

Heft 8/98

August

DM 5,50

ÖL 44,- skr. 5,50 Lit 7000,- Plus 400,- Hf 7,60
dkr 31,- FF 22,50 Ffr 29,- nkr 33,- skr 37,-

OLDTIMER

MARKT

EUROPAS GRÖSSTE ZEITSCHRIFT FÜR
KLASSISCHE AUTOS UND MOTORRÄDER

VEREINIGT MIT
OLDTIMER
Magazin



20 JAHRE YAMAHA SR 500



Geburtsstagsmenü: Feurige Eintöpfe nach englischer Art

KAUFBERATUNG



Skoda Felicia und Octavia: Lohnt sich der „Aufbau Ost“?

50 Jahre Porsche:

- Nummer drei lebt!
- Ferrys Meisterwerk – Cisitalia 360
- Ein Leben mit dem 356



TECHNIK-THEMA:

Zündverteiler

FORD THUNDERBIRD

1958 mutierte der bullige T-Bird vom Sportwagen zur Familienkutsche. Hat der Squarebird nun zwei Sitze zu viel oder der Thunderbird zwei zu wenig?



KLEINER DONNERVOGEL

Moto Guzzi Airone 250

Wir schreiben das Jahr 1949. Sie stehen bei Ihrem Buchmacher und trauern dem Geld nach, das Sie auf einen abenteuerlichen Monoposto im letzten Grand-Prix-Rennen gesetzt haben. Da schleicht sich ein kühner Gedanke in Ihren Kopf: Wenn es einen Mittelmotor-Rennwagen gäbe, mit mindestens 350 PS, Allradantrieb, als Fahrer am besten das Genie Tazio Nuvolari – darauf könnte man auf Kredit wetten...

Hirngespinnste eines übergeschnappten Phantasten? Mitnichten! Dieses Projekt wur-



Genies des Rennsports: Neben Tazio Nuvolari (mit Kappe und Brille) stehen Carlo Abarth und Piero Dusio vor dem Cisitalia

de von Porsche geplant und in Italien realisiert. Der Urahn neuzeitlicher Formel-1-Boliden war der Typ 360 Cisitalia, ein Rennwagen mit Zwölfzylinder-Boxermotor, der längs vor der Hinterachse angeordnet war. Das Ganze hatte nur einen Schönheitsfehler: Dieser Renner, der

die Konkurrenz gnadenlos in Grund und Boden gefahren hätte, sah niemals eine Rennstrecke.

Osterreich nach dem Zweiten Weltkrieg: Im Juli 1946 kommt Ferry Porsche, der Sohn des legendären Professor Ferdinand Porsche, aus französischer Gefangenschaft in sein Werk Karnerau nahe Gmünd, das von seiner Schwester Louise Piëch (der Mutter des späteren VW-Konzernlenkers Ferdinand Piëch) couragiert am Leben erhalten wird. Unter

Verwaltung von Oberingenieur Karl Rabe beschäftigt sich die Porsche Konstruktionen Ges. m. b. H. mit der Reparatur von VW-Kübelwagen und anderen Fahrzeugen.

Zur gleichen Zeit sucht der italienische Rennfahrer Tazio Nuvolari einen konkurrenz-

