



MACCHINE ALL'ARRABBIATA

FIAT - ABARTH - ASA - BANDINI - BOTTEGA - CISITALIA - COLLI - ERMINI - GIANNINI - GIUGLIANO - MARINO - MONTAUDO - OSCA - SIATA - SIGHINOLFI - STANGA - STANGUELLINI - TARASCHI

al dente zubereitet von Hans Jachim

7. ABTEILUNG: DER "WOLF DER ABRUZZEN" UND SEINE RÖMISCHEN FREUNDE.

GIANNINI, TARASCHI UND
DER "GIAMUR".
ROM UND TERAMO



PRIMO: I
FRATELLI
GIANNINI,
ROMA

Bei "Giannini" denkt man zuerst an die Fiat 500- und andere Fiat-Derivate der "Giannini Automobili SpA", gegründet 1963 von Domenico Giannini. Die Geschichte beginnt aber bereits wesentlich früher. Zuerst waren da einmal die Brüder Attilio und Domenico aus Rom - ein Ausnahmestandort für Autotuner in Italien - die dort eine bescheidene Werkstatt und einen Handel mit "Itala" betrieben. 1927 nahm ein von den Brüdern Giannini präparierter Itala an der ersten "Mille Miglia" teil. Als der "Topolino" in Produktion ging und der SIATA-Zylinderkopf dazu verfügbar war, hatten die Brüder Giannini die ideale Basis gefunden, um im gleichen Jahr eine Serie von internationalen Klassenrekorden mit einem derart modifizierten Spezial-

fahrzeug aufzustellen. Nach dem Krieg spezialisierten sich die Brüder weiter auf das Tuning der kleinen Fiat Topolino, also sozusagen die "Micky-Maus-Klasse" bis 750 ccm. Die neu geschaffene Sportwagenformel bis 750 ccm lockte zahlreiche kleine und größere Bastler hervor, die nach einem wettbewerbsfähigen Motor lechzten. Flugs hatten die Giannini-Fratelli ein solches Triebwerk entwickelt, den "Terzo Supporto". Dieser Umbausatz hatte vor Allem einen auf drei Kurbelwellenlager umgebauten Motorblock des "500B", Leichtmetallpleuel, Spezialkolben, eine neue Nockenwelle sowie einen Zylinderkopf von Siata oder Marino. Der Kit wurde sofort begeistert vom Markt aufgenommen und fand in zahlreichen Bastelversionen und Kleinstserien Verwendung. So etwa bei Pasqualin aus Padua 1950, Dagrada Mailand 1949, der allein etwa 56 Kleinstrenner herstellte, Pulidori aus Turin 1950 mit einem zusätzlichen Siata-Supertesta-Kopf, Stanga aus Brescia 1950, die Brüder Marino mit einer Berlinetta 1951, Patriarca in Rom, 1952.

Später entstand dann ein kompletter neuer Motor, der "G1". Dieser zeichnete sich trotz Verwendung möglichst vieler Komponenten des Topolino-Motors im-

merhin durch einen neu entwickelten OHC-Zylinderkopf und selbstverständlich auch einen anderen Gussblock mit drei Hauptlagern aus. Vorerst 45 PS bei 6.000 U/Min, später 60 "Cavalli" bei 7.000 "Giri" waren die Ausbeute. Für die Formel III, die aber in Italien nie richtig Fuß fassen konnte, gab es eine Version des G1 mit 483 ccm.

Der G1 wurde in etwa über 50 Exemplaren erzeugt und an die begeisterten Kunden verkauft, die daraus ihre Giannini-Renner bastelten. Die Giannini-Brüder hatten damals noch kein komplettes Fahrzeug im Programm und sind auch nie selbst Rennen gefahren.

Einer der erfolgreichsten Kunden war Maggioreello Maggiorelli, den ich schon wegen seines herzigen Namens hier anführen möchte. Maggio entwickelte einen "Giannini 750 Sport", mit dem er Klassensiege in zahlreiche Rennen wie dem Giro dell'Umbria, der Coppa della Toscana und den "Mille Miglia" 1949 herausfuhr. Die Tausend Meilen immerhin mit einem Schnitt von 94 kmh. Wie beliebt diese kleine Klasse war, geht daraus hervor, dass bei der MM 1949 immerhin 39 Bewerber allein in dieser Klasse gemeldet waren. Der 750er von Maggiorelli ist

heute noch im Besitz seines Sohnes und wird regelmäßig bei historischen Veranstaltungen zur Schau gestellt.

