

NUMMER

Mit dem Vallelunga debütierte De Tomaso als Sportwagenhersteller. Zwar war der Erstling kein Verkaufsschlager, doch sorgte er für ordentlich Krawall unter den italienischen Sportwagenbauern. SPIRIT hat mit dem ersten gebauten Serienmodell eine Spritztour unternommen und überprüft, ob der Vallelunga hält, was er optisch verspricht.

Text Patrik Hellmüller | **Fotos** Manuel Schmid

DE TOMASO VALLELUNGA





Es war um die Jahrtausendwende. Ich war 16 oder 17 Jahre alt und besuchte mit meinem Vater und einer Gruppe Alfisti die Mille Miglia als Zuschauer. Unser Quartier war das Hotel Canalgrande in Modena. Am Abend haben wir im prächtigen Hotelspeisesaal gegessen. Plötzlich verstummten die angeregten Gespräche. Als ich mich zum Eingang drehte, sah ich einen gesundheitlich bereits stark angeschlagenen Mann im Rollstuhl: Alejandro de Tomaso. Trotz seines Zustandes hatte er einen wachen Blick. Ich erinnere mich, wie er unsere Schweizer Gruppe in einer lebhaften Ansprache willkommen hiess, denn das Hotel Canalgrande gehörte früher der Familie de Tomaso. Schon damals kannte ich die Autos des in Argentinien geborenen Rennfahrers, Konstrukteurs und Unternehmers. Auch hatte ich gehört, dass Alejandro de Tomaso vielerorts mit einer Art Bewunderung als Schlitzohr bezeichnet wurde und nicht nur beachtliche Renn- und Sportwagen auf die Strasse, sondern auch einige abenteuerliche Deals in trockene Tücher gebracht hatte.

DER ERSTE STRASSENSPORTWAGEN

Fünfundzwanzig Jahre später befinde ich mich in einem anonymen Gewerbebau. Ein Schweizer Autosammler und -kenner präsentiert mir gerade seinen De Tomaso Vallelunga. Dabei handelt es sich um das erste Strassenauto des Herstellers. Das Exemplar, in dem ich

probeweise Platz nehme, ist zudem das allererste Serienmodell. Es trägt die Chassisnummer 0101 und wurde von der Carrozzeria Ghia gebaut.

Der Sammler, der hier nicht in Erscheinung treten möchte, meint, ich solle am besten gleich eine Probefahrt unternehmen – so bekäme ich ein Gefühl für das Auto. Da kann ich schwerlich Nein sagen! Ich drehe den Zündschlüssel und der getunte Ford-Motor erwacht unmittelbar hinter mir zum Leben. Über die offene Schaltkulissee lege ich den ersten Gang ein und rolle vorsichtig aus der Halle. Das Auto ist mit rund 700 Kilogramm derart leicht, dass das Manövrieren mit dem winzigen Lenkrad und ohne Servolenkung mühelos gelingt.

ITALIENISCHE LEBENSFREUDE TROTZ ENGLISCHER GENE

Während ich aus der Stadt steuere, kommt der Motor auf Betriebstemperatur. Als die mittig angebrachte Anzeige für die Wassertemperatur grünes Licht gibt, schalte ich an einem Ortsausgang in den zweiten Gang hinunter und trete das Gaspedal durch. Der 1,5-Liter-Motor, der sich bisher akustisch zurückgehalten hat, dreht voller italienischer Lebensfreude hoch, begleitet von einem kernigen Klang – man könnte vergessen, dass er auf dem bürgerlichen englischen Ford-Kent-Motor aufbaut. Der nächste Gang lässt sich dank kurzem Schaltweg präzise und schnell einlegen. Es kostet

Flach, schnittig, rassig

Der Vallelunga war der erste Strassensportwagen von De Tomaso. Er ist nach der gleichnamigen Rennstrecke in der Nähe von Rom benannt. Nur 60 Exemplare wurden gebaut, 45 sind heute noch bekannt.