Cisitalia 360 –
der Zwölfzylinder-Boxer,
der nie in den Ring durfte

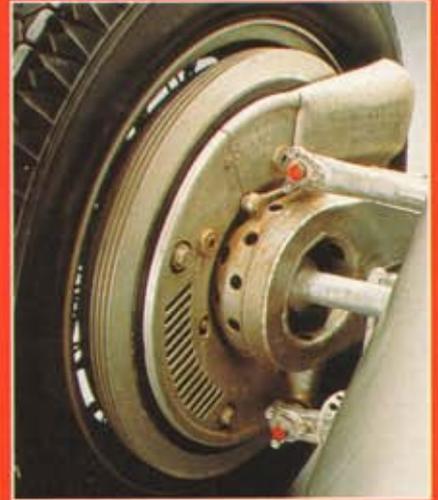


Ferry
ultra

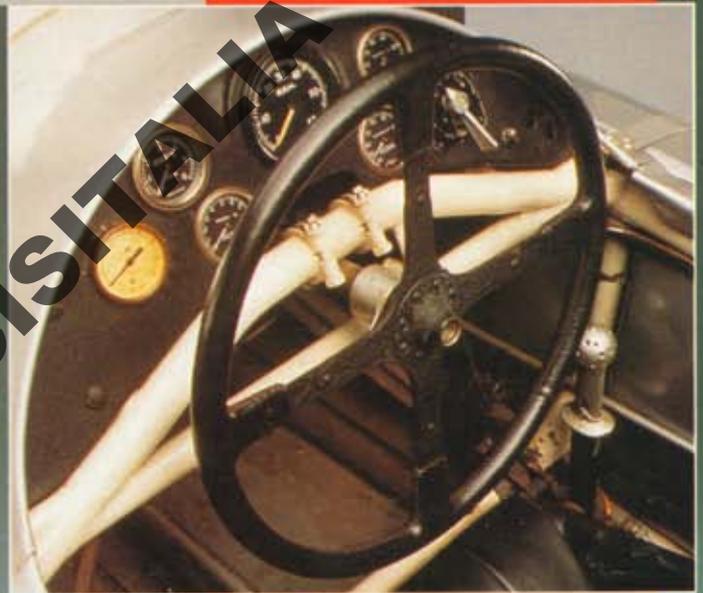
fähigen Formel-Rennwagen, um seine Karriere standesgemäß fortzusetzen und kreuzt bei Rudolf Hruska in Meran auf. Hruska war seinerzeit bei der Stuttgarter Dr. Ing. h.c. F. Porsche KG maßgeblich an der Entwicklung des Auto-Union-Rennwagens beteiligt gewesen, mit dem Nuvolari vor dem Krieg erfolgreich war. Hruska – später Generaldirektor von Alfasud – weiß, daß Porsche in Österreich wieder tätig ist, und so kommt es, wie es kommen muß: Porsche soll den neuen Rennwagen konstruieren. Als Geldgeber wird ein gewisser Piero Dusio ausgemacht, ein automobilbegeisterter, finanzstarker Turiner Textilkaufmann. Als weitere Mitstreiter stoßen Carlo Abarth, ihm wird die Rennleitung anvertraut, und Corrado Millanta, ein Vertrauter Dusios und der deutschen Sprache perfekt mächtig, hinzu. Alles kein Zufall: Abarth, Motorradmeister und

Sandbahnchampion – später wurde er als Fri-sierkünstler und Konstrukteur berühmt – ist der Gatte der Sekretärin von Dr. Anton Piëch. Man kennt sich eben und hält Kontakt.

Am 2. Februar 1947 kommt es zur Unterzeichnung eines Vertrages zwischen Dusio und Ferry Porsche. Mittlerweile hat sich Dusio vom Geldgeber zum Auftraggeber gemausert und beauftragt Porsche neben der Konstruktion des Cisitalia-Rennwagens auch mit der Entwicklung eines Traktors, eines Sportwagens und einer Wasserturbine. Der Bau des Cisitalia soll in Turin nach den Plänen von Porsche erfolgen. Die Kontrolle vor Ort obliegt Hruska und Abarth, später verstärkt durch Professor Eberan von Eberhorst, einem alten Bekannten von Ferdinand Porsche, der auch an der Entwicklung des Zwölfzylinder-Auto-Union-Renners für die Saison 1938/39 beteiligt war.



Die riesigen hydraulischen Trommelbremsen entsprechen im Umfang fast den Felgen



Der Schalthebel (rechts) wird zum Hoch- und Runterschalten nur in einer Ebene bewegt



Beim Einfedern bleiben die Räder der Vorderachse ohne Sturz- und Spurveränderung



© MUSEO CISITALIA

Mit dem Honorar von Dusio wird als erstes eine Kautions zur Freilassung von Professor Ferdinand Porsche bezahlt, der noch in französischer Gefangenschaft sitzt. Er kommt erst am 1. August 1947 frei, so daß er sich nicht an der Entwicklung des Cisitalia beteiligen konnte. Als er später die Konstruktionspläne sieht, zeigt er sich beeindruckt und meint lapidar: „Ich hätte keine Schraube anders gemacht.“ Höchstes Lob also für Ferry Porsche vom in technischen Dingen sehr kritischen und rechthaberischen Professor.

