krieg mit dem Bazillus des Motorsports angesteckt, fungierte als Beifahrer und „frisierter“ - natürlich Fiat-Kundenfahrzeuge für die Mille Miglia. Nach dem Krieg machte sich Bottega in Mestre selbständig und entwickelte ab etwa 1950 einen vom Fiat 1100 abgeleiteten Motor mit hemisphärischem Verbrennungsraum und daher schräg gestellten Ventilführungen. Dazu musste der Ventiltrieb gänzlich überarbeitet werden: mit einem kurzen und einem längeren Kipphebel, die weiterhin von der einzigen Nockenwelle im Block gesteuert wurde, erreichte er im Verbund mit gewölbten Kolben eine extrem hohe Verdichtung und entsprechende Leistungsausbeute. Der kipphebelgesteuerte Motor soll ohne Probleme bis 8000 min-1 gedreht haben. Stanguellini selbst hatte sich die Konstruktion genau angesehen, ging aber dann doch vom ohv-Motor ab und entwickelte seinen eigenen dohc-Bialbero-Motor. Bottega ließ sich den von ihm entwickelten Zylinderkopf patentieren, sandte die Pläne an Fiat und erhielt von Dante Giacosa eine freundliche Absage. Der zehn Jahre später präsentierte Fiat 1300-1500 soll in entsprechenden Details sehr stark an den Bottega-Motor erin-

nern... Mit Hilfe von Freunden wurden schließlich der Rahmen und die Karosserie hergestellt und 1951 der fertige Bottega-Rennsport-Zweisitzer sogar zum Verkehr zugelassen! Nur um die Leistungsfähigkeit seiner Arbeit zu demonstrieren, nahm Bottega an lokalen Rennen des Veneto teil. 1953 beendete Bottega seine sportliche Karriere, das Unikat des Bottega-Sport befindet sich heute restauriert in Händen eines italienischen Sammlers.

Literatur: „Bottega“, „Auto d'Epoca 7/8 1989

SERGIO SIGHINOLFI

Sighinolfi, den wir schon aus der Geschichte von Stanguellini kennen, entwickelte selbst einen 1100er auf Fiat Basis sowie einen 750er, der auf Basis eines modifizierten Nardi-Danese, mit BMW-Motorradmotor entwickelt wurde. Allerdings mit weniger Erfolg, als Sighinolfi als Fahrer für Stanguellini hatte. Sighinolfis Erfolge verschafften ihm 1954 ein Engagement als Testfahrer bei Ferrari, wobei er 1956 bei einer Testfahrt tödlich verunglückte.

PIERO TARUFFI

Der bekannte Rennfahrer Piero Taruffi hatte Ende der 40er Jahre zwei Rekordfahrzeuge mit Doppelrumpf konstruiert. Der „TARF 1“ hatte im rechten Doppelrumpf einen 500 ccm Guzzi-Zweizylinder, später den 4-Zylinder Gilera-Motor, im linken Rumpf war der Fahrer verstaut. Taruffi erreichte damit erstmals eine Spitze über 200 km/h mit einem 500 ccm-Auto! Diese Rekordwagen sollten Nardi den Weg zum „Bisiluro“ zeigen, den wir in der 6. Folge dieser Reihe behandelt haben.

Ein später entwickelter „TARF 2“ bekam den Maserati 4CL T-Rennmotor, aufgeböhrt auf 1720 ccm, der dann den bestehenden 2-Liter-Klassenrekord mit 297 km/h „zerbröselte“.

BLICK ÜBER DIE GRENZE

Auch in Österreich graßierte die Topolino-Seuche: ein gewisser J. Pracak entwickelte einen Topolino mit „Testadoro“-Kopf, der 1949 von Oskar Suller und angeblich auch mit Hilfe von Abarth karossiert wurde. Das Fahrzeug blieb erfolglos und wurde hierzulande von Zeitgenossen als „Fetzenflieger“ verspottet. Alexander v. Falkenhäusen, München, der Gründer und Namensgeber von AFM soll 1947/48 Motoren auf Basis des Fiat 1100 für Eigenkonstruktionen ausgeliefert haben und 1949 einen Kleinstrennwagen vorerst mit 750 ccm Kompressormotor auf Fiat-Basis ausgestattet haben. Später wurde daraus dann mit anderem Motor ein Formel 2.

Aber unsere Geschichte wäre noch lange nicht zu Ende. Unzählige weitere Versuche von kleinen Bastlern und Karosseriefirmen verhindern eine vollständige Aufzählung der Details. Für weitere Studien seien nur einige Namen angeführt, wie Fona aus Brescia, Turolla, Parisotto, Facioli, Pasqualini, Pulidori, Dagrada, Cima, Maggiorello und andere. Sie alle schufen ihre Version eines Volksrennsportwagens, meist auf Topolino- und Fiat 1100-Basis.

Hier endet aus Platzgründen unsere Geschichte aus dem Italien der Nachkriegszeit, wo begeisterte Motorsportler in einer tristen Nachkriegsumgebung mit einfachen Mitteln geniale Lösungen schufen und ein kleines italienisches Wirtschaftswunder schufen.

Fine storia



Literatur:
Curami/Vergnanao: „La Sport - 1937-1965, e i suoi artigiani“,
Ed. G. Nada, ISBN: 88-7911-212-0



Links: Bottega 1100.

Oben: Piero Taruffi mit dem ersten „TARF“ - noch mit dem 500 Guzzi-Motor, auf Rekordfahrt am 28.11.1948 (über 200 km/h auf der Autobahn Brescia-Rovato).