

## KLEINE RENNSPORTWAGEN IM ITALIEN DER NACHKRIEGSZEIT 5. TEIL



# 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*

## 5. ABTEILUNG:

### DIE KLEINEN ABER FEINEN FABRIKANTEN: MORETTI, SIATA, ASA - UND EIN VERLEUGNETES FERRARI-KIND



#### **MORETTI, TURIN**

Giovanni Moretti, Jahrgang 1904, schlug sich nach dem frühen Tod des Vaters als Volontär in der Motorradfabrik "La Elect" in Turin durch und

brachte es bald zum Chef der Fahrzeugerprobung. 1926 gründete er dann seine eigene Werkstatt, natürlich in Turin, wo er alsogleich ein 175er Motorrad sowie Motorkarren auf Basis von JAP, MM, SAMP und DKW entwickelte. Noch vor dem Krieg wurde ein Kleinwagen mit 500 ccm-Motorradmotor im Heck konzipiert, vorerst mit drei Rädern.

Die Erfahrung mit Transportvehikeln half Moretti, die Kriegsjahre zu überstehen. Nach dem Krieg entwickelt er mit seinen Partnern, den ehemaligen Besitzern von "La Elect" die Moretti "Cita", ein richtiges Automobil. Der Name bedeutet im piemontesischen Dialekt soviel wie

"Zwergel" und ein solches ist die "Cita" auch: ein wasser gekühlter Zweizylinder mit 350 ccm und 14 PS verschafft dem "Wichtl" immerhin eine Spitze von 85 km/h. 1948 folgte eine zweite Serie mit verbesserter Karosserie, insgesamt gab es mehr als sieben Zwerge, nämlich an die hundert Exemplare.

1949 folgte ein "Moretti 600" als Lückenfüller zwischen Topolino und Fiat 1100 A, gleichzeitig entwickelte Aquilino Branca, der bis in die Sechzigerjahre bei Moretti blieb, den ersten Doppelnockenmotor. Wie wir bereits gelernt haben, war dies das Meisterstück für den gehobenen Motorenbau in der damaligen italienischen Motorwelt. Die Karosserien dieser Fahrzeuge wurden zwar bei Michelotti entwickelt, aber bei Moretti selbst hergestellt. Giovanni Moretti scheute sich aber auch nicht, dem Meister Michelotti ins Konzept zu fuhrwerken und bei den kühnen Formen dieser frühen Moretti mitzureden oder besser: mitzuzeichnen.

Spezifisch für die "Moretti Fabbrica Automobili" war der hohe Grad an Eigen-

fertigung: die meisten Bauteile, auch die Motoren wurden komplett im Hause entwickelt und gebaut. Auch in der Produktpalette unterschied sich Moretti von den zahlreichen Motortunern, die wir hier beschreiben: neben Rennsportwagen entstand eine schier unüberschaubare Zahl von Nutzfahrzeugen, Klein-PKW, vor allem viersitzige Limousinen und Cabrios mit 600 und 750 ccm, aber auch Kleintransportern und Pritschenwagen. Damit war Moretti lange Zeit präsent. In der Schweizer "Autorevue" von 1960 sind neben dem "Formula Junior"-Rennwagen sieben weitere Modelle aufgelistet: 750 Turismo, 750 Super Turismo und 750 Gran Turismo (55 SAE-PS/6500 aus 750 ccm!), der Moretti 820, 1000, 1200 Spider, 1500 Golden Arrow. Sie alle hatten im Prinzip die gleiche aufwendige Motorcharakteristik, lediglich mit straßentauglichen Leistungsparametern.

