

QUATTORRUOTE

ANTEPRIMA Tutte le novità 1987

LE NOSTRE DIECI SUPERSTAR



La Rover «820 Sterling»

PROVE

- Rover «820 - 825» ● VW «Polo Diesel»
● Opel «Omega 2.0i - 2.3 TD» ● Subaru «FO turbo 4x4»
● Alfa Romeo «33 Q.V.» e Ford «Escort Turbo»

50.000 KM CON L'«Y10»

Subito dopo la fine della guerra a Torino si diceva che una persona ferma al centro di piazza San Carlo avrebbe avuto da un lato tutta la parte di città posseduta da Agnelli, dall'altro quella appartenente a Dusio, allora uno dei protagonisti dell'imprenditoria italiana: nato a Scuzolengo d'Asti nel 1899, a ventisette anni era già proprietario della prima fabbrica italiana di tele cerate. Ma la sua grande passione erano le automobili. Brillante pilota egli stesso, nel 1944 avrebbe coronato il suo sogno fondando la Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia), una piccola azienda che in poco tempo sarebbe diventata famosa: Nuvolari, al volante di una «Sport», sfiorerà infatti la vittoria nella Mille Miglia del 1947. Ben presto, alla neonata Cisitalia (vedi storia sul fascicolo di settembre) si fece strada l'idea di produrre in serie delle raffinate e costose coupé. Sotto la guida tecnica dell'ing. Savonuzzi nacque così la «202», definita una delle più belle di tutti i tempi: bassa, agile, elegante, era equipaggiata con un motore di 1089 cm³ che, con soli 55 CV, pari a 40 kW le consentiva di superare i 160 km/h.

Malgrado il prestigio raggiunto in breve dalla Casa, Dusio non sembrava intenzionato ad arrestarsi: i suoi sogni avevano ormai preso la forma di una monoposto da Gran Premio capace di competere con le macchine tecnicamente più avanzate del momento, come le Alfa Romeo «158».

L'idea sollevò non poche perplessità: tutti intuivano le enormi difficoltà che un progetto di questa portata avrebbe incontrato. La volontà di Dusio, però, sembrava irremovibile: nel corso di una discussione piuttosto accesa il costruttore piemontese esclamò, con parole che si sarebbero rivelate profetiche: «Io mi rovino, ma faccio la "Grand Prix"».

Tornata la calma, si pensò a un apporto dei tecnici tedeschi che avevano costruito negli anni 1935-40 le imbattibili Auto Union e Mercedes.

Nel giro di pochi giorni Dusio annunciava di «aver trovato gli uomini giusti» e precisamente gli specialisti dello studio Porsche, già celebre per aver progettato la Volkswagen «Maggiolino» e soprattutto, le Auto Union. In quegli anni la situazione economica di Austria e Germania era quasi disperata: anche lo studio Porsche, travolto dagli eventi bellici, era smembrato. Il professor Porsche era «trattenuto» a Parigi dagli alleati che volevano impedire una ra-



IL SOGNO IMPOSSIBILE

Piero Dusio, il fondatore della Cisitalia, sperava che la sua «360» riuscisse a battere le famose «Alfetta». Il suo sogno però non si realizzò mai e la rivoluzionaria monoposto rimase un oggetto da museo.



a. gigli

CISITALIA: IL SOGNO IMPOSSIBILE

riduzione e riorganizzazione produttiva dell'industria in Germania.

Ci furono dei contatti epistolari con la famiglia Porsche, finché, nell'ottobre del 1946, si poté arrivare all'incontro di Lagundo, vicino a Bolzano. Dusio si presentò all'appuntamento al volante della propria lussuosa Buick. Ferdinand Porsche jr. e la sorella Louise Piëch (madre di Ferdinand, l'attuale manager dell'Audi) scesero invece molto più modestamente da un treno portando con sé, si dice, persino la colazione. Dusio allentò la tensione creata dal forte contrasto invitando i suoi ospiti a pranzo nel miglior ristorante locale.

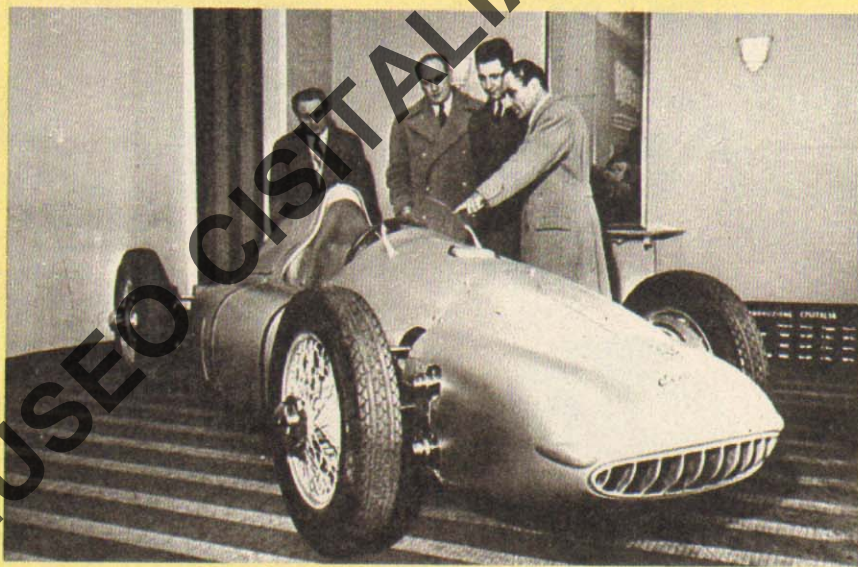
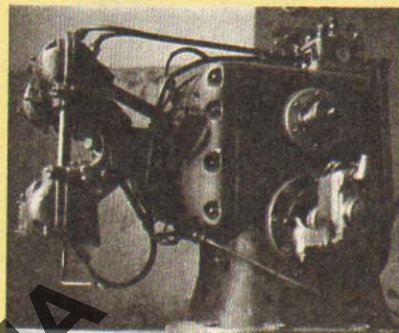
Due contratti a Torino

