



MACCHINE ALL'ARRABBIATA

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

al dente zubereitet von Hans Jachim

6. ABTEILUNG: ENRICO NARDI: DER MEISTERTUNER UND SEINE LENKRÄDER



Wir Alpenländer kennen die Marke Nardi zumeist nur als

Hersteller von sportlichen Holzlenkrädern. Enrico Nardi (1907-1966) war aber wesentlich mehr: charakteristisch für den kleinen

ehreizigen Mann mit der Jockeystatur war seine Vielseitigkeit, in der er bekannteren Vorbildern wie Porsche ähnelt, seine aus einer übertriebenen Selbsteinschätzung stammende Unabhängigkeit und Non-Konformität - er führte alle Unternehmungen ohne bedeutende Geldgeber durch - und sein Eigensinn. Für letztere Eigenschaft flog er als Schüler in einem einzigen Jahr aus acht verschiedenen Schulen. Seine Story in aller Kürze: 1932 verdingt sich Jung-Nardi bei Vincenzo Lancia in Turin und bastelt mit seinem Freund Augusto Monaco seinen ersten Rennwagen, den "Chichibio" zusammen. Immerhin: 65 PS aus einem 998 ccm JAP-

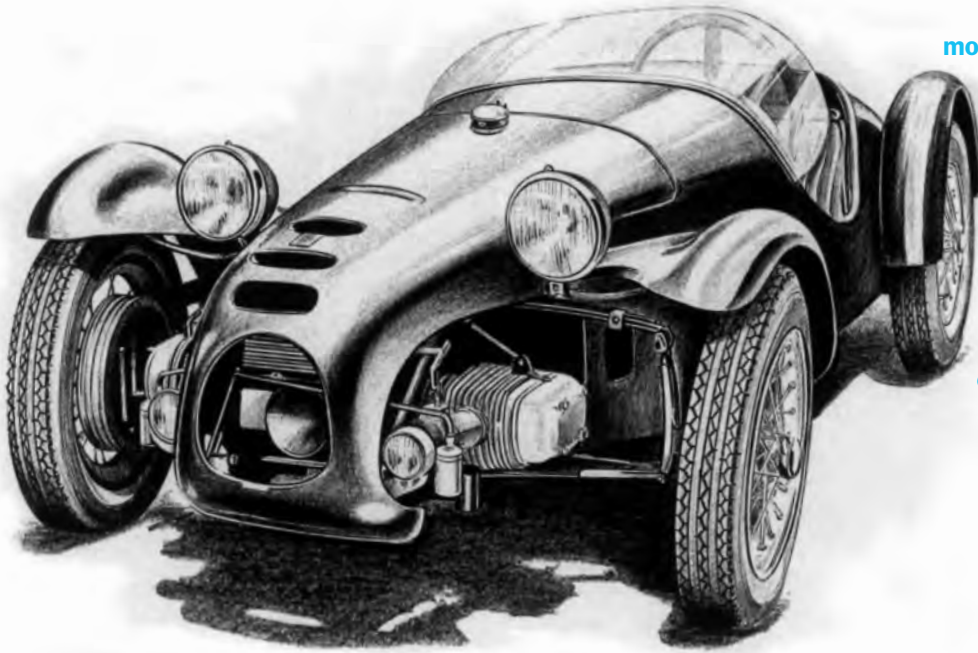
Motor, 5-Gang-Getriebe, innenliegende Bremsen hinten, Frontantrieb! Bereits damals weicht Nardi von den meisten anderen Italienern ab, indem er auf ausländische Triebwerke zurückgreift und sehr eigenwillige Konzepte anwendet. In Bauweise und Details - so etwa der Vorderradaufhängung - weist der Chichibio gewisse Ähnlichkeiten mit den "Morgan"-Threewheelern auf, wenngleich es sich hier um ein vierrädriges Gefährt handelt. Der Wagen war sehr erfolgreich bei Bergrennen und tauchte auch in Österreich beim Gaisbergrennen 1932 mit Fahrer Giulio Aymini auf, wo er viel bestaunt und in der AAZ mit einem Testbericht geehrt wurde.

Ab 1935 sucht Nardi sein Heil als Testfahrer beim Alfa-Team von Enzo Ferrari in Modena und ist der Erste, der den von Ferrari entwickelten legendären "158", den Alfetta - Rennwagen fährt. Er freundet sich mit Ferrari an, mit dem ihn einige Charaktereigenschaften verbinden - was nicht unbedingt als Kompliment zu verstehen ist. Enzo soll öfter Sonntags seine

Pasta bei Nardis verzehrt haben. Nardi folgt Ferrari auch, als sich dieser von Alfa trennt und den "Auto Avio 815" entwickelt. Nardi testet den "815" auf zehntausenden Testkilometern quer durch die Emilia und sitzt am Beifahrersitz eines der beiden Auto Avio, die 1940 am Gran Premio di Brescia - wir wissen schon: dem Mille Miglia-Ersatz auf dem Dreieckskurs Brescia-Cremona-Mantua - teilnehmen aber beide ausfallen. Die Freundschaft mit Ferrari ging so weit, dass gelegentlich auf dem späteren "Nardi-Danese" unter dem ND auch das "Cavallino Rampante" angebracht war, bewiesen durch Fotos dieser Epoche!