Ab 1950 war der G1 gegenüber dem von Stanguellini angebotenen 750er jedoch bereits im Nachteil, der bereits je eine Nockenwelle für jede Ventilreihe, halbkugelförmige Brennräume, fünffache Kurbelwellenlagerung und eine Vergaserkammer pro Zylinder aufwies. Nach längeren Überlegungen, Studien mit dem amerikanischen Crosley-Ciba-750-Motor, den wir bereits von Siata her kennen, entschloss man sich, auf der Entwicklung des Moto Guzzi 4-Zylinder-GP-500-Rennmotors aufzubauen. Die Pläne und Ideen hatte man in Gestalt des ingenieuren Carlo Gianini - namensähnlich, nicht verwandt oder verschwägert - zur Hand, der nun den Gianni G2-Motor schuf: Das neu, mit zwei obenliegenden Nockenwellen, "nassen" Zylinderlaufbüchsen, fünffacher Kurbelwellenlagerung und über vier 28 mm Dell'Orto-Motorradvergaser beatmete Triebwerk gab sofort 60 Italo-Cavalli aus 735 ccm her, Nenndrehzahl 7200 Giri und 8,1 mkg Drehmoment bei 5200 Giri - also immer schön am Gas bleiben, wir haben keinen Dieselmotor vor uns. Eine Strassenversion des G2 sollte mit zwei Weber-Vergasern etwa 52 PS hergeben. Von diesem Motor wurden nur etwa 20 Stück hergestellt, 8 davon gingen nach Teramo zu Taraschi. An Nardi lieferte Gianni den G2-Motor, der im "Bisiluro" in Le Mans zum Einsatz kam und sogar in einem Lotus 23 und einem Brabham-Fahrgestell wurden die

auf 1000 ccm aufgebohrten Gianni-G2-Motoren bis in die 60er Jahre eingesetzt.

Die meisten, in der Nachkriegszeit als Gianni bekannten Sportwagen waren Einzel Exemplare und Kleinstserien engagierter Bastler, die eben einen Gianni-Motor verwendeten - siehe Maggioreello.

In den 50er und 60er Jahren stürzte man sich bei Gianni - unterstützt von Attilio Söhnen Tonino, Ruggero, und Domenico Buben Alberto und Franco - auf das Tuning des neuen Fiat 500, aber auch allen anderen Fiat-Modellen konnte man bei Gianni zu mehr Cavalli verhelfen. Selbst vor dem Uno und Panda machte man nicht halt. Aber immerhin gab es damals auch ein 850 Coupé mit Frua Design, das bei Viotti in Turin gebaut wurde. 1967 soll sogar ein V8-Motor zur Gänze bei Gianni entwickelt worden sein, der mit 1000ccm 110 bhp und als 1600 170 bhp leistete. Über Verwendungen dieses Motors ist mir leider nichts Näheres bekannt.

Bis heute existiert Gianni als Fiat-Konzessionär und beschäftigt sich mit dem Tuning von Serienmodellen.

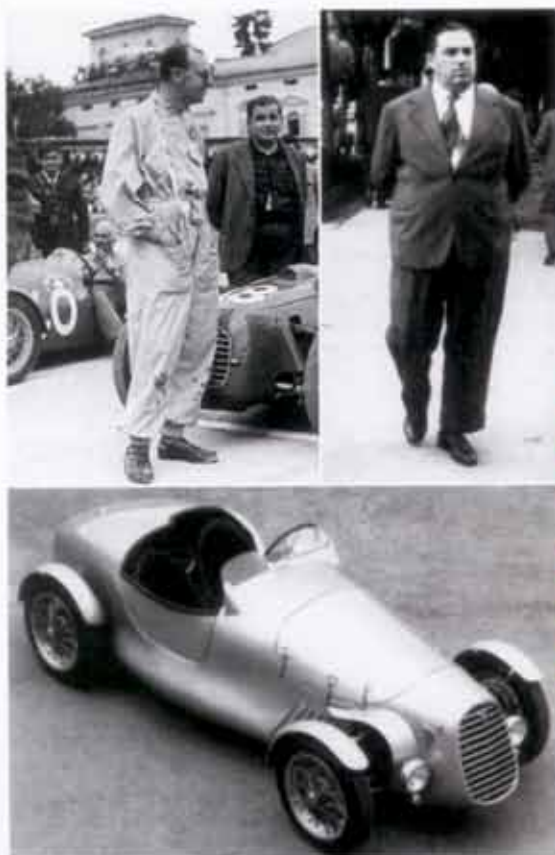


SECONDO: TARASCHI AUS TERAMO UND DER "URANIA"