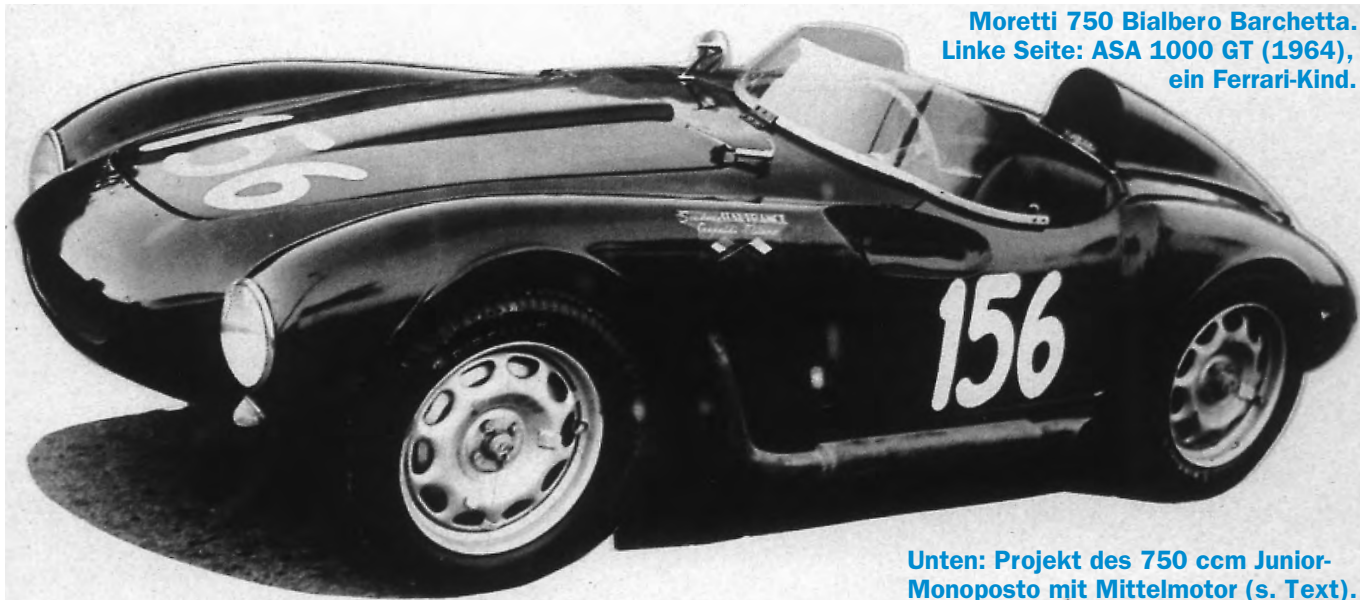
Der bekannteste der kleinen Moretti-Renner war der auch im Ausland bis in die 60er Jahre zum Verkauf angebotene 750 Competizione: vorerst mit 58 PS als OHC,

zuletzt 75 PS/8500, DOHC-Alu-Kopf, 2 Doppelvergaser Weber, 630 kg, 180 km/h als 1- bis 2-plätziges offener Rennsportwagen. Dieser Winzling hatte eine Länge von 350 cm und eine Höhe von 95 cm. Die Bodenfreiheit von 12 cm ermöglichte lockeres Überfahren von Kieselsteinen und ähnlichen Hindernissen. Das Motörchen, eine komplette Eigenentwicklung, kam auch in einer wunderschönen Berlinetta- und einer Spider-Variante zum Einsatz, deren Linien zwar von Michelotti gezeichnet wurden, deren Alukarosserie aber nach alter Hausmachertradition bei Moretti selbst hergestellt wurde. Gleichzeitig mit Bekanntgabe der "Formel Junior" wurde ein als "Junior" bezeichneter Monoposto, aber mit einem Drei-Viertel-Liter-Motor vorgestellt, eine spätere Version mit Heckmotor und Dion-Hinterachse kam nicht über das Projektstadium hinaus.

Jedenfalls spezialisierte sich Moretti

bei den Wettbewerbsfahrzeugen auf die Mikroklasse bis 750 ccm, obwohl auch anspruchsvolle hubraumstärkere Triebwerke selbst entwickelt und in Straßenzfahrzeuge eingebaut wurden, wie der 1500 Golden Arrow mit Doppelzündung, der Moretti 2500 SS, der 1200 Sport von 1956 und der 125 GS 1,6 ltr. Überhaupt war Moretti sehr auf Werbung bedacht und präsentierte seine Straßenzfahrzeuge oft und gerne bei Schönheitswettbewerben, wo sie auch zahlreiche Preise einheimsten. Aber auch der Sport kam nicht zu kurz: bereits 1952 belegten zwei Moretti 750 Coupés bei der Rallye Algier-Kap, gewissermaßen einem Vorläufer der heutigen Paris-Dakar, die Plätze eins und zwei der Klasse, wobei gleichzeitig ein neuer Motor mit einer oben liegenden Nockenwelle erprobt wurde. Daraufhin wurde auch das 750 Serien-Coupé mit dem Namen "Le Cap" versehen. Der "Monoalbero" sollte daraufhin auch zum Standard für die