Vallelunga-Historie

Der Vallelunga war der erste Seriensportwagen von De Tomaso. Ursprünglich 1963 als Spider vorgestellt, ging er in der Serie als Berlinetta in Produktion. Die Fahrzeuge entstanden zwischen 1965 und 1967. Wie viele Exemplare tatsächlich gebaut wurden, darüber kursieren unterschiedliche Zahlen. Deshalb haben wir beim führenden Vallelunga-Spezialisten Janosch Jurowski nachgefragt, der kürzlich ein Buch über das Modell veröffentlicht hat. Nach seinen Recherchen gilt es als sehr wahrscheinlich, dass 58 Fahrzeuge sowie zwei zusätzliche Karosserien gefertigt wurden.

- ⇒ Drei Fissore-Prototypen mit Alukarosserie und komplett aufklapbarem Heck
- ⇒ Zwei zusätzliche Alukarosserien, die später zerstört wurden
- ⇒ Ein Vorserienmodell von Ghia mit Aluminiumkarosserie, jedoch ohne aufklappbares Heck
- ⇒ Vier Ghia-Vorserienmodelle mit Glasfaserkarosserie, aber mit der Hinterradaufhängung der Fissore-Prototypen, die vorwiegend für den Motorsport geplant waren
- ⇒ Fünfzig Ghia-Serienfahrzeuge mit einer Glasfaserkarosserie ohne aufklappbares Heck mit den Fahrgestellnummern 101 bis 150, wobei nicht restlos geklärt ist, ob das letzte Auto tatsächlich gebaut wurde

Von Jurowski haben wir zudem erfahren, dass Ghia die Glasfaserkarosserie nicht selbst fertigte, da das Unternehmen damals keinerlei Erfahrung mit diesem Material hatte. Stattdessen wurde der Bootsbauer Cigala & Bertinetti aus Turin beauftragt. Jede Karosserie erhielt nach Fertigstellung per Hand und Pinsel eine grüne Karosserienummer, die auf der Trennwand zwischen Innen- und Motorraum hinter dem Fahrersitz angebracht wurde. Bei der Endmontage wurde aber nicht immer auf die Übereinstimmung zwischen Karosserie- und Rahmennummer geachtet. Die Produktion der Rohrrahmen übernahm Marchesi & Co. aus Modena. Das Unternehmen existiert heute noch.

Wohin die Vallelunga geliefert wurden, ist nur bruchstückhaft dokumentiert: Drei Fahrzeuge gingen nach Spanien, zwei in die USA, und das hier gezeigte Exemplar blieb vermutlich nach der Präsentation am Genfer Salon in der Schweiz. Der Grossteil der übrigen Exemplare wurde wohl innerhalb Italiens verkauft. Erwähnenswert ist zudem, dass der Vertrieb direkt über Ghia lief. Weitere Details zum Vallelunga liefern die Bücher von Janosch Jurowski und Marcel Schaub.



Klein, aber oho

Der Vallelunga wiegt nur 700 Kilogramm und steht auf 13-Zoll-Felgen.

Selbstbeherrschung, ihn nicht ebenfalls auszudrehen und weit über das Tempolimit hinauszuschliessen. Ich gehe vom Gas, und der kleine Sportwagen bollert, dass es eine Freude ist.

Dank konsequentem Leichtbau reichen 105 PS, um richtig schnell zu sein. Übermotorisiert ist der Vallelunga jedoch nicht. Das Fahrwerk würde mit zusätzlicher Leistung problemlos fertig. Das Fahrgefühl erinnert stark an einen Gokart oder Rennwagen. Kurven lassen sich messerscharf anfahren, die winzigen 13-Zoll-Räder kleben förmlich auf der Strasse. Zugleich hinterlässt der De Tomaso einen erstaunlich soliden Eindruck – eigentlich untypisch für den Vallelunga. Denn Leichtbau und herausragende Fahreigenschaften hatten bei seiner Entwicklung klar Vorrang vor tadelloser Verarbeitung oder Robustheit. In unserem Fall trifft aber de Tomasos Talent als Konstrukteur auf die Präzision eines Schweizer.