Die Ingenieure haben nur eine Vorgabe: Ein Triebwerk mit 1,5 Litern Hubraum und

Kompressoraufladung – ansonsten konnte das Team um Ferry Porsche frei entscheiden: für jeden Konstrukteur eine Traumaufgabe. Heraus kommt schließlich ein phantastischer Mittelmotorrenner mit Zwölfzylinder-Boxermotor, der eine für diese Zeit unglaubliche Leistung von über 350 PS bei 10.500 U/min abgeben soll. Vier obenliegende Nockenwellen, von Königswellen angetrieben, steuern über Schleppebel die Öffnungszeiten der Ventile. Die Gemischaufbereitung besorgen zwei Weber-Fallstromvergaser und ein mechanischer Lader, wahlweise von Rootes oder Zoller. Ein weiterer technischer Leckerbissen ist die siebenfach rollengelagerte Kurbelwelle von Hirth.

Unter der Außenhaut sorgt ein Gitterrohrrahmen für die notwendige Stabilität. In Höhe des Fahrersitzes werden zwei

abnehmbare Tanks plazierte. Der Clou der Konstruktion ist aber der zuschaltbare Vorderradtrieb, der die Kraft des Motors über die schmalen Reifen auf den Boden bringen soll. Geschaltet wird über eine ratschenähnliche Durchzugsschaltung wie bei Motorrädern üblich und heute im Tourenwagensport Standard. Kernstück des Fünfganggetriebes ist die Ringsynchronisation nach einem Patent von Porsche-Mitarbeiter Leopold Schmid. Nicht nur damit war der Cisitalia seiner Zeit um Jahre voraus!

Ende 1948 geht das erste Exemplar des Cisitalia seiner Vollendung entgegen. Gleichzeitig gibt es bei Dusio finanzielle Engpässe, weil er parallel zum Grand-Prix-Wagen einen eigenen Sportwagen aufgelegt hat und seine Teilelieferanten nur gegen Vorkasse liefern. Somit sind große finanzielle Mittel gebunden. Die Sportwagenserie steht kurz vor der Vollendung, als sich Dusio gegen den Cisitalia-



Satte 350 PS sollte der nur 1,5 Liter große Zwölfzylinder in der Anfangsphase leisten – bei konsequenter Weiterentwicklung sogar 450 PS



© MUSEO CISITALIA

GP-Renner entscheidet. Trotz des fertigen Prototypen ist das Projekt damit gestorben – die Geschichte jedoch noch nicht zu Ende.

Im Frühjahr 1949 reist Dusio mit Hruska nach Argentinien und gründet mit Unterstützung der Regierung Peron eine neue Autofirma namens „Autoar“. Der fertiggestellte Cisitalia und ein zweiter in Teilen werden nach Argentinien verschifft. Hier will man den Monoposto unter argentinischer Flagge starten lassen. Dieses Projekt scheitert, weil die komplizierte Technik, in erster Linie der filigrane Kompressormotor, nicht in den Griff zu bekommen ist. 1952 fällt die bisher gültige Regelung für die Teilnahme von 1500-Kubik-Kompressormotoren bei der Formel 1, die Zweiliter-Saugmotoren der Formel 2 kommen zum Zug. Der Cisitalia landet schließlich nach mehreren vergeblichen Hochgeschwindigkeitsversuchen – der Motor läuft einfach nicht rund – in einem Privatmuseum von General Peron.

Buenos Aires im Jahre 1960: Der gebürtige Ungar Anton von Döry betreibt in der argentinischen Hauptstadt eine Porsche- und NSU-Vertretung. Peron war gestürzt, die neue Regierung hatte den Cisitalia beschlagnahmt. Als ein Porsche Spyder zum 1000-Kilometer-Rennen nach Buenos Aires eingeschifft wird, gelingt es von Döry mit abenteuerlichen Tricks, den Cisitalia in die Kiste des Spyder zu verfrachten. Während der Spyder in Argentinien bleibt und an südamerikanischen Rennen teilnimmt, tritt der Cisitalia unbemerkt seine Reise nach Europa an und landet schließlich im Porsche-Werksmuseum. Dort kann er heute noch bewundert werden. Porsche gibt die Leistung des Cisitalia übrigens sogar mit 450 PS an. Ein Wert, der durchaus mit konsequenter Weiterentwicklung und Feinarbeit zu erreichen war. Aber leider sollte es nicht sein...