1946 trennt sich aber Nardi von Ferrari, nicht ohne vorher noch in der Kriegszeit sein Ingenieurstudium zu beenden. Der "Ingegnere", wie er jetzt von Freunden genannt wird, macht sich selbständig. Noch heute diskutieren die Fachleute, ob Nardi damals einen dritten "815", womöglich unter seinem eigenen Namen gebaut hat, Ferrari hatte dies stets vehement dementiert, vielleicht hatte er damit

Nardi-Danese mit BMW Boxer-
motor, erfolgreich ab 1947 in der
750er Klasse.



Linke Seite: Le Mans 1955 -
ein Bild mit verdeckter Tragik.
Der Nardi "Bisiluro" wird von
einem der drei teilnehmenden
Mercedes 300SLR eingeholt,
der dräuend die Luftbremse
betätigt. Später wird der Bisiluro
in den Graben "geweht",
der 300 SLR von Levegh
verunglückt und reißt über 80
Zuseher mit in den Tod!

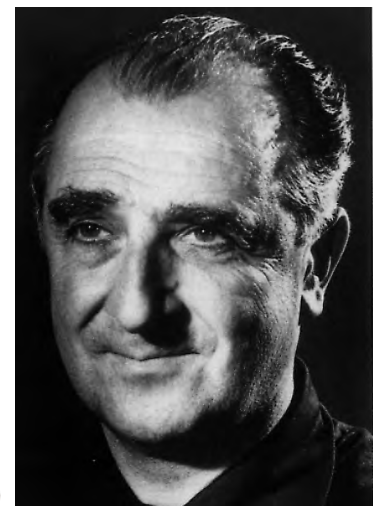
sogar Nardi "überzeugt". Nardis Tätigkeit ist eine Mischung aus Autohersteller und Ingenieurbüro. Einerseits verbessert er jeden Motor und jedes Fahrzeug, das ihm gebracht wird. "Frisieren" hat man das damals genannt. Andererseits schraubt er mit seinem Partner Renato Danese die "Nardi-Danese ND" Sport- und Rennwagen zusammen, unterstützt von seinem alten Freund Augusto Monaco. Es wurden zahlreiche Spider und Coupes mit Karosserien von Bertone, Alemanno und Rocco Motto auf Basis Alfa, Lancia und BMW hergestellt. Den größten Erfolg haben aber Zweisitzer und Monoposti, mit Motorradmotoren aus dem BMW R75-Wehrmachtsmodell und Rohrrahmen. Diesen Fahrzeugen gehört Nardis ganzes Herz. Die Leistung der R75 wurde dabei von ursprünglich 26 PS auf etwa 48 PS/6000 UMin angehoben, durchaus nicht ungewöhnlich, wenn man weiß, dass

dieses Wehrmachtsmodell auch bei uns in der Nachkriegszeit eine willkommene "Frisier-Basis" für Renneinsätze war, so etwa auch unter Patleich-"Christmann" in Österreich. Die Frage, ob dabei Nardi oder Dusio oder wer immer den Gitterrohrrahmen im Automobilbau "erfunden" hat, wollen wir fürs Erste nicht näher untersuchen. In den Monoposti finden dabei auch Kraftwerke von anderen Herstellern Verwendung, so auch von Gilera. Die kleinen "Boxer" siegen bei zahlreichen Rennen: Gino Valenzano erringt bei "Aosta - San Bernardino" einen Klassensieg mit 2 Minuten Vorsprung vor einem 750er Stanguellini, der Nardi wird von den Sportkommissaren zerlegt, weil man das nicht glauben will. Aber es ist ein 750er! Das Team Nardi und Danese erreicht einen Klassensieg bei der ersten "Coppa Dolomiti" 1947.