DE TOMASO VALLELUNGA

Baujahr 1965 | **Motor** 1,5-Liter-4-Zylinder-Motor | **Leistung** 105 PS bei 6500 U/min
Drehmoment 175 Nm bei 3600 U/min | **Kraftübertragung** 4-Gang-Schaltgetriebe
Länge/Breite/Höhe 3840/1600/1080 mm | **Gewicht** 700 kg (leer) | **Höchstgeschwindigkeit** 210 km/h
Beschleunigung 0 bis 100 km/h in 8 s | **Produktion** 60





EIN SCHWEIZER AUTO

Der hier gezeigte Vallelunga befindet sich mindestens seit 1969 überwiegend in der Schweiz – ziemlich sicher sogar schon seit 1966. Vieles deutet darauf hin, dass genau dieses Auto 1966 am Genfer Salon präsentiert wurde und danach in der Schweiz verblieb. Den grössten Teil seines Autolebens verbrachte 0101 beim 2023 verstorbenen Marcel Schaub, einem der international führenden Experten für De Tomaso. Akribisch recherchierte er die Firmengeschichte und beseitigte so manche Ungereimtheit mit detektivischem Gespür, Ausdauer und Gründlichkeit. Seine Erkenntnisse gipfelten im viel beachteten Buch «De Tomaso – Racing Blue Blood», das er gemeinsam mit dem Argentinier Alejo Perez Monsalvo bei McKlein herausgab.

Schaub, den ich leider nie persönlich kennengelernt habe, wird von Weggefährten als umgänglicher Perfektionist beschrieben – ein Gegenpol zu Alejandro de Tomaso. Dieser galt im persönlichen Umgang als schwierig und als ebenso visionär wie sprunghaft. Kaum hatte er ein Projekt angestossen, wandte er sich schon bald seinem nächsten Abenteuer zu. Kleine Probleme an seinen Autos interessierten ihn kaum. Mitte der 1960er-Jahre, als der Vallelunga mit Kinderkrankheiten kämpfte, hatte sich der Patron längst dem

Technik gut versteckt

Während sich bei den ersten Prototypen das ganze Heck anheben liess, ist der Zugang zum Motor beim Serienfahrzeug schwieriger: Die Glasklappe und eine weitere Abdeckung müssen geöffnet werden.





Passt wie ein Turnschuh

Obwohl als kompromissloser Sportwagen ausgelegt, überzeugt das Cockpit des Vallengunga mit vorbildlicher Ergonomie. Die offene Schaltkulissee ist ein Eyecatcher, das Holzdekor würde man nicht erwarten.

Mangusta mit V8-Motor zugewandt. Schaub war diesbezüglich ein anderer Typ – einer, der den Dingen auf den Grund ging. Das ist der Grund, warum sich unser Vallengunga so robust anfühlt. Schaub hat ihn während zweier Jahre mit viel Idealismus bis auf die letzte Schraube restauriert. Fotos belegen, dass der Zustand miserabel war, als er das Auto 1993 übernommen hat. So musste Schaub unter anderem den ganzen Zentralrohrrahmen und Teile der Aufhängung neu aufbauen, weil alles von Rost zerfressen war. Ein Unterfangen, das selbst den erfahrenen Restaurator vor Herausforderungen gestellt hatte, wie wir in einem alten Interview nachlesen.

AUTHENTISCH UND GUT

Doch der Aufwand hat sich gelohnt. Wir dürfen heute davon ausgehen, dass dieser Vallengunga so authentisch wie nur möglich restauriert wurde. Gleichzeitig wurden marode Teile mit schweizerischer Gründlichkeit aufbereitet oder nachgefertigt, und Schaub gönnte dem Auto einige Detailverbesserungen zugunsten der Robustheit. Somit dürfte es sich um einen der besten Vallengunga überhaupt handeln – was auch die Jury des diesjährigen Zurich Classic Car Award (ZCCA) bestätigte, die den Wagen auszeichnete.