Wolfgang Biernath



Heißer Hai: Die Öffnung im Bug diente der Frischluftzufuhr des Öl- und Wasserkühlers



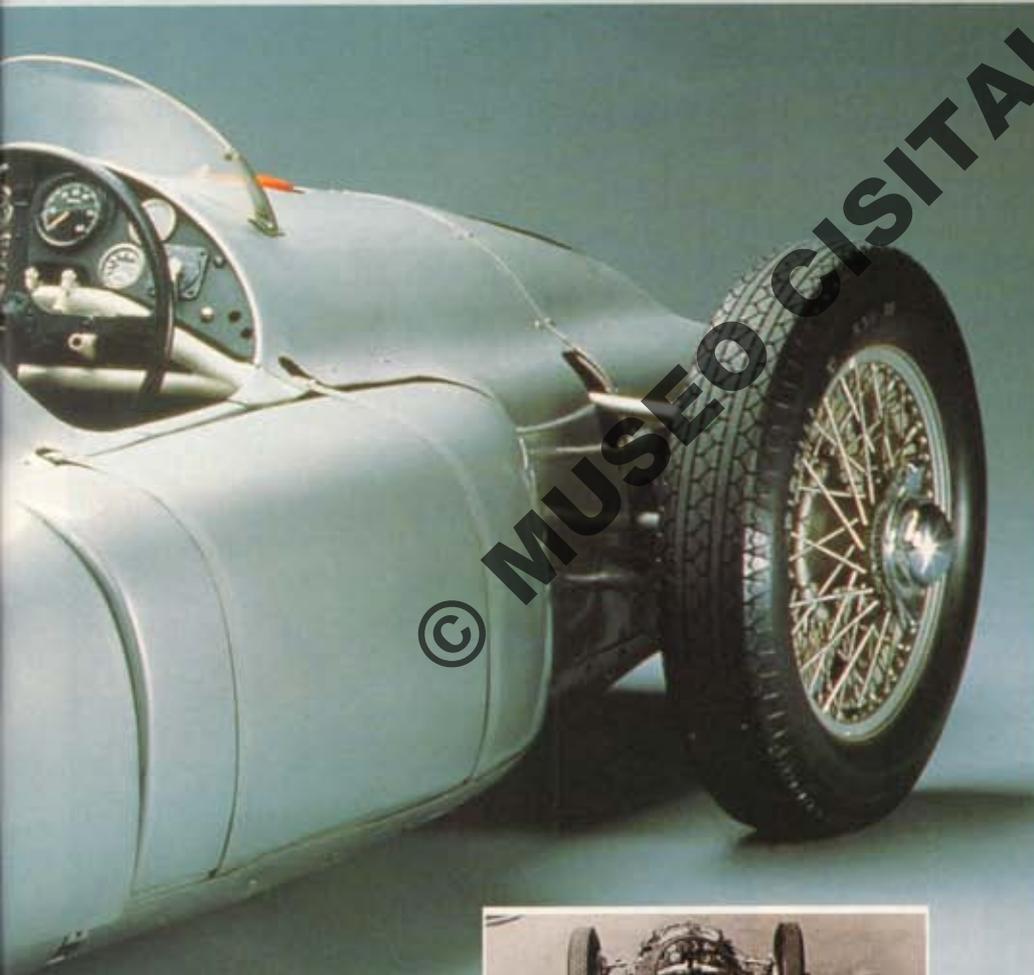
Hinten dominiert eine aufragende Haube mit Lufteinlaßschlitzen zur Beatmung des Motors



Deutlich zu erkennen ist die Belüftung der hinteren Trommelbremsen



An den vorderen Bremsen sorgten an den Außenrändern Verrichtungen für Kühlung



© MUSEO CISITALIA

Das Getriebe ist hinter dem Zwölfzylinder-Boxer angeordnet und gibt seine Kraft über zwei Antriebswellen an die Räder weiter, die an Doppelpendelachsen befestigt sind. Als Federung dienten Torsionsstäbe