Si raggiunse rapidamente un primo accordo verbale e pochi mesi dopo questo primo incontro, il 3 febbraio 1947, si arrivò alla firma dei due contratti, siglati a Torino. Nel primo documento si stabiliva che lo studio Porsche avrebbe fornito alla Casa italiana i disegni di una vettura da Gran Premio, di una Sport, di un trattore e di una turbina: il pagamento sarebbe avvenuto tra il marzo 1947 e il marzo 1948 suddiviso in tre tempi (la prima rata era di 400.000 scellini, la seconda di 10 milioni di lire, la terza di 11.000 dollari). Una vera fortuna per l'epoca. A queste cifre si sarebbero poi aggiunte delle provvigioni da calcolare in base al numero di esemplari costruiti. Il secondo documento definiva invece i termini di consegna dei progetti e quelli relativi all'assistenza tecnica, per la quale la Cisitalia si impegnavano a versare altri 500.000 scellini e a sostenere le spese di viaggio, vitto e alloggio per dieci tecnici.



NE SONO RIMASTI SOLO 2 ESEMPLARI

Il primo esemplare della «360» venne completato nella seconda metà del 1948, ma la presentazione ufficiale della vettura avvenne al Salone di Torino del 1950 (foto in basso). Successivamente Piero Dusio (a sinistra al volante della «360») portò una vettura in Argentina mentre l'altra rimase in Italia. Sotto: il motore monocilindrico impiegato per le prove di collaudo.

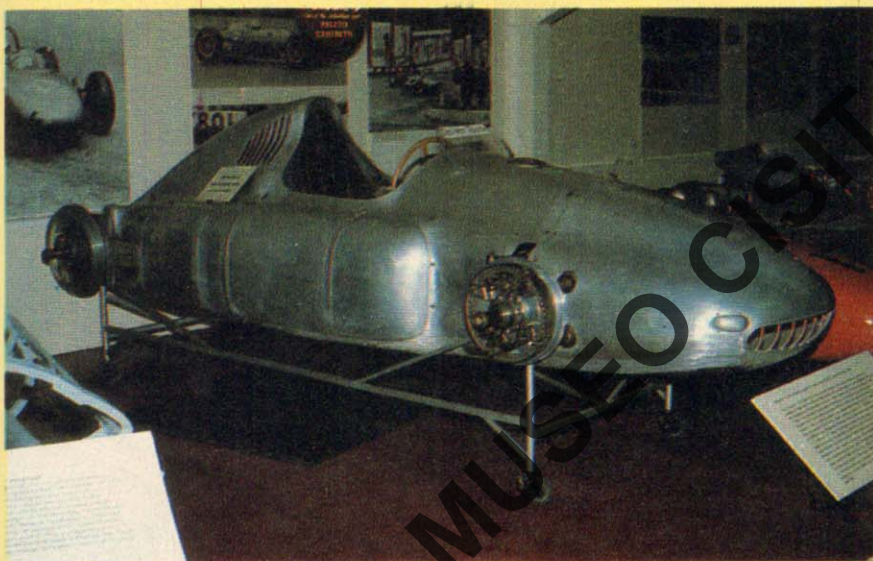
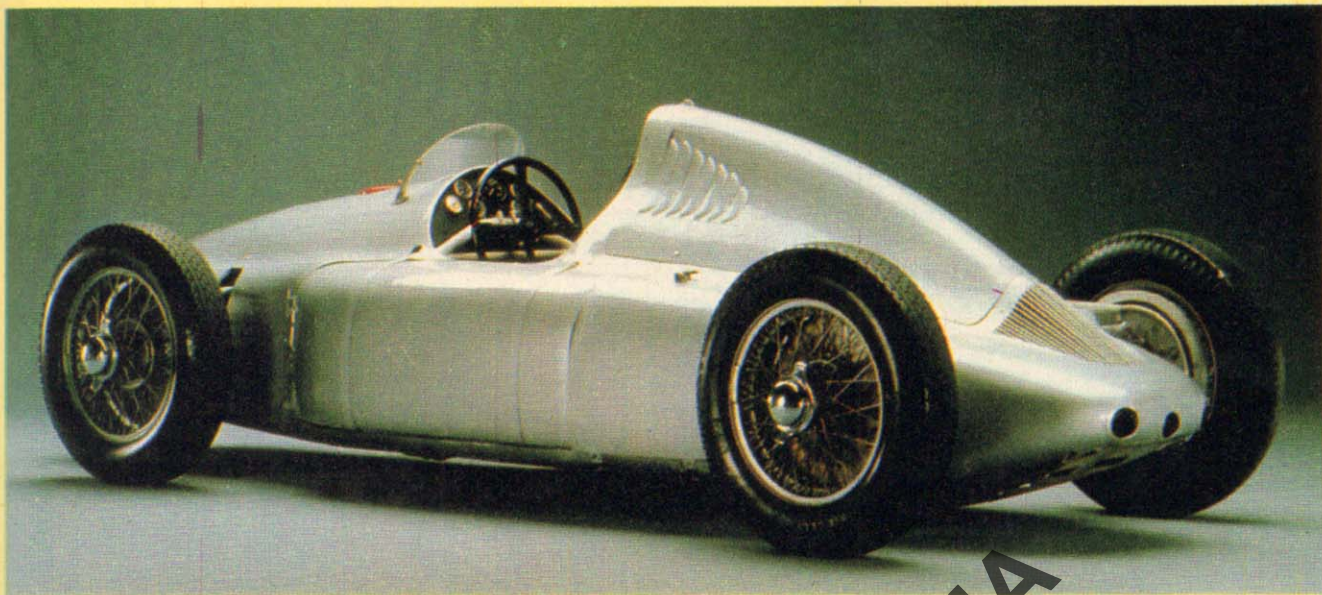


