

A NATE PER CORRERE FIAT 500 DERIVATE CORSA (1937-1952)



PICCOLE, AGILI E PERATE

# IL MINIMO AL MASSIMO

Frutto di un periodo incredibile, quello delle Sport realizzate dagli artigiani tra la fine degli anni Trenta e gli inizi dei Cinquanta, le barchette da gara su base Topolino adottano scelte tecnologiche semplici ma performanti, che ancora oggi stupiscono e divertono

Testo di Gaetano Derosa - foto di Marco Zamponi



**N**o, non passano certo inosservate, questo è sicuro. Piccole, grintose, sportive tout court, figlie di una stagione irripetibile, quella delle barchette artigianali da corsa. Le auto derivate dalla Fiat 500 (la mitica Topolino) dalla fine degli anni Trenta fino agli inizi degli anni Cinquanta per la categoria Sport sono oggi la testimonianza di come potevano nascere vere e proprie opere d'arte magari in un angusto garage, con pochi attrezzi a disposizione ma tanta fantasia. Partendo dal telaio della "Topo", vistosamente alleggerito al limite della sicurezza, con meccanica super potenziata con soluzioni mutuata da quelle adottate sui bolidi di Nuvolari e Varzi, questa nidia di barchette ha tenuto a battesimo molti costruttori, alcuni dei quali diventati famosi negli anni a seguire con modelli più potenti e performanti. E pure tanti piloti, che si sono fatti le ossa guidando queste "enfant terrible" a rotta di collo su e giù per la Mille Miglia e in tante altre corse italiane.

### ELOGIO DELL'ARTIGIANATO

In vigore dal 1937 al 1965, la categoria riservata alle vetture Sport venne creata dal Reale Automobile Club Italiano con un regolamento specifico che, tra l'altro, vietava l'uso del compressore e imponeva l'obbligo di utilizzare autotelai derivati da quelli di normale produzione, rispettando comunque le caratteristiche tecniche fondamentali dichiarate dalle Case costruttrici. Massima libertà invece per la carrozzeria, che poteva addirittura essere sostituita con un'altra, comunque conforme alle norme dell'allegato C del Codice Sportivo Internazionale vetture Sport, declinato in quattro classi di cilindrata. La più piccola, quella fino a 750 cm<sup>3</sup>, si è concretizzata in numerose creazioni, spesso "one off", che non venivano prodotte dalle stesse Case, ma montavano il motore o il telaio di costruttori diversi, rivisti dai preparatori. Che, in tutti i casi, equivale a dire artigiani, ma non certo in senso dispregiativo, anzi. Nelle prossime pagine abbiamo selezionato sei esemplari costruiti dal 1937 al 1952. Oggi hanno un valore storico immenso: da qualsiasi prospettiva le si voglia guardare, sfuggiano tale e tanta tecnologia che riescono a stupire ancora per modernità e semplicità costruttiva. **R**

**Una bella famiglia**  
Da sinistra, in senso orario: la Giaur 750 Sport (1950) di Uberto Pietra; la Fiat 500 B Sport (1949) di Mario Neri; la Moretti 750 Sport (1947) di Davide Fantoni; la Fiat 750 Sport Ortolani (1949) di Giuseppe Fasciolo; la Siata 636 Gran Sport (1937) di Fausto Bardelli; e, al centro, la Fiat 500 Sport Vendrame (1952) di Ezio Sala.

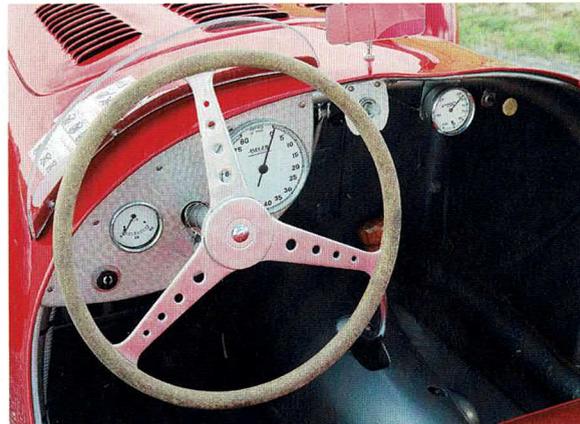
# 1950 Giaur 750 Sport

*In mano a Maria Teresa De Filippis ottenne risultati brillanti grazie al telaio tubolare e al Giannini G1 con 3 supporti di banco*



M

aria Teresa De Filippis, napoletana verace, la Topolino ce l'aveva nel cuore. Fu l'auto del suo debutto, una sfida con amici "maschietti" alla Salerno-Cava dei Tirreni nel 1948, a soli 24 anni. Vittoria di classe e sfottò a non finire. Due anni dopo, il passaggio a un'auto da corsa. Non una qualsiasi, ma un gioiello fatto su misura. In quel periodo Berardo Taraschi era un punto di riferimento nel campo delle "sette e mezzo", perché le auto che costruiva le portava in gara di persona, collaudando e sperimentando tutte le sue modifiche a partire dal telaio, quello a longheroni della 500 che, per ridurre l'altezza da terra, aveva il ponte posteriore montato con le semibalestre rovesciate e che si appoggiava al telaio stesso, invece di essere sospeso. Il piccolo bolide, che montava un bicilindrico boxer BMW R75 di 750 cm<sup>3</sup> recuperato dai campi di residuati bellici, fece il suo esordio al Circuito di Piacenza nel 1947 e venne battezzato Urania, su suggerimento del marchese Diego de Sterlich, dall'omonimo osservatorio astronomico di Teramo, città natale di Taraschi. Successivamente il costruttore mise a punto un nuovo telaio tubolare, prendendo spunto da quello della Gilco e, grazie a un accordo proprio coi fratelli Attilio e Domenico Giannini di Roma, riuscì a equipaggiarla col brillantissimo G1 750 a tre supporti, con albero a gomiti nitrurato e basamento in ghisa, derivato dal motore Fiat Topolino. Il risultato fu uno svelto siluro ben bilanciato e potente, chiamato Giaur (Giannini-Urania), "firmato" Meccanica Taraschi. La De Filippis lo scelse per poter ben figurare nelle gare: suo dunque il telaio BT 06, ultimato il 29 giugno 1950, accoppiato al motore G1-089, con certificato di origine datato 8 luglio 1950. Il tempo di un veloce rodaggio, poi il "pilotino" (soprannome della De Filippis) sperimentò l'ottimo potenziale della sua Giaur al Circuito di Modena il 10 agosto 1950, utilizzandola poi anche nelle due stagioni successive, con buoni risultati nella propria categoria. **R**



## Corona in sughero per Maria

In alto: Maria Teresa De Filippis riprese appena prima del via del Circuito di Modena del 1950 con la Giaur telaio BT 06 che compare in queste pagine, ora di proprietà di Uberto Pietra. Da notare la minuscola plancia dove campeggia il gigantesco contagiri e il volante con corona in sughero.

