

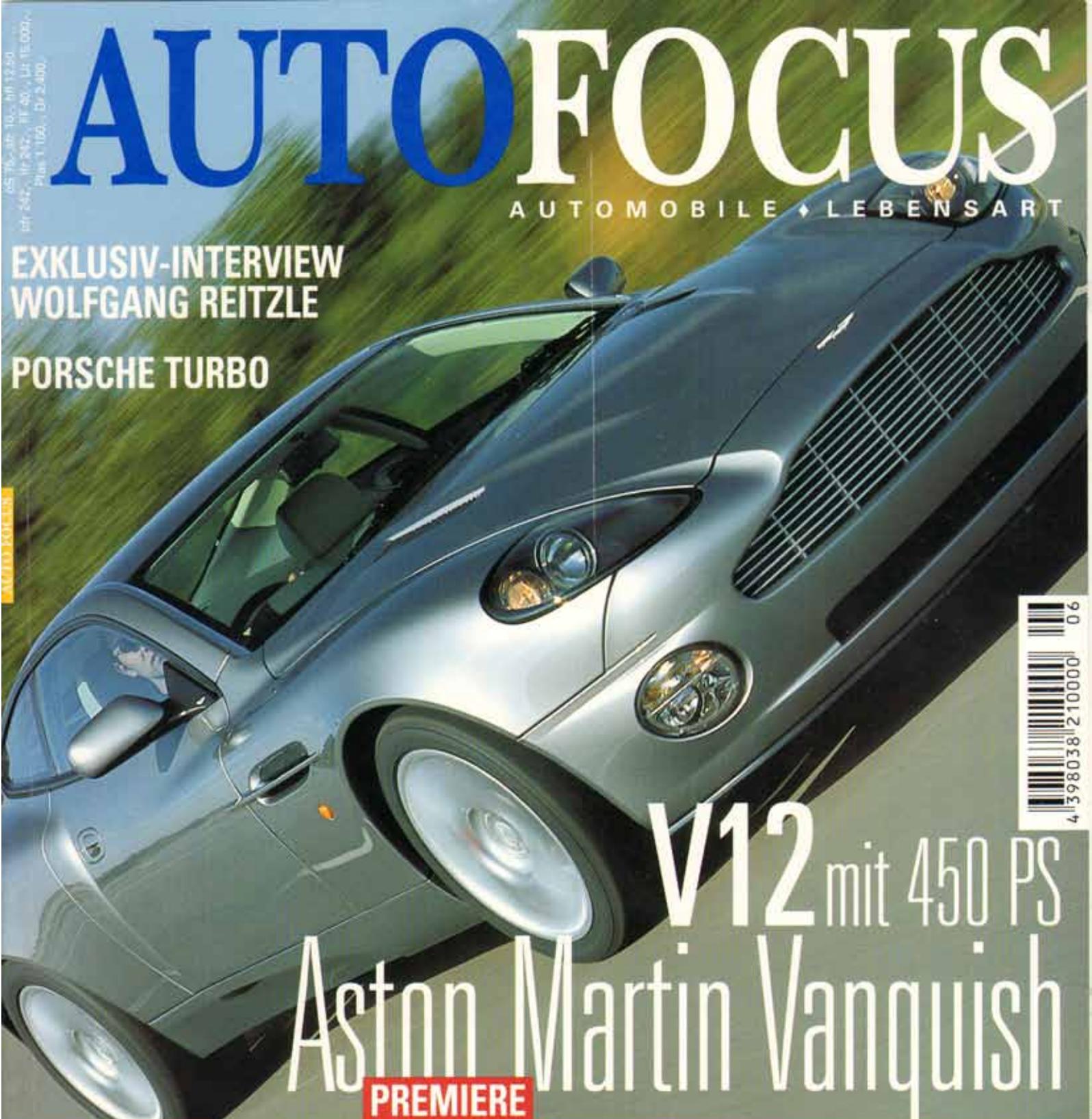
ISSN 1461-0485
pfr 2547, Nr. 2452, Nr. 40, Jg. 15, 0092,
Plus 11159, Dr. 2400