Carlo Dusio, fondatore col padre della Cisitalia, fu fra i responsabili della nascita della monoposto e perciò sin dall'inizio seguì lo sviluppo della «360». Così rievoca i momenti più importanti della storia della marca italiana.

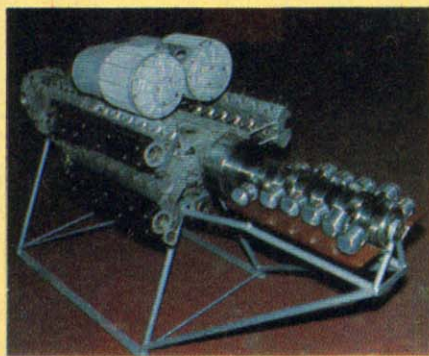
Carlo Dusio racconta...

«Dopo i successi delle nostre piccole monoposto "D 46" mio padre decise di partecipare anche ai Gran Premi. Ricordo perfettamente quel giorno del febbraio 1947, quando entrò nel mio ufficio raggiannte: "Carlo, ti do una notizia fantastica: facciamo la Grand Prix con gli ingegneri dello studio Porsche. Domani mattina a Milano troverai l'ingegner Hruska e Carlo Abarth. Portali a Torino per definire tutti i particolari". Così prese il via la "360". Perché tutti i responsabili del progetto potessero lavorare nel modo migliore, li alloggiavi in una nostra villa di Torino. E così si cominciò subito. Tutto il personale specializzato della Cisitalia si dedicò anima e corpo alla costruzione della vettura. Con una certa emozione nella seconda metà del 1948 l'avviammo per la prima volta. Mi sedetti al posto guida della rivoluzionaria "360": bassa, filante e compatta, era

l'immagine stessa della velocità e della potenza. Feci solo qualche giro sul tracciato del Valentino nuovo a Torino dietro la fabbrica per verificare se tutto funzionava a dovere. Guidai sempre a velocità modeste, però la vettura mi sembrò dotata di un grande potenziale. Naturalmente quel primo prototipo avrebbe dovuto seguire la consueta trafila di prove in pista. Ma il tempo incombeva. Dovevamo curare anche la produzione di serie e cominciarono ad affiorare problemi finanziari cui dovevamo far fronte personalmente. Così la "360", non ancora definitiva, seguì mio padre in Argentina. Portai l'altra vettura ancora smontata nell'officina di Racconigi, dove rimase in un angolo di un capannone fino al 1965 quando vendetti tutto come rottame. Credevo fosse andata completamente distrutta, venni invece a sapere che era stata ricostruita nel Museo di Donington».



Sopra, la Cisitalia del Museo Porsche di Zuffenhausen (Germania Occidentale) perfettamente restaurata. Sotto, l'esemplare conservato a Donington (Inghilterra) con accanto il motore a 12 cilindri parzialmente smontato.



L'incarico fu provvidenziale per i Porsche che, grazie a questo denaro, ottennero la liberazione da parte degli alleati dell'anziano e celebre professor Ferdinand e iniziarono la costruzione di quello che sarebbe diventato il loro piccolo impero commerciale. Fu paradossalmente grazie alla Cisitalia che la Porsche poté diventare famosa, trasformandosi da studio di progettazione in piccola industria.

Meno roseo doveva invece essere l'avvenire della «Grand Prix», la cui realizzazione, concepita secondo i regolamenti sportivi del periodo 1946-1951, incontrò subito molte difficoltà. La situazione dell'azienda si andava deteriorando: Giovanni Savonuzzi si dimise, non volendo la-

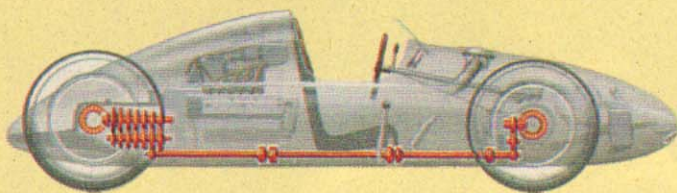
sciarsi trascinare in un progetto che giudicava insensato. Subito la produzione della Cisitalia iniziò a scontrarsi con problemi logistici, carenze di componentistica, disagi dovuti alla scarsa razionalità dell'organizzazione del lavoro. Eppure l'impresa aveva 500 dipendenti e si serviva di un migliaio di collaboratori.