Berardo (kein Schreibfehler) Taraschi hatte bereits in den Dreißigerjahren einen

Motorradhandel in der Universitätsstadt Teramo in den Abruzzen aufgezogen, beschäftigte sich mit dem Tuning luftgekühlter Motoren und fuhr auch selbst Motorradrennen, zum Teil mit Maschinen, auf deren Tank der Schriftzug "Taraschi" zu lesen war. 1947 bastelte er auf einem Fiat-Rahmen und mit einem BMW-Motorradmotor - vermutlich aus BMW R75 Wehrmachtsbeständen - einen kleinen 750er Sport, den er Urania nannte, da dieser Stern vom Observatorium seiner Heimatstadt Teramo entdeckt wurde. Ab 1948 wurde der Rahmen des "Urania" entsprechend den Möglichkeiten des nationalen Sportreglements mit einem Rohrrahmen ausgestattet, die Karosserieform wechselte gleichzeitig von einer Pontonform zur bekannten Torpedoförmigkeit mit Motorradkotflügeln. Er errang mit "Urania" zwei Klassensiege bei der Targa Florio und in Neapel 1948 und begann dann eine Kleinserie von diesen Fahrzeugen für andere Piloten herzustellen. Die Italienerin Theresa de Filippis, die später 1958 als erste Dame in einem Grand Prix startete, begründete ihre Karriere zehn Jahre vorher auf einem solchen "Urania 750 Sport" und bewahrte auch später der Marke "Giaur" - siehe unten - in der Dreiviertelliter-Sportwagenklasse die Treue.

Aus 745 ccm kamen beim "Urania" immerhin bei guter Fütterung etwa 42 Pferden ans Tageslicht, der brave BMW-Motor wurde dabei bis auf 7.000 Giri malträtirt. Größter Nachteil des "Urania" war jedoch der aus technischen Gründen weit



Von links:
Berardo Taraschi,
Attilio Gianni,
Domenico Gianni.

Der Gianni 750 Sport von
Maggioreello Maggiorelli.
Vorhergehende Seite:
Taraschi, Pilot und Konstrukteur,
1951 mit URANIA.



Pipi-feiner Motorenbau: der Gianni G2-Motor mit 4 Dell'Orto Motorradvergasern, 735 ccm, 60 PS/7.800 U/min.



Links: GIAUR-Champion 750 heute - die Spider-Karosserie ist original... der Motor weniger - das nimmt man auch bei der MM-Storica nicht so genau! Und man beachte die reichliche Auswahl an Pedalen und Hebeln.

Unten: Taraschi mit dem GIAUR-Champion 1953, Rennkurs Castello in Teramo. Rechts: Die spätere F1-Pilotin Maria Teresa De Filippis startet auf URANIA bei der Mille Miglia 1950; kniend am Wagen: Berardo Taraschi.



vorne eingebaute Motor, der dem extrem leichten Fahrzeug wegen der ungünstigen Gewichtsverteilung ein apertes Fahrverhalten verlieh, verbunden mit Problemen der Gemischaufbereitung des Boxers, der sich in extremen Kurven gerne "verschluckte". Dies erforderte ein Beibehalten der vollen Drehzahl auch in engen Kurven, eine Technik, die nach Aussage von Zeitzeugen nur von Wahnsinnigen, wie Taraschi selbst, Teresa de Filippis und ähnlichen Typen beherrscht werden konnte.

Auch eine Heckmotorversion des Urania hatte Taraschi um diese Zeit geplant, ließ dieses Projekt aber wieder fallen; im Nachhinein erkennen wir dies als einen seiner größten Irrtümer.

Nicht genug damit, entwickelte der umtriebige Taraschi einen Formel II Rennwagen für die Variante 500ccm-Kompressormotor, wieder mit einem BMW-Motor als Basis, hochgekitzelt durch ein Roots-Gebläse. Die Gurke musste beim GP von Bari gegen die 2-Liter-Saugmotoren der Formel II bestehen, wurde immerhin 8. im Gesamtklassement und Erster bei den 500ern. Die Tage des Urania-BMW waren jedoch mit dem Aufkommen der 4-Zylindermotoren, speziell dem jederzeit verfügbaren Giannini G2 gezählt. Taraschi entschied sich für die Verwendung dieses Motors und damit treten wir in die neue Ära des Giauur ein.