AUTO FOCUS

AUTOMOBILE ♦ LEBENSART

EXKLUSIV-INTERVIEW
WOLFGANG REITZLE

PORSCHE TURBO



V12 mit 450 PS Aston Martin Vanquish

PREMIERE

M-MOTION: BMW M3, 343 PS



AUDI-MAX: „PROJEKT ROSEMEYER“



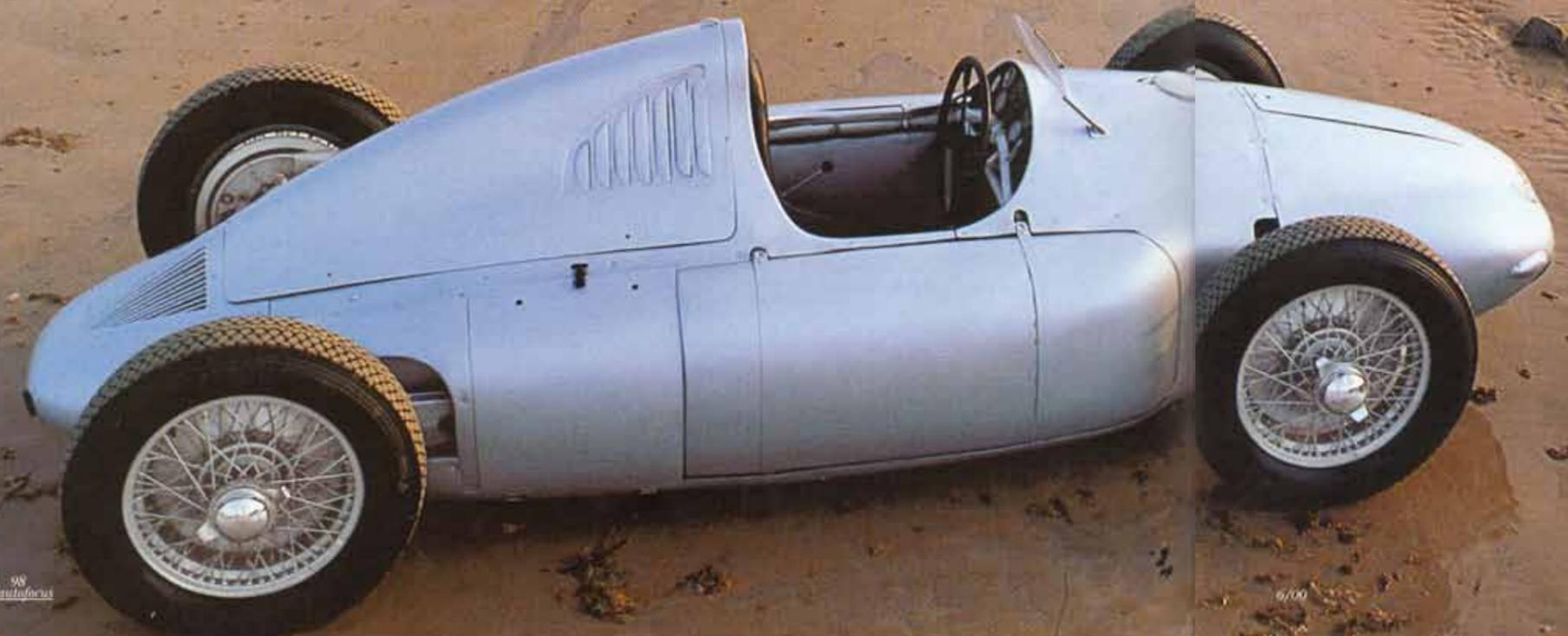
Nummer 6/00 • November/Dezember 2000 • 10 Mark

Text: David Schwartz, Fotos: Peter Vöth

Cisitalia 360

am ende aller strassen

Ohne Start und ohne Sieg.
Der abenteuerlichste aller Grand Prix-Wagen
war seiner Zeit weit voraus – doch die wusste nichts davon