Ende der Fünfzigerjahre beschäftigte die Firma Moretti mit ihrem neuen Sitz in der Via Monginevro an die 200 Mitarbeiter, zog sich aus der Sportwagenentwicklung zurück und konzentrierte sich auf die kommerziell erfolgreichere Anfertigung einer unüberschaubaren Vielfalt von Sondermodellen auf Serienfahrzeugen, vom Fiat 600 bis zum "132", die auch im Haus vom Schweizer Dany Bravand gezeichnet wurden. Im Laufe der Zeit baute Moretti insgesamt mehr als 5.000 seiner manchmal sehr eigenwillig-exklusiven Fahrzeuge, etwa 1.500 gingen allein in die USA. In den späten Sechzigerjahren entstanden noch 2+2-sitzige Coupés und noch später Umbauten auf Fiat-Basis. Ab 1974 ging es dann bergab. Die Söhne von Giovanni Moretti, Gianni und Sergio versuchten mit einem Karosseriebetrieb zuletzt die Firma vor dem drohenden Kundenverlust zu retten. Leider vergeblich, die "Fabbrica Automobili e Stabilimento



**Moretti 750 Bialbero Barchetta.**  
Linke Seite: ASA 1000 GT (1964),  
ein Ferrari-Kind.

**Unten: Projekt des 750 ccm Junior-Monoposto mit Mittelmotor (s. Text).**

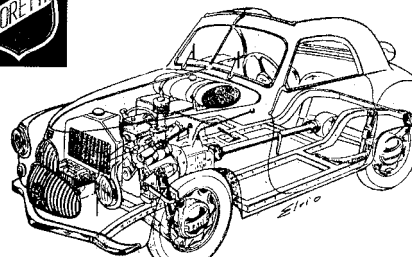


**Giovanni Moretti (1904 - 1981)**

Moretti Straßenzfahrzeuge werden. An drei aufeinanderfolgenden Jahren, 1950 bis 1952, nahm Moretti mit seriennahen Fahrzeugen und mehr aus Werbegründen an der Mille Miglia und in Le Mans teil. Weitere Erfolge hatten die 750er auch im Ausland und hier besonders in Kalifornien, einem der Hauptexportländer von Moretti. Die Typenübersicht ist dabei nicht sehr leicht zu wahren: permanent wurden neue Modelle mit werbewirksamen Namen vorgestellt, auch im Ausland, besonders in der Schweizer Autorevue scheint Moretti in den Fünfzigerjahren jährlich mit neuen Modellen auf, während etwa Cisitalia, Stanguellini usw. kaum Exportanstrengungen unternahmen. Am bekanntesten wurden auch bei uns die 750 ccm Gran Sport-Modelle mit Doppelnockenmotor, die als Barchetta und als Berlinetta, also als Roadster und Coupé verfügbar waren.



**Unten: Moretti 350 "Cita" (Zwergler).**





Carozzerie", wie sie seit 1961 benannt wurde, schloss ihre Tore im Jahre 1993. Der Gründervater Giovanni Moretti war bereits 1981 verstorben. Heute trifft man bei historischen Veranstaltungen selten auf Autos aus dem Hause Moretti, was bei Kenntnis des Produktionsumfangs und Exportanteils von Moretti eigentlich überrascht. Schade!

Weiterführende Literatur über Moretti:  
 Mario Ruberi: "Moretti Story", Tip. Egizio, Torino, 1989  
 Auto d'Época, Juli/Aug. 1998, "Moretti Story"  
 Auto d'Época, März 1989: "Giovanni Moretti. L'uomo di una volta."