TERZO: GIAUR

Der geübte Karl-May-Leser wird bei "Giauur" in der falschen Richtung vermuten: Giauur steht für Giannini - Uranus und das kam so:

Aus der Zusammenarbeit von Berardo Taraschi mit Attilio Giannini entstand in der Folge der GIANNINI-URANIA, eben der GIAUR als Komposition des Fahrwerks des "Urania" mit dem bewährten Giannini

G1-Motor. Das Assembling des Giauur erfolgte weiter bei Taraschi in einer neuen Werksanlage, in der Via Crispi in Teramo. An Klienten wurden diese Fahrzeuge über die "Meccanica Taraschi" abgegeben, der Markenname "Giauur" war lediglich durch einen Handschlag zwischen den beiden Partnern entstanden und dabei blieb es auch. Dieser Giauur war ein zweisitziger Rennsportwagen, dessen Kotflügel abnehmbar waren und flugs konnte man dann daraus einen Rennwagen der "Formula Libre" - der Vorläuferklasse der Formel Junior - machen. Es gab diesen Giauur 750 auch als wunderschönes kleines Coupé, der 1950 die 750er-Klasse der Coppa Toscana dominierte, sowie als Formel III Monoposto mit 500 ccm, der auch als Halbliter-Kompressorvariante-Formel II zum Einsatz kam. 1953 erhielt der "Giauur-Champion" eine stromlinienförmige Spider-Karosserie.

Ab 1954 wurde dann der Giannini G2-Motor eingesetzt. Auch ein Coupé, der Sanremo, wurde bei der "Carozzeria Rocco Moto" - Ca.Mo. - in Auftrag gegeben. Die bisherige Formel III mit 500 ccm wurde in Italien bis 750 ccm freigegeben, was einen sofortigen Einsatz des vorhandenen Materials - durch Abschrauben der Kotflügel - als Monoposti ermöglichte. Darüber hinaus entwickelte Taraschi 1954 einen "echten" 750-Monoposto, den "Red Blitz" (sic!), der nochmals um 60 kg leichter als die Zweisitzer war. Damit errang Taraschi selbst den italienischen Staatsmeistertitel in dieser Klasse.

Bis etwa 1957 hatten seine Flitzer über 150 Klassensiege, hauptsächlich in italienischen Rennen wie Mille Miglia, Bologna-Raticosa, Giro della Calabria, Aosta-San Bernardo, Coppa dei Laghi, Catania-Etna, 12 Stunden von Pescara usw. errungen.

Was in dem kleinen G2-Motor steckt,

wurde auch bei Rekordversuchen 1955 in Monthlery gezeigt, wo mit Kompressor 115 PS aus den 750 ccm mobilisiert wurden. Zu guter Letzt versuchte man noch einen Einsatz in der auf 1000 ccm reduzierten Sportwagenklasse mit dem aufgebohrten, nunmehr aber langhubigen Triebwerk bei Bergrennen.

Mit dem Aufkommen der Formel Junior wurde das Interesse sowohl von der 750 Rennformel als auch der Klasse der Rennsportwagen abgelenkt. Taraschi produzierte noch unter eigenem Namen von 1958 bis 1960 sehr gefällige Formel-Junior-Monoposti. Insgesamt wurden neben 7 Taraschi Urania 48 Wagen als "Giauur" und weitere 63 Taraschi Formel-Junior zusammengeschrubt. Nachdem die Formel I neben den 2500 ccm Saugmotoren auch 750ccm-Kompressormotoren erlaubte, projektierte Taraschi sogar einen Formel I-Renner auf Basis des G2-Motors, kam dann aber bald zur Vernunft. Dafür nahm er selbst 1954 bis 1956 an allen nationalen GP der Formel I teil, allerdings mit einem modifizierten Ferrari Tipo166. Bis zuletzt waren die Erfolge der "Meccanica Taraschi" und die Rennfahrerkarriere Berardo Taraschis, der sich stets mit seinen besten Kunden auf der Piste matchte, untrennbar miteinander verbunden. Mit dem Ende der Frontmotor-Formel Junior und dem Aufkommen der Engländer in dieser Formel kam diese Ära zu ihrem natürlichen Ende.

Weiterführende Informationen über Giannini, Taraschi und Giauur:
Enzo Altoria: "Giannini", Ed. Automotica 1994, ISBN 88-86304-02-1
Enzo Altoria: "Berardo Taraschi, Urania-Giauur-Taraschi", Ed. Automotica, 1996, ISBN: 88-86304-01-3

(Vielleicht) Im nächsten Heft: 8. und letzte Folge: Kimini, Bandini und die Anderen.