Interviene persino Andreotti

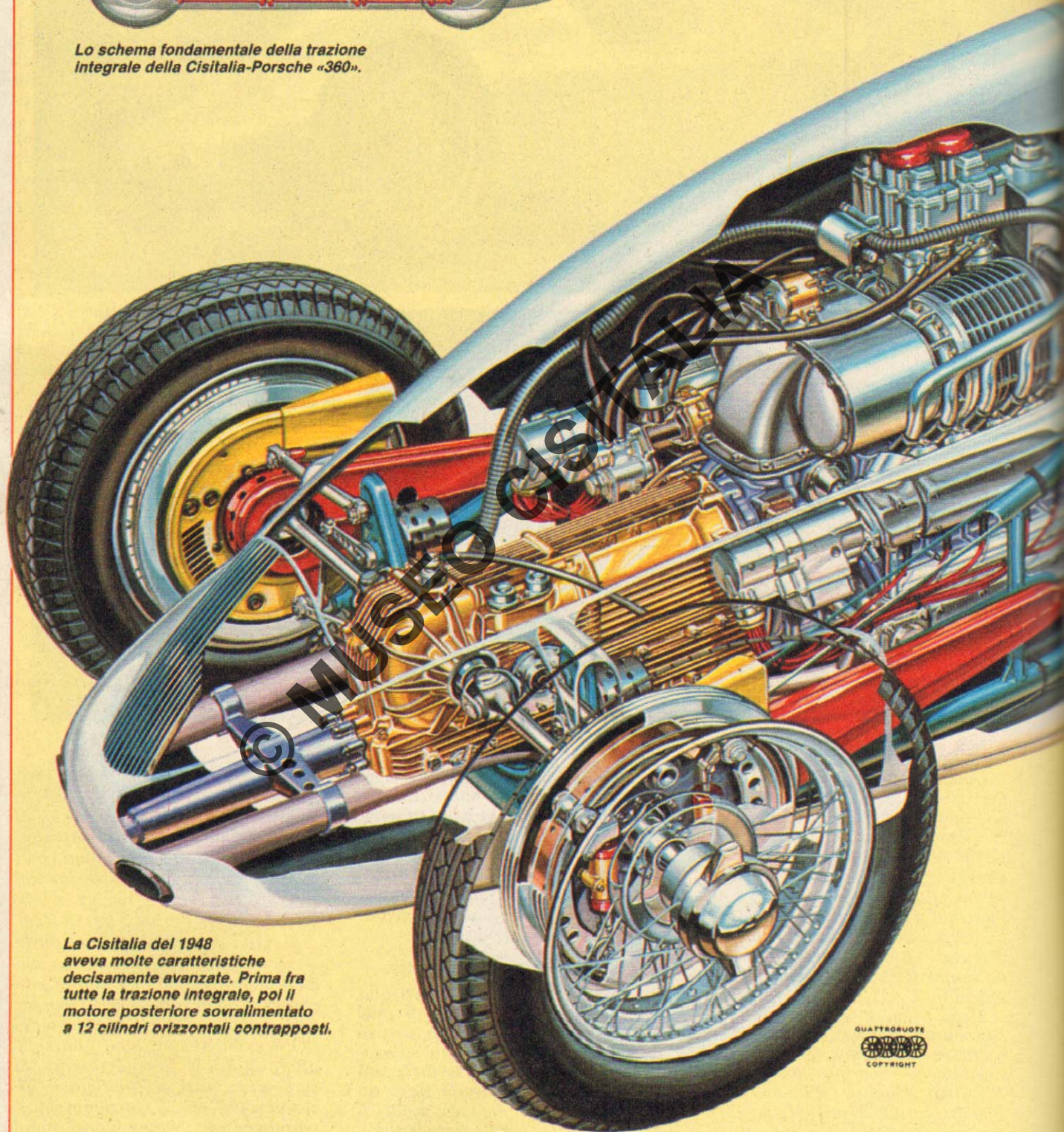
Il primo motore della «360 Grand Prix», un 12 cilindri boxer di 1500 cm³ con due compressori, fu in grado di girare al banco prova nell'estate del 1949, malgrado le difficoltà economiche che l'azienda stava attraversando. Durante i test, svolti alla presenza dell'ing. Rodolfo Hruska, il futuro «padre» dell'«Alfasud», si

lesse sugli strumenti la sbalorditiva potenza di 511 CV, pari a 376 kW a un regime di rotazione superiore ai 12.000 giri/min. Vennero poi approntati due telai e altri due motori con i relativi ricambi: ma all'inizio del 1950 la «360» non era ancora in grado di muovere i primi passi in pista.

Si cercarono di coinvolgere, attraverso una fitta corrispondenza, numerose personalità in grado di procurare il denaro necessario per far debuttare la vettura: i presidenti del CONI e dell'ACI e Giulio Andreotti, allora giovane sottosegretario. Si cercò di puntare sul prestigio di Tazio Nuvolari, ma gli sforzi non sbloccarono una situazione fattasi ormai catastrofica. (segue a pag. 214)