**SIATA,  
 TURIN**

Die "Società Italiana Applicazioni Trasformazioni Accessori" - also SIA TA - wurde 1929 von dem Rennfahrer Giorgio Ambrosini (1890 - 1974) ins Leben gerufen.

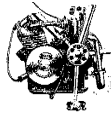
Über den richtigen Firmennamen diskutieren die Gelehrten: es gibt abwechselnd noch die Versionen "...Trasformazioni Automobilistiche" und "...Trasformazioni Auto-Aviatori"; wir wollen das hier aber nicht so genau untersuchen.

Die Firma hatte ihren Höhepunkt bereits vor dem Krieg erreicht, wobei sie einen guten Ruf als Konstrukteur von hochgezüchteten Zylinderköpfen für FIAT-Motoren erwarb. Schon 1933 entwickelte Ambrosini den Zylinderkopf für den Fiat-Balilla in der Mille-Miglia Rennversion. Der brave Balilla-Motor soll dabei von 22 PS bis auf 38 rassistige Cavallo gebracht worden sein und man berichtet von 154 km/h Spitze eines derartigen Siata-508S, allerdings mit 55 PS-Kompressormotor.

Kaum war der Fiat 500A (noch mit "stehenden" Ventilen) auf dem Markt, stürzten sich die Tuner, allen voran Siata auf das kleine Werkel. Ambrosini entwickelte den "Siata-Supertesta"-Zylinderkopf mit hängenden Ventilen (OHV) als Umbausatz, der sofort von zahlreichen Tunern als Basis verwendet wurde, so auch von Stanguellini, bevor er seinen eigenen 750er Motor entwickelte. Der Siata-Kopf brachte etwa 20 PS anstatt der ursprünglichen 13 und war daher neben dem "Testadoro" - den wir später noch kennen lernen werden - die erste Wahl für die sportiven "Topolinisti", die damit auch zahlreiche sportliche Erfolge einheimsten, zum Teil in serienmäßigen Topolinos aber auch in einer Unzahl kühner Eigenbaurennern mit Topolino-Fahrgestell. In der Folge entstanden auch bei SIA TA eigene kleine Sportwagen auf Basis des Topolino A-Modells. Die Motoren wurden auf 569 ccm, bei einigen Modellen bis auf 650

**La produzione S.I.A.T.A.**

fedele ai suoi principi di onestà costruttiva, praticità, affidabilità ed economici tecnici, continua ad essere nell'avanguardia in tutti i campi della meccanica automobilistica.



**CUCCIULO**

motorino quadrilatero per basileto di qualsiasi tipo, da cm. 4 tempo - velocità in linea - controllo in blocco a due velocità con comando automatico - trasmissione a catena - cambio diretto - prestazioni eccezionali, miscelato in Italia.

**Supertesta S. I. A. T. A.**

a valvole in testa per Fiat 500 - Intersparabile - lubrificatore di tutti in vitro - della cilindrata 750 cmc. Adatto per ingombri corse della categoria sportiva.



**Trasformazioni**

utilizzate speciali del telaio Fiat 1000 L. In ogni pratica, economico ed veloce da trasportare. Potenza alle oltre 100 km/h.

**S. I. A. T. A.**

SOCIETÀ ITALIANA APPLICAZIONI TECNICHE AUTOMOBILISTICHE  
 VIA EGIZIO, 10 - TORINO



**Ambrosini neben dem Werkswagen der MM 1952, einem 750 ccm SC auf Basis Topolino-B-Maschine.**

ccm vergrößert, mit SIA TA-Zylinderköpfen versehen und mit eigenen, sehr aerodynamischen Leichtmetallkarosserien verheiratet. Es gab zwei Ausführungen, die beide nach berühmten Rennstrecken benannt wurden: "Monza" für das Coupé und "Pescara" für den Spider bzw. die "Barchetta", wie die Italiener diese Bauform nennen. Mit dem Stromlinienförmigen "Monza" wurde 1938 der internationale Klassenrekord für 24 Stunden auf einen Schnitt von 112 km/h geschraubt, nicht schlecht für den kleinen Heuler, oder? Auch wurde - noch vor dem Krieg - ein Modell namens "Amica" als Cabrio und Coupé in kleiner Stückzahl nach einem Bertone-Entwurf und mit Karosserie von Motto präsentiert.

