

RUOTECLASSICHE

REPLICHE

HAWK Cobra

Ma è davvero così
diversa dall'originale?



I LUOGHI DEL CULTO

"Così ho ricostruito
un'officina anni Trenta"

DOSSIER

Fiat "125":
la "1600" di Torino che
toglieva il sonno all'Alfa

NATE PER CORRERE

Cisitalia "360 Grand Prix":
troppo avveniristica
per scendere in pista



NATE PER CORRERE

Cisitalia

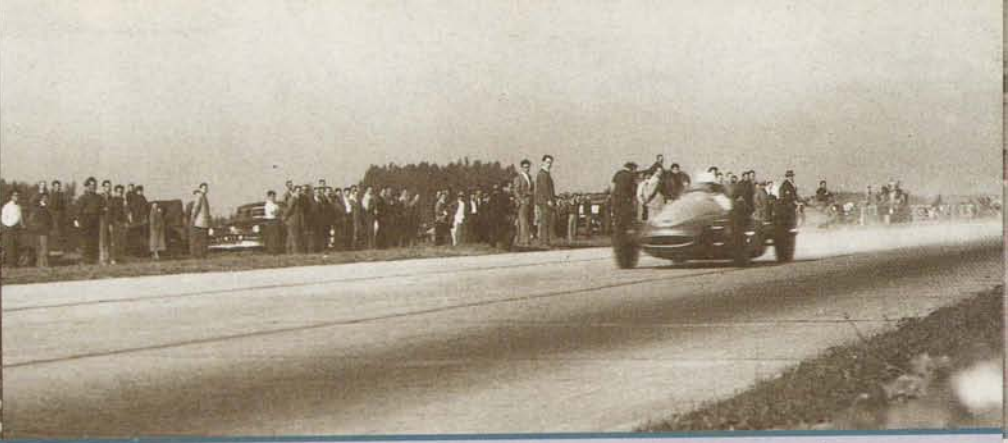