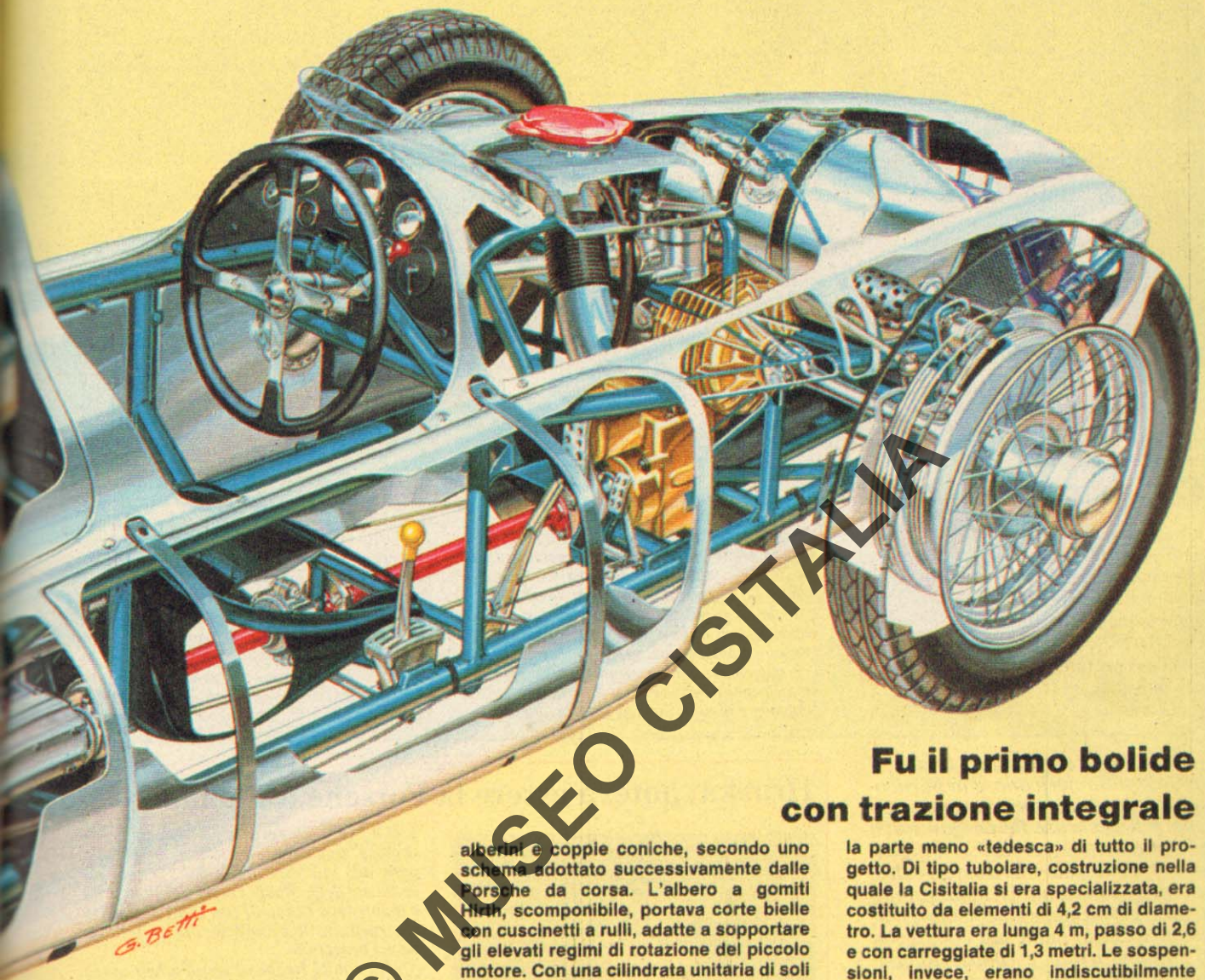


Lo schema fondamentale della trazione integrale della Cisitalia-Porsche «360».



La Cisitalia del 1948 aveva molte caratteristiche decisamente avanzate. Prima fra tutte la trazione integrale, poi il motore posteriore sovralimentato a 12 cilindri orizzontali contrapposti.