Nach dem Krieg, der das Werk in der Via Leonardo da Vinci in Turin komplett zerstört hatte, ging Ambrosini unverzüglich an den Wiederaufbau und entwickelte den Fahrradhilfsmotor "Cuccioolo" (Hündchen) mit 48 ccm, der sehr

starke Verbreitung fand und später von Ducati übernommen und weiterentwickelt wurde. Bis 1949 wurden unglaubliche 100.000 Exemplare des Cuccioolo verkauft, wahrlich ein Beitrag zur Massenmotorisierung! Für die betuchtere Clientel wurde der Siata-Umbausatz für den Topolino Tipo 500 B als "SIA TA-Supertesta" propagiert, gleichzeitig ist jetzt die Mitarbeit am Fiat 8V-Projekt (der "Otto Vu") im Jahre 1958 erwähnenswert, wobei auch eine getunte Version, der SIA TA 208S entstand.

Damit nicht genug, bastelte man bei SIATA bereits in den ersten Nachkriegs-



jahren wieder an eigenen kleinen Rennern für die 750er-Klasse, mit dem Fiat 500B-Motor und selbstverständlich dem "SIATA-Supertesta". Mit dreifach gelagerter Kurbelwelle gab es dabei 42 PS bei 6000 giri!

Neben dem wunderhübschen 600er Cabrio "Amica" (Topolino-Motor 500C), einem Miniatur-Luxuswagen mit Rohrrahmen, bei Bertone hergestellt, der sich in Italien fast von selbst verkaufte, einem komplett selbst entwickelten Kleinstwagen "Mitzi" (wirklich!) mit 2



Zylinder/400 ccm und dem Siata Daina 1400 Gran Sport anfangs der 50er Jahre entstand auch der für unsere Betrachtung interessante 750 Sport. Von diesem wurden von 1951 bis 1959 etwa 50 Exemplare mit einer wunderschönen Bertone-Karosserie produziert. Mit dem 724 ccm Crossley Motors verkaufte sich die kleine Barchetta auf dem US-Markt wie heiße Hamburger. Später wurden dann auch Elfhunderter- und 750ccm-Versionen dieses Siata Typ 300 BC mit Fiat-Motoren erzeugt, ab 1959 findet man auch die Bezeichnung Siata 750-Abarth. Die kleine Barchetta sieht aus wie ein leicht geschrumpfter Ferrari 166 MM und ist heute trotz der eher mäßigen 32 Cavalli - in der Crossley-Version - ein gesuchtes Fahrzeug, auch für den Einsatz bei historischen Rennen.

Um die Mitte der Fünfzigerjahre war SIATA mit etwa 35 Mitarbeitern eine richtiggehende kleine Fabrik, damals größer als Nardi - der für die kleinen Renner Rohrrahmen lieferte - oder OSCA. 1955 wurde der "SIATA 1250 derivazione Fiat" als Coupé in sechs Exemplaren und mit Zagato-Karosserie als Kampfansage an die Alfa Giulietta und den Porsche 356 in die Schlacht geworfen.

Leider und trotzdem: 1959 vorerst liquidiert, sollte SIATA 1960 nochmals unter Mithilfe von Abarth wiederbelebt werden, von dem man sich aber 1961 wieder löste. Neben dem bereits erwähnten 750-Siata-Abarth entstanden in dieser letzten Phase Coupés auf Fiat-Basis mit 1400 bzw. 1600 ccm sowie der SIATA Spring 850, eigentlich mehr ein Damenfahrzeug im Retro-Look, der bei uns relativ bekannt geworden ist. 1970 wurden dann endgültig die Werkstore bei SIATA geschlossen.