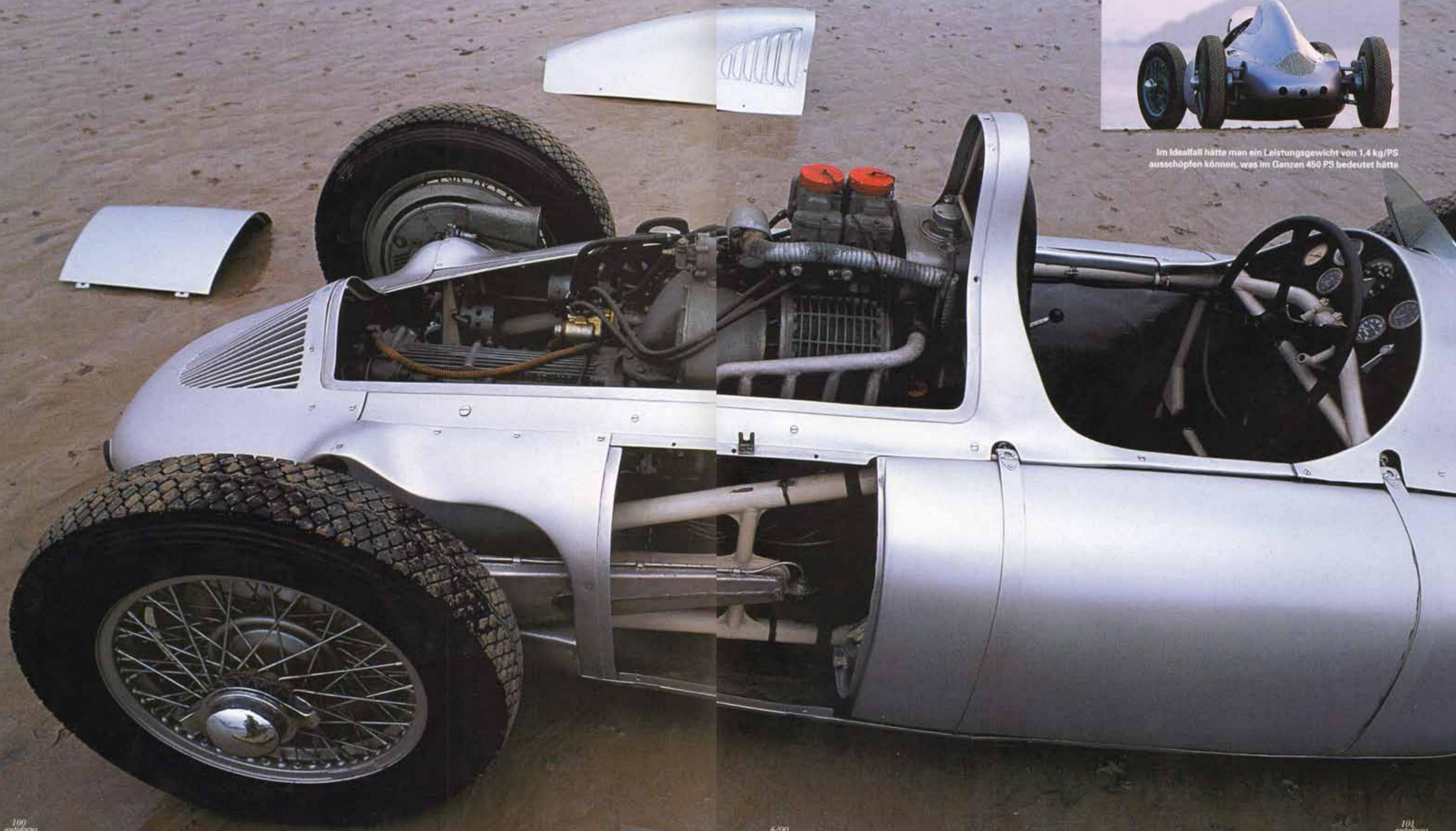


Zwölfzylinder

boxermotor, allradantrieb



Im Idealfall hätte man ein Leistungsgewicht von 1,4 kg/PS ausschöpfen können, was im Ganzen 450 PS bedeutet hätte





blick ins cockpit skalenreigen

Meines Vaters berühmte CIS liegt in Ketten, die *rasenden Raubtiere*, wie man sie nannte, werden aber bald wieder brüllen... Meine Mutter – übrigens eine der schönsten Frauen von Turin – hat ihr herrliches Palais verkauft, um die Gläubiger meines Vaters wenigstens teilweise zu befriedigen... Ich komme gerade von Verhandlungen mit unseren vielen guten Freunden... Cisitalia wird seinen Weltruhm wieder erobern, der Wagen mit den schnellsten Zeiten wird vom Konkurrenten Mammon nicht geschlagen werden und sich den Lorbeer des Sieges wieder holen."

Man ahnt, man spürt die verzweifelte Leere dieser Worte – Zitate aus einem Interview, das der Journalist Pitt Schultes in den fünfziger Jahren mit Carletto, dem Sohn des Großindustriellen und Sportmannes Piero Dusio, geführt hat. Dieses Gespräch stand am Ende einer langen und Erfolg verheißenden Ge-

schichte, die von Porsches unglücklichstem, aus heftiger Zeit aber wertvollstem Grand Prix-Wagen handelt, dem Typ 360.

Im Umfeld seiner potentiellen Gegner der Nachkriegszeit (Mercedes, Ferrari, Maserati, die Alfas!) markierte er den Höchststand der Rennwagenentwicklung, obwohl er völlig unverkrampft dem schlanken Stil des Hauses verpflichtet war, ein cleveres Porsche-Konstrukt durch und durch.