QUATTRORUOTE
COPYRIGHT

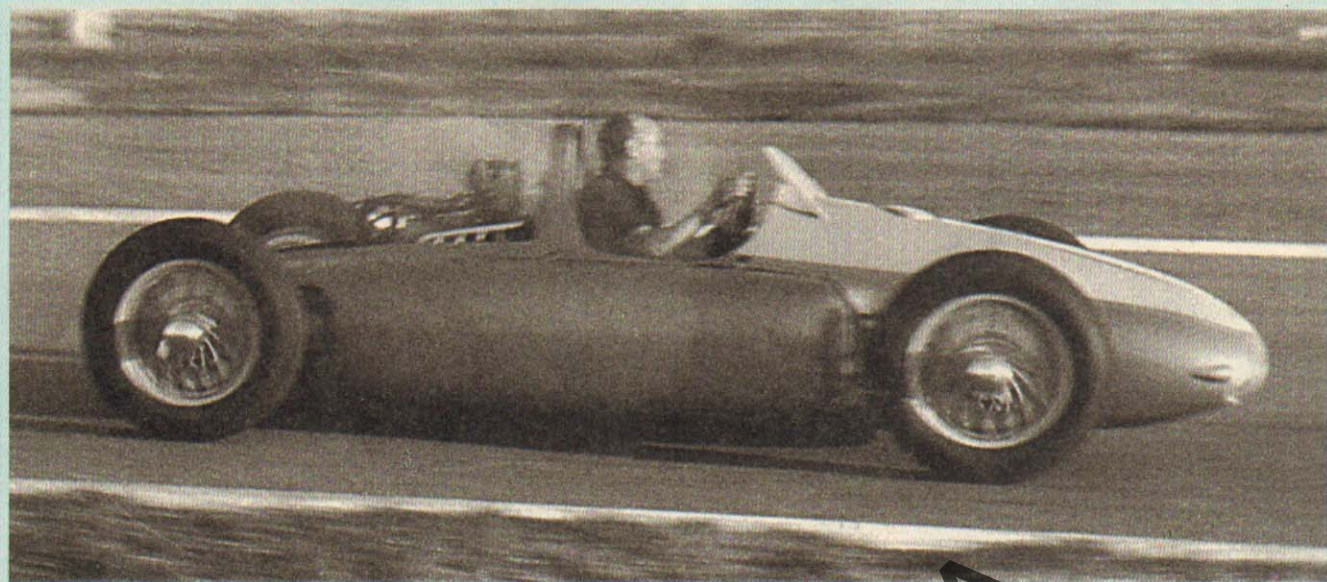


Fu il primo bolide con trazione integrale

La Cisitalia «360» era completamente diversa dalle auto da corsa di allora. Nella sua tecnica innovativa è facile riconoscere la tipica impostazione dello Studio Porsche che aveva già progettato le Auto Union del 1934-1937. Caratteristica, e per quei tempi assolutamente originale, la meccanica «tutta dietro» con motore boxer e, soprattutto, con trazione integrale inseribile dal pilota. Laurence Pomeroy, forse il maggior storico di auto da corsa, la definì nel 1952 «il progetto più avanzato nel campo delle "Grand Prix"». Il boxer a 12 cilindri contrapposti, o meglio a V di 180°, tutto in lega leggera, era piazzato dietro al pilota e aveva distribuzione con due alberi a camme in testa per ogni bancata, due valvole per cilindro molto «aperte» tra loro (a V di 90°) e con una sola candela al centro della camera di scoppio. Le valvole venivano comandate mediante doppie molle e con interposizione di leve a dito mentre il comando degli assi a camme avveniva tramite

alberi e coppie coniche, secondo uno schema adottato successivamente dalle Porsche da corsa. L'albero a gomiti HHH, scomponibile, portava corte bielle con cuscinetti a rulli, adatte a sopportare gli elevati regimi di rotazione del piccolo motore. Con una cilindrata unitaria di soli 125 cc data la sua struttura superquadra (alesaggio 56 mm e corsa 50 mm) poteva raggiungere regimi di rotazione molto elevati. Anche l'impianto di sovralimentazione confermava la discendenza Auto Union. I due compressori volumetrici Roots e poi del tipo a palette montati orizzontalmente spingevano la miscela nei condotti di alimentazione. La notevole potenza teoricamente disponibile, da 380 a 450 CV, veniva trasmessa alle ruote posteriori mediante un complesso cambio a 5 marce che potevano essere selezionate in rapida successione, come avviene nelle motociclette. Tutto il gruppo era montato all'interno degli assali (come nelle future Porsche) per raggruppare i pesi al centro e diminuire così il momento d'inerzia. Dal secondario del cambio partiva un lungo albero di trasmissione che portava il movimento al differenziale anteriore (non c'era quello centrale): la trazione integrale veniva inserita mediante una leva al volante. Il telaio era

la parte meno «tedesca» di tutto il progetto. Di tipo tubolare, costruzione nella quale la Cisitalia si era specializzata, era costituito da elementi di 4,2 cm di diametro. La vettura era lunga 4 m, passo di 2,6 e con carreggiate di 1,3 metri. Le sospensioni, invece, erano indiscutibilmente Porsche: l'avantreno a ruote indipendenti era costituito da doppi bracci longitudinali oscillanti, quelli inferiori collegati alle barre di torsione trasversali e accoppiati ad ammortizzatori idraulici a leva. Il retrotreno, anch'esso a ruote indipendenti, comprendeva bracci longitudinali ancorati al telaio, controllati trasversalmente da doppi bracci e con elementi elastici costituiti da lunghe barre di torsione longitudinali contenute nei tubi del telaio; un terzo braccio trasversale per ogni ruota posteriore era collegato all'ammortizzatore idraulico a leva. Un retrotreno piuttosto complesso di chiara origine tedesca che funzionava abbastanza bene. L'impianto frenante era costituito da quattro tamburi di grande diametro (circa 34 cm) comandati idraulicamente. Per mantenere la vettura bassa e stabile erano previsti due serbatoi carburante laterali, mentre il serbatoio olio era sull'avantreno. La «360» pesava 740 kg.



Così debuttò in Argentina

L'ingegner Gianni Rogliatti, oggi noto giornalista, trentacinque anni fa partecipò al «debutto» argentino della monoposto Cisitalia. Così ricorda quell'«avventura» tecnico-sportiva che non ebbe un lieto fine

Era il gennaio 1952 (cioè a Buenos Aires piena estate) quando, con una certa emozione, tolsi il telone che copriva la Cisitalia «360», la vettura di cui si era favoleggiato qualche anno prima: e che giaceva in un capannone dell'Autoar. Dopo questo primo incontro cominciò una specie di «love-story» con questa automobile straordinaria, nel corso della quale avrei cercato di farla mettere in funzione e di utilizzarla in qualche modo.

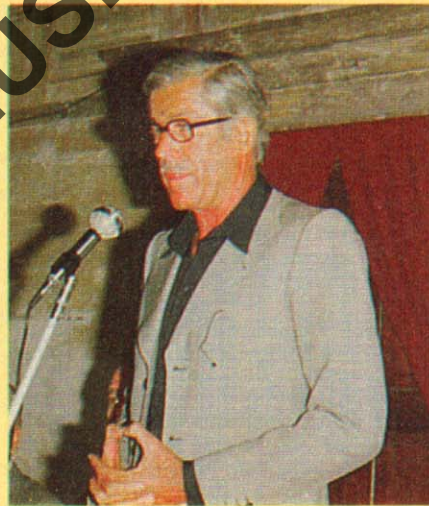
La direzione dell'Autoar in verità non era molto entusiasta di farla funzionare, ma con alcuni amici riuscimmo a convincere il direttore, che si chiamava Piacentini, a tentare; così ne parlai ad un bravo pilota-meccanico locale, che si chiamava Clemar Bucci, e a suo fratello, altrettanto bravo come meccanico; i due si sarebbero accollati l'onere del lavoro, in cambio della possibilità di guidare la vettura in qualche gara. Come consulente per la parte motoristica venne il professore Martinez De Vedia della facoltà di ingegneria, cui sarebbe succeduto l'ingegner Rossi della Fiat.