Alejandro de Tomaso (1928–2003)

Der Argentinier Alejandro de Tomaso war Rennfahrer, Konstrukteur und Unternehmer. Sein Unternehmen gründete er 1958, finanziert überwiegend durch seine zweite Ehefrau, die Rennfahrerin Elisabeth Haskell, Enkelin des General-Motors-Gründers William C. Durant. Bis um die Jahrtausendwende galt de Tomaso als eine der schillerndsten Figuren der italienischen Automobilindustrie. Sein Imperium war zeitweise beachtlich und umfasste Unternehmen wie Vignale, Ghia, Benelli, Moto Guzzi, Maserati und Innocenti.

Alejandro de Tomaso war im Umgang mit anderen Menschen schwierig und pendelte stets zwischen Genie und Größenwahn. Längst nicht alle seine unternehmerischen Abenteuer sind restlos dokumentiert, und immer wieder wird gemunkelt, dass er sich öfters in den Grauzonen des Gesetzes bewegte. Viele seiner Geschäftspartner verärgerte er – und doch hat er Grosses geleistet. Das zeigen nicht nur die Autos von De Tomaso, sondern auch die Tatsache, dass Maserati ohne ihn vermutlich nicht mehr existieren würde.

Im Gegensatz dazu wurden viele Vallengunga im Laufe ihres Autolebens aufgrund ihrer Fragilität stark modifiziert. So wurde vor einigen Jahren in den USA ein Exemplar verkauft, das mit einem Kompressor nachgerüstet war. Zudem sind mehrere Fahrzeuge bekannt, die später mit einem Lotus-Motor versehen wurden – ursprünglich gab es diese Konfiguration laut Schaub's Aufzeichnungen nur ein einziges Mal.

MITTELMOTORRENNWAGEN FÜR DIE STRASSE

Auch wenn die damalige Verarbeitungsqualität eher lässig war, lag dem Vallengunga ein überaus fortschrittliches Konzept zugrunde. Gerne und oft wird Alejandro de Tomaso als Zampano und Grossmaul hingestellt – das hat durchaus einen wahren Kern – aber der Mann hat eben auch geliefert, wie all seine Kreationen beweisen. Zudem war er ein begabter Konstrukteur.

Der Vallengunga war ein Rennwagen für die Strasse. Kein Wunder, hatte de Tomaso zuvor doch ausschliesslich Rennwagen konstruiert – darunter sogar einen, wenn auch erfolglosen, Formel-1-Wagen. Mit dem Vallengunga wollte er ein Serienmodell anbieten, das Geld für den Rennsport einbringen sollte. Ein Konzept, das Ferrari und Maserati bereits erfolgreich praktizierten.

Seitenhalt inklusive

Man sitzt zwar weit aussen, aber die winzigen Sitze bieten genügend Seitenhalt. Zu korpulent sollte man jedoch nicht sein, um bequem Platz zu finden.



Unser Auto ist das erste
Serienfahrzeug und
trägt die Chassisnummer
DT0101.



Technisch basiert der Vallelunga auf einem Zentralrohrrahmen. Über dem Getriebe ist eine geschweisste Querstrebe verschraubt, die sowohl die oberen Hinterradaufhängungen als auch die Karosserie abstützt. Auch beim Fahrwerk floss die Tomaso Rennsporterfahrung ein. Der Vallelunga verfügt über Einzelradaufhängung mit Querlenker und Schraubenfedern, Zahnstangenlenkung sowie Scheibenbremsen an allen vier Rädern.

Der Ford-Kent-Motor wurde durch klassisches Tuning in eine neue Leistungsliga gehoben. Dank höherer Verdichtung, zweier Weber-Vergaser, eines neuen Zylinderkopfs und modifizierter Ventile leistet er nun 105 statt 78 PS. Diese Kraft wird über ein Vierganggetriebe aus dem VW-Regal an die Hinterräder geleitet.