Mit tief im Rahmen versenktem Zwölfzylinder-Boxermotor in Mittelanordnung. (Die Konkurrenz fuhr noch mit vorne liegenden Aggregaten.)

Mit Vierradantrieb, wobei die Vorderräder während der Fahrt zu- oder abgeschaltet werden konnten.

Mit einem synchronisierten Fünfganggetriebe, das über lediglich zwei Schaltebenen bedient wurde, ähnlich einer Motorradschaltung.

Mit vier einzeln aufgehängten Rädern, vorne an die Doppelkurbellenker-Achse der Auto Union-Rennwagen (Konstruktion Porsche!) angelehnt, hinten dem damaligen Doppelschwingachs-Prinzip der frühen Volkswagen folgend.

Mit Aluminium-Karosserie über Chrom-Molybdän-Rahmen und einem Gewicht von lediglich 630 kg.

Im Idealfall hätte man ein Leistungsgewicht von 1,4 kg/PS ausschöpfen können – also unter der Voraussetzung, dass der Motor in seiner Bestform die errechneten 450 PS bei 10.500 Touren abgeben

Eine zärtliche Melancholie umfängt den Wagen. Sein monströser Klang ist der Welt abhanden gekommen

Strandgut

an der Küste der Normandie

hätte. Nicht vergessen: Damals herrschte 1,5-Liter-Hubraumbeschränkung, allerdings war mechanische Aufladung erlaubt (Porsche operierte mit Roots- oder Centrik-Ladern bei Drücken von 1,8 bar). Die Kraftstoff-Frage wurde noch liberal behandelt, weshalb man gleich mal ein Renngemisch mit 150 Oktan voraussetzte. Dass die Leistungsangaben, theoretisch, praktisch, prüfstandgebremst oder idealisiert, weit auseinander klafften, liegt in der Natur der Sache und zeigt, in welchem weitem Feld man sich bewegte. 280 PS, 363 PS, 385 PS, 450 PS mit Option auf 500 – egal. Der Wagen konnte seine Fähigkeiten nie wirklich unter Beweis stellen.

Seine lange unerfüllte Geschichte hatte damit begonnen, dass der Unternehmer Piero Dusio aus

Turin mit seiner Marke Cisitalia respektable Sport-erfolge erzielt hatte. Der kleine CIS mit Fiat-1100-Motor, eine Art Formel-Junior-Rennwagen der Nachkriegszeit, wurde von Leuten wie Nuvolari, Taruffi, Stuck und vor allem Bonetto erfolgreich gefahren. Cisitalias Aufstieg in die Grand Prix-Liga erschien wie eine logische Entwicklung.

Die Annäherung an das Konstruktionsbüro Porsche ergab sich über eine Ingenieur-Seilschaft der beiden Österreicher Rudolf Hruschka (der spätere Allisud-Entwickler) und Carlo Abarth. Später stieß auch Eberan von Eberhorst, der Mann mit Auto Union-GP-Erfahrung, dazu (der allerdings später mit Carlo Abarth über Kreuz kommen sollte). Nuvolari und Millanta, ein italienischer Motorjournalist, stellten wichtige Kontakte her, nur die Nummer eins, Ferdinand Porsche, befand sich noch unerreichbar in französischer Gefangenschaft.





Als der 72jährige Ferdinand Porsche aus der französischen Internierung nach Gmünd heimkehrte, lobte er die fertigen Pläne: „Ich hätte keine Schraube anders gemacht.“

Allerdings ergaben sich ungeahnte Probleme bei der Realisierung des Projektes in Turin. Übersetzungsschwierigkeiten, offene Detailfragen, eine besonders hohe Fertigungstiefe und die ersten finanziellen Einschränkungen zogen das Projekt in die Länge.

Gegen Ende 1948 war Cisitalia finanziell am Ende, Dusio hielt jedoch an diesem Projekt eisern fest und es gelang, einen von zwei Wagen halbwegs fertig zu stellen. (Exemplar Nummer zwei bestand praktisch nur aus Kisten voller Ersatzteile). Kontakte Dusios mit General Peron eröffneten die Hoffnung einer fortführenden Entwicklung des Autos in Argentinien, jedoch versandete die Sache völlig, sobald der Wagen in Buenos Aires stand. Die Lebensader zu den Konstrukteuren war gekappt, der Typ 360 drohte in Vergessenheit zu geraten, wurde dann aber Opfer einiger unglücklicher Wiederbelebungsversuche.