Non restava che lasciare l'Italia. Il mercato sudamericano, e in particolare l'Argentina, sembrava promettente e il generale Perón garantiva finanziamenti agevolati. Nel gennaio 1951 Dusio si trasferì oltre Atlantico, fondando l'Autoar (Automotores). Una delle due «360» completate lo seguì nella sua emigrazione sudamericana e rimase abbandonata per quasi due anni nei capannoni dell'Autoar a Buenos Aires.

Solo nel 1953 si cercherà di rimetterla in pista, interpellando docenti e tecnici locali. L'ingegner Giovanni Rossi, già della Fiat, si mise al lavoro con entusiasmo e grande accanimento, ma con pochi mezzi: alle risorse economiche limitate dell'Autoar si aggiungeva la difficoltà di reperire in America Latina componenti e materiali comuni in Europa.

Il 28 gennaio 1953 il motore tornò a far sentire il proprio borbottio al banco di prova: come carburante utilizzava una miscela composta da alcol metilico, olio di ricino e acetone. Due giorni dopo ci fu la prima prova su strada che vide al volante Clemar Bucci, un pilota argentino quasi sconosciuto. Il test ebbe però breve durata: quando Bucci cercò di inserire la trazione anteriore succes-

Hruska: poteva essere la Porsche italiana



L'ingegner austriaco Rodolfo Hruska è stato uno dei protagonisti della storia automobilistica italiana del dopoguerra. Ebbe anche una parte molto importante nella nascita della «360». Così ricorda quella vettura

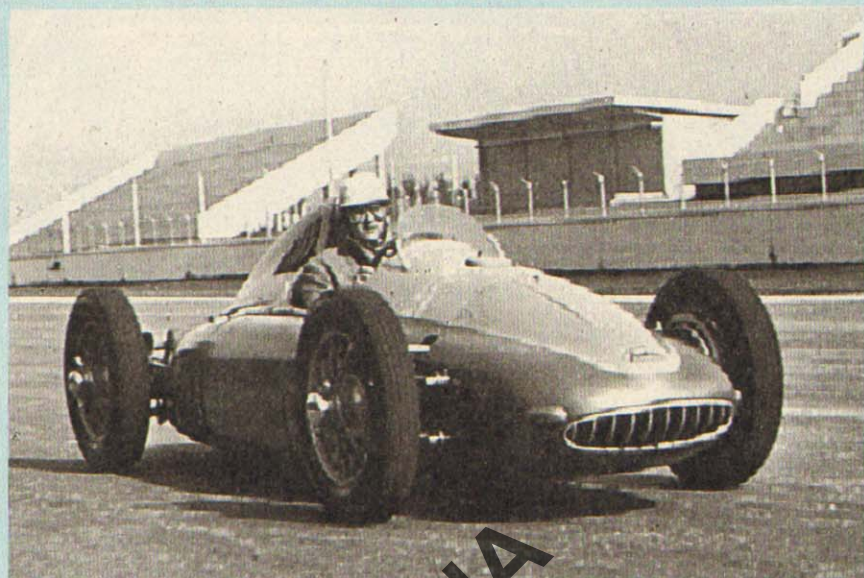
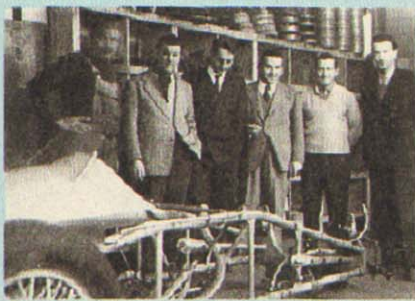
«La «360» rappresentò una splendida avventura tecnica e una svolta importante della mia vita. Nell'aprile del 1945 ero dipendente dello Studio Porsche di Stoccarda e mantenevo i contatti con l'OM di Brescia che costruiva le trasmissioni di un trattore da noi progettato.

«Per i miei frequenti spostamenti usavo uno dei prototipi Volkswagen dello studio. Venni bloccato al Brennero dagli alleati e perciò mi fermai a Merano dove incontrai un vecchio amico, Carlo Abarth. Fu in seguito che entrai in contatto con Piero Dusio, l'unico allora in grado di costruire una Grand Prix vincente. Perciò cercai di riprendere contatto con i «sopravvissuti» dello Studio nella Germania ormai occupata e, in particolare, con Karl Rabe, uno dei nostri progettisti. Firmato il contratto, il piccolo gruppo di studio si mise al lavoro con incredibile impegno: era quello il primo contratto acquisito dopo la guerra. Karl Rabe e Ferry Porsche elaborarono una monoposto completamente nuova. Ancor oggi posso affermare che quel lavoro fu esemplare e rispondente alla più moderna metodologia di produzione. Rabe definì sulla carta tutti i particolari come se si trattasse di un'auto da costruire in grande serie. Era una rivoluzione nella progettazione delle vetture da corsa, spesso nate dall'improvvisazione. Lo sviluppo della «360», di cui mi occupavo personalmente, procedeva con re-

Il problema fondamentale fu sempre quello della miscela adatta, di cui nessuno, perlomeno a Buenos Aires, conosceva la composizione. Sembra, a ripensarci adesso, che nessuno dei tecnici (alla Autoar c'era anche un tedesco di nome Rupilius) volesse ammettere di saperne meno di quelli del gruppo Porsche.