Der Vallelunga kann sogar als erster italienischer Seriensportwagen mit Mittelmotor angesehen werden. Einzig der ATS 2500 GT verfügte 1963, zwei Jahre vor der Vallelunga-Serienproduktion, bereits über einen Mittelmotor. Der ATS wurde jedoch in nochmals deutlich geringerer Stückzahl gebaut als der Vallelunga – von einer Serie zu sprechen, wäre also übertrieben. Der Lamborghini Miura folgte erst 1966. Einzig in Frankreich hatte man bereits 1962 den Matra Djet präsentiert.

Fantastic Plastic

Für das Design des Vallelunga zeichnete Franco Maina, der langjährige Chefdesigner von Fissore, verantwortlich. Die Karosserie besteht aus Glasfaser.

VORBILD AUS MARANELLO?

Nicht nur technisch war der Vallelunga fortschrittlich, auch sein Design überzeugte. Unübersehbar ist die Ähnlichkeit zu den Ferrari-Modellen 250 P und 250 LM. Gut möglich – oder sogar sehr wahrscheinlich –, dass sich Newcomer De Tomaso beim Platzhirsch aus Maranello inspirieren liess. Zeitlich würde es passen: Der Ferrari 250 P wurde am 4. März 1963 vorgestellt, der Vallelunga-Prototyp im Herbst desselben Jahres. Festzuhalten ist



allerdings, dass die Ferrari-Mittelmotormodelle ausschliesslich für den Rennsport konzipiert waren. De Tomaso hingegen adaptierte das spektakuläre Konzept mit flacher Front, Scheinwerfern hinter Plexiglas und extrem niedriger Gürtellinie erstmals für ein Strassenfahrzeug.

Für das Design des Varelungas zeichnete Franco Maina, langjähriger Chefdesigner von Fissore, verantwortlich. Sicher ist, dass er die Berlinetta – also das Serienmodell – entwarf. Der Prototyp Varelunga Spider wurde im Auftrag von Fissore durch den kleinen Subunternehmer und Karosseriebauer BBM in Modena entworfen und gebaut. Ob Mario Fissore ebenfalls am Design beteiligt war, ist bis heute nicht geklärt.

WECHSEL VON FISSORE ZU GHIA

Vom deutschen Spezialisten und Buchautor Janosch Jurowski, der sich wie kein anderer mit dem Varelunga beschäftigt, wissen wir, dass insgesamt fünf Karosserien aus Aluminium bei Fissore gefertigt wurden. Allerdings entstanden daraus nur drei fahrbereite Autos. Die restlichen zwei Karosserien wurden vernichtet. Eine durch Fissore selbst, die zweite durch Ghia in Turin, nachdem diese als Schablone für die Herstellung der Negativform zur Produktion

der Glasfaserkarosserien des Serienmodells verwendet worden war. Alejandro de Tomaso hatte die Serienproduktion nämlich nicht Fissore überlassen, sondern Ghia verpflichtet. Dort sollte er – aber das ist eine andere Geschichte – in den folgenden Jahren zu einer prägenden Figur werden und die traditionsreiche Carrozzeria bald übernehmen.

EINZIGARTIGES AUTO

Ich könnte noch Stunden mit dem Varelunga durchs Zürcher Hinterland jagen – doch möchte ich die Grosszügigkeit des Besitzers nicht überstrapazieren. Zurück in der Halle präsentiert er mir einen dicken Ordner mit allen Unterlagen zum Varelunga 0101. Besonders ins Auge stechen Fotos, die 1996 in Modena aufgenommen wurden. Sie zeigen den damaligen Besitzer Marcel Schaub und Santiago de Tomaso, den Sohn von Alejandro, zusammen mit dem Varelunga.

Die gut dokumentierte Geschichte in Kombination mit dem Fahrindruck und der Qualität der Restauration macht diesen ersten Varelunga mit Glasfaserkarosserie einzigartig. Er ist ein Schlüsselauto in der Firmengeschichte von De Tomaso und ein wichtiger Meilenstein im italienischen Sportwagenbau insgesamt.

Quell der Freude

SPIRIT-Autor Patrik Hellmüller hat ein Faible für krawallige Sportwagen aus Italien. Entsprechend hat er die Probefahrt im Varelunga genossen.