Trotzdem scheitert die "Ehe" der bei-

den unterschiedlichen Charaktere Enrico Nardi und Renato Danese. Nardi führt ab 1950 allein die Firma "Nardi & Co" weiter, behält aber das "ND" im Firmenlogo "NARDI - ND - TORINO" bis zum heutigen Tag bei. In seiner "Frisierstube" drängen sich die Kunden: Elio Zagato erhält einen von Nardi getunten Fiat 750, den er selbst karosiert und mit dem er zahlreiche Klassensiege erringt. Die vier Lancia Aurelia "B 20" für die MM 1951 Coupes werden von Nardi präpariert (sechs Dell'Orto Vergaser!). Nach Augenzeugenberichten "kamen damals einige Burschen von Lancia zu Nardi, um in seiner Werkstatt zu arbeiten: das war die Rennabteilung von Lancia!" Bracco Maglioli werden damit Zweite in der Gesamtwertung hinter dem um 145 PS stärkeren Ferrari von Villoresi. Aber auch prominente Künstler wie Raf Vallone, ("troppa brillantina" - O-Ton des

Rechts: Sensation
beim Gaisberg-
rennen 1932 -
Nardi-Monaco
"Chichibio"
mit Fahrer
Giulio Aymini.
(AAZ)





**Nardi-Crosley 750, Le Mans 1954.
Rechts u. unten: Nardi Bisiluro mit
Giannini G2-750-Motor.**



Pulloverträgers Nardi), Jean Gabin und Ugo Tognazzi sind darunter, die ihre privaten Flitzer "frisieren" lassen.

Ein Versuch eines Formel-I Rennwagens mit einem 2-Liter-Aurelia-Motor erweist sich 1952 als Fehlschlag. In der "Oberliga" entwickelte ND noch einen 1500 Sport, basierend auf dem 8-Zylinder-motor des Autoavia (Ferrari) von 1939. Dieses Fahrzeug nahm 1952, 53 und 54 an der MM teil.

1954 geht es dann nochmals flott her: Nardi versucht sich in der 750 ccm-Klasse mit einem amerikanischen Crosley-Motor (nicht zu verwechseln mit dem britischen "Crossley") in Le Mans, scheidet aber mit technischem Defekt aus. 1955 will er es nochmals genau wissen und konstruiert den "Bisiluro", also einen "Doppelrumpfwagen" mit 735 ccm Giannini-Motor. Das extrem leichte futuristische Gefährt wird beim Überholen durch einen schnelleren Konkurrenten buchstäblich "vom Winde verweht" und verlässt solcherart die Piste, nicht ohne vorher seine schnellste Runde mit 148 km/h in den Rundenprotokollen zu deponieren. Übrigens: Die Idee eines Doppelrumpfwagens hatte bereits Piero Taruffi, der 1954

mit seinem "TARF" mit 500 ccm Gilera-Motor bei Rekordversuchen in Monthlery erstmals für diese Klasse die 200 km/h-Grenze überschritt.

Das letzte eigenständige Nardi-Modell war dann 1955 der "Raggio Azzurro", ein wunderschönes von Michelotti gezeichnetes Coupé, mit einem von Vignale produzierten Aufbau. Das Fahrwerk basierte auf der Lancia Aurelia, selbstverständlich mit dem von Nardi bevorzugten Rohrrahmen.

Um 1957 wurde schließlich die Automobilproduktion eingestellt, Nardi konzentrierte sich ausschließlich auf die Produktion von Lenkrädern, nachdem er bereits 1951 mit der Herstellung von handgefertigten Holzlenkrädern begonnen hatte. Die ersten Abnehmer waren anfangs Pegaso, Maserati und fallweise Lancia, vorerst nicht Ferrari, denn die seinerzeitige Trennung war für den Alten wie immer so etwas wie Hochverrat. Aber schließlich heilte die alte Wunde und Nardi nutzte nun die alte Freundschaft mit Ferrari: praktisch alle (!) Ferraris wurden ab 1958 mit Nardi-Lenkrädern ausgeliefert und auch andere Hersteller folgten, so dass ein Nardi-Lenkrad in Kürze zu einem

Statussymbol und zum "Tüpfelchen auf dem i" für sportliche Autos wurde. Diese Art Lenkräder hat aber auch einen technischen Vorteil, den man als Benutzer eines moderneren Fahrzeugs nicht mehr nachempfinden kann: durch die größere Elastizität gegenüber heutigen Serienlenkrädern soll damit auch die Übertragung von Vibrationen der Vorderachse gedämpft werden, ohne dass dabei der direkte Kontakt zur Lenkung verloren geht.

Enrico Nardi starb 1966 im 59. Lebensjahr, die "Nardi-Italia s.p.a." hält bis zum heutigen Tag sein Erbe aufrecht.

Weiterführende Informationen über Nardi:

Franco Varisco: "NARDI - una storia di automobili e volanti", L.d.A/Milano 1987 ISBN: 88-7672-009-X

"Ferrari-World" No. 5/1990: Varisco/Zucconi:

"Ferrari & Nardi; Una lunga amicizia"

"Classic and Sportscar", Nov. 1993:

"Nardi: Wheelsman"



*Im nächsten Heft:
Taraschi und Giannini:
der "Wolf der Abruzzen" und
seine römischen Freunde.*