Comunque sia, durante tutta l'odissea di questa vettura in Argentina, i pistoni si bucarono appena si portava la potenza a livelli elevati. Si riuscì tuttavia a leggere al banco freno una potenza di 268 kW, pari a 365 CV, a circa 8000 giri/min con il motore alimentato ad alcol metilico con aggiunta di olio di ricino per lubrificare i due compressori volumetrici.

Nella pagina a fianco: Felice Bonetto collauda la «360» sul circuito di Buenos Aires. Qui sotto: il gruppo di studio argentino che rimise in funzione la Cisitalia. A destra: il pilota argentino Clemar Bucci.



La trazione anche sulle ruote anteriori (per mezzo di una leva al volante come quella del cambio semiautomatico collaudato sulle Cisitalia «1100») non dette grossi problemi una volta trovate le gomme adatte (che vennero fornite dalla Pirelli di Buenos Aires).

Le prove andarono avanti per mesi e, durante la «Temporada» del gennaio 1953, la «360» venne provata anche dal pilota Felice Bonetto che ne ricavò un'ottima impressione solo per quanto riguardava la tenuta di strada, ma non poté utilizzarla in corsa

come avrebbero auspicato le autorità locali, perché un nuovo problema affliggeva il motore: l'olio schiumava dallo sfianto vicino agli scarichi, avvolgendo la vettura in una densa fumata bianca.

Il problema venne risolto alla buona, con un tubo che portava la schiuma lontana dagli scarichi. Si riuscì solo a battere il record sudamericano di velocità, ma poi i problemi di alimentazione non permettevano di utilizzare la massima potenza neanche per i pochi minuti necessari al lancio, e così la vettura venne accantonata.

golarità: portavo i disegni dalla Germania occupata a Torino nonostante le molte difficoltà. Rimanemmo sorpresi dall'efficienza e dalle competenze dei tecnici italiani che riuscirono a risolvere tutti i problemi.

«Tutto venne costruito nelle officine torinesi, dal telaio tubolare alla complessa trasmissione, dal motore alle sospensioni. Inizialmente a Stoccarda furono prodotti nel teorizzare la potenza massima ma, nelle prime prove al banco ci accorgemmo che il 12 cilindri aveva possibilità ben superiori ai 365 CV (269 kW) preventivati. Tutto sembrava filare liscio. Riuscimmo persino a contattare il professor Eberan von Eberhost, il progettista dell'ultima Auto Union, che venne a Torino per seguire la parte sperimentale. Completata la prima vettura, iniziarono le tribolazioni finanziarie che presero il sopravvento sui fattori tecnici, e non potemmo più dedicare tutta l'attenzione necessaria a quella rivoluzionaria monoposto che secondo me non aveva problemi irrisolvibili da uno staff tecnico così preparato. Cercammo però di risolvere la difficile situazione finanziaria della marca e di razionalizzare la produzione di serie. Ma non ci fu nulla da fare e per la «360» fu praticamente la fine. Con essa terminò anche quell'esempio di collaborazione italo-tedesca che avrebbe potuto avere sbocchi ancor più interessanti. Senza quello splendido fallimento la Cisitalia poteva diventare una Casa costruttrice di prestigiose sportive. Come la Ferrari e la Porsche».

se il fuoriposto. La vettura, partita in testocoda, venne controllata a fatica dal pilota; in officina ci si accorse che erano stati montati rapporti differenti sui differenziali anteriore e posteriore.

Il motore però era in grado di erogare al banco una notevole potenza: 365 CV (pari a 268 kW) a 10.000 giri/min., sufficiente, secondo l'Autoar, per battere il record mondiale di velocità per vetture di 1500 cm³ con compressore, allora detenuto dall'inglese Gardner con 328.888 km/h. Provarono la «360» sia il solito Bucci, sia l'italiano Felice Bonetto, in Argentina per disputare la «Temporada», un ciclo di gare allora famoso. Su un tratto di strada rettilineo furono superati i 200 km/h. I piloti, percorsi alcuni giri dimostrativi sul circuito di Buenos Aires, davano un giudizio complessivamente scettico sulla vettura che (come il test aveva ampiamente dimostrato) richiedeva un interminabile lavoro di sviluppo per diventare veramente competitiva.

Comunque si arrivò al tentativo ufficiale di record. Era il 18 giugno 1953: il clima rigido dell'inverno sudamericano non consentiva al motore di raggiungere una temperatura di esercizio adeguata.

La media dei due passaggi fu di 219,512 km/h: sarebbe salita, nel corso di altri due tentativi, a 233,010 km/h, sufficienti solo per superare il record sudamericano: poi Bucci spense il motore, che da quel momento non avrebbe più fatto sentire la propria voce.

La vettura rimase a lungo abbandonata in un capannone dell'Autoar, finché venne venduta per una cifra irrisoria (pari a circa 500.000 lire attuali) a un benzinaiolo locale, di nome Loffredo, intenzionato a correre con un motore americano più semplice e affidabile.

Fu salvata grazie all'intervento di Huschke von Hanstein, il direttore sportivo della Porsche, che riuscì a farla tornare in Europa, custodendola nel piccolo ma prezioso museo della Casa di Stoccarda.

Il secondo esemplare, offerto in vendita nel 1964 sulle colonne della rivista «Auto Italiana» alla cifra di 1.600.000 lire, prese a sua volta la via dell'estero, approdando in seguito alla grande collezione inglese del Museo di Donington che raccoglie le più significative auto da corsa.

NINO BALESTRA