Das Grand Prix-Reglement verbot ab 1952 den Einsatz von Kompressormotoren, also wollte man den argentinischen Motorsport-Ruhm wenigstens mit Erstellung eines neuen südamerikanischen Geschwindigkeitsrekords wahren. Der GP-Pilot Clemar Bucci war dazu ausersehen, den Wagen über die gesperrte Flughafenautobahn zu jagen, aber der Motor erreichte mangels geeigneter Temperaturen, geeigneter Kerzen, geeigneten Kraftstoffs nie seine Grundform und brachte den Wagen nur auf ein enttäuschendes Mittel von 233 km/h. (Für den Rekord war das schnell genug.)

Der Versuch wurde übrigens mit Hinterradantrieb gefahren – in Ermangelung der passenden Vorderreifendimension konnte die richtige Übersetzung nicht hergestellt werden.

Nach eingehender Betreuung durch die Technische Hochschule von Buenos Aires hatte man so viel Vertrauen gefasst, dass man den Wagen 1953 zu einem formelfreien Rennen im Autodrom von Buenos Aires anmeldete.

Bei der ersten Proberunde zeigte sich, dass Bucci nicht mit der Getriebeschaltung zurechtkam. Felice Bonetto, der alte Alfa-, Maserati- und Lancia-Haude-

gen, fuhr die nächste Runde, kehrte aber an der Spitze einer Rauchfahne zurück: dramatische Öläustritte, wahrscheinlich ein Leitungsbruch. Der Wagen wurde vom Training abgezogen.

Zurück auf den Prüfstand. Dort, unter klinischen Bedingungen, erreichte der Motor in einer glücklichen Minute 385 PS bei 9 000 Touren. Allerdings brannten, vielleicht aufgrund zu mageren Gemischs, ein bis zwei Kolben durch. Der hochkomplizierte Motor wurde zerlegt, mit Reservekolben ausgestattet, zusammgebaut und wieder zerlegt, als man fand, dass ein paar Kleinteile übrig geblieben waren. Davon erholte sich die Maschine nie wieder ganz, brannte bei späteren Versuchen wieder durch, schließlich wurde der Wagen aufgebockt und zum Verkauf angeboten.

Es fand sich ein unternehmungslustiger Amerikaner, der dem Wagen gern eine Chevrolet-Maschine verpasst hätte, um damit an Dragster-Rennen teilzunehmen.

Der hatte die Sache aber auch unterschätzt und verlor soweit das Interesse, dass es dem gewitzten Ungar Anton von Döry, der in Buenos Aires eine Porsche- und NSU-Vertretung besaß, gelingen konnte, den Wagen, als Porsche RSK verzollt, nach Deutschland zurückzuholen. (Eine eigene Geschichte, in der ein überschwemmtes Bootshaus, ein rettender Unimog und andere nächtliche Aktionen vorkommen.)

Seither steht der abenteuerlichste GP-Wagen aller Zeiten im Porsche-Museum Stuttgart. Später tauchte das zweite Exemplar in einer Garage bei Turin auf und wurde im Auftrag eines amerikanischen Sammlers restauriert, also: erstmals aufgebaut. Dies gelang mit Hilfe der mikroverfilmten Originalpläne. Der Motor war allerdings als fertige Einheit vorhanden.

Nach dem Tod des Amerikaners erwarb ein englischer Rennwagenbesitzer das Exemplar, das heute in der Donington Grand Prix Collection zu sehen ist. Allerdings mit ausgebaute Kurbelwelle, der berühmten Hirth-Konstruktion mit den sieben Rollenlagern.

Noch ein paar Daten zum Abschmecken: Der Motor wog 145 kg, die Trockensumpfschmierung (zwei Saugpumpen, eine Druckpumpe) hatte 25 Liter zu bewältigen. Die beiden obenliegenden Nockenwellenpaare wurden per Königswelle betrieben. Zwei Weber-Fallstromvergaser sorgten für das Gemisch, das 9,2:1 verdichtet wurde. Das maximale Drehmoment, 270 Nm, lief bei 6 000 Touren auf, die 450 PS Höchstleistung bei 10 500 Touren.

Und zuletzt, zum Mitzählen, die Zündfolge: 1, 10, 5, 7, 3, 11, 6, 9, 2, 12, 4, 8. Alle da? ♦

Die Geschichte des CIS360 entstammt dem Buch „Augenblicke – Das offizielle Porsche-Jubiläumsbuch 1948/1998“ mit Fotos von Peter Vitz



Im rechten Rahmenausleger wird man fündig: CIS-001, die Nummer, die der argentinische Zoll nicht sehen durfte

Porsche Typ 360 Cisitalia mit einem der größten des Rennsports am Steuer: Tazio Nuvolari