Weiterführende Literatur über Siata:  
*Automobil- u. Motorrad Chronik*, 10 u. 11/1984  
*Im Internet*: [www.zarattini.com/siata/siata.htm](http://www.zarattini.com/siata/siata.htm)  
 Stefano Bedoni/Roberta Tragni - CD-ROM, Turin 1998



### ASA UND DIE KINDESWEGLEGUNG VON ENZO FERRARI



1962 betrieb Enzo Ferrari so etwas wie Kindesweglegung: er verhöberte die Lizenz zum Bau der von ihm ab 1960 über sein Ingenieurbüro "SEFAC" entwickelten "Ferrarina" an Oronzo de Nora, einen kapitalkräftigen Industriellen und an dessen Sohn Niccolò. Nicht aber das Namensrecht an "Ferrari" und so wurde der "ASA" geboren, wobei ASA schlicht für "Automobili S.A." oder "Autocostruzione Società per Azione", also "Automobil-AG" steht, nicht gerade einfallreich.

Die Vorgeschichte in Kürze: bereits 1959 ließ der Commendatore auf einer Pressekonferenz die Katze aus dem Sack. Ein 850 ccm Straßensportwagen mit dem Namen "Ferrarina" sollte entwickelt werden. Das Projekt wurde auch realisiert. Ferrari-Kenner vermuten, dass dies bereits mit der Absicht geschah, den Prototyp samt Lizenz zu verkaufen. Der kleine Motor stammte ausnahmsweise nicht von Fiat sondern war eine Eigenentwicklung von Ferrari, genau genommen aus den Bauele-

menten des V12, reduziert auf 4 Zylinder. Bereits 1960 wurde die Maschine in ein Fiat-1200-Chassis verpflanzt, das Ganze bekam eine Coupékarosserie von Bertone. Das Ergebnis wurde ausdrücklich unter dem Namen "Ferrarina" vorgestellt und konnte von der Presse probegefahren werden. "Auto-Motor u. Sport" berichtete darüber. Etwa 75 Pferdchen beschleunigten die kleine Rakete auf 160 km/h, nicht wenig für ein Straßensportwagen mit - vorläufig geplanter - Großserie. Unentschlossen ging es dann langsam weiter, bis de Nora auf den Plan trat.

Ein kleines 2-plätziges Sport-Coupé, geschneidert von Bertone - Gruß vom NSU Sportprinz! - wurde 1962 vorgestellt: der auf 1032 ccm vergrößerte 4 Zylinder ohc sollten bei 7000 U/min 97 PS produzieren, was von Insidern aber leicht angezweifelt wurde. Diesem ASA-

**Oben: Die "Ferrarina", der 850 ccm - Volks-Ferrari", wie er 1960 der internationalen Presse vorgestellt wurde. Links: Der Motor des ASA 1000 GT (Siehe auch Abb. S.50).**

Coupé folgten auch ein Spider und eine LM-Rennausführung, die Produktion wurde 1967 nach geschätzten 75 bis 100 produzierten Fahrzeugen eingestellt; die genauen Produktionszahlen sind nicht bekannt. 1965 wurde das Modell aber von der FIA als GT homologiert, was eigentlich eine Produktion von zumindest 100 Fahrzeugen erfordert hätte. Aber so genau darf man das wieder nicht nehmen ... 1963 starteten drei ASA "Mille" in Le Mans, fielen aber aus.

1966 war in Genf der ASA 613 Rollbar zu sehen, ein 1290 ccm 6-Zylinder Cabrio-Coupé Convertible, heute würde man "Targa" dazu sagen, von dem ganze 3 Einheiten in Produktion gingen. Damit war aber die kurze Geschichte von ASA auch schon zu Ende.

Literatur über ASA,  
*De Nora*: "Gente Motori" No.8/1995: "Addio al costruttore della Ferrarina" (necrologio - Nachruf)  
 "Auto d'Epoca", No.4/1995: "Ferrarina? No, ASA!"  
 "Classic and Sportscar", Dec. 1993: "Enzo's Baby"  
 "Auto Motor-u.Sport", Heft 11/1960: "Der Volks-Ferrari"

*Im nächsten Heft: Nardi, der Meistertuner und seine Lenkräder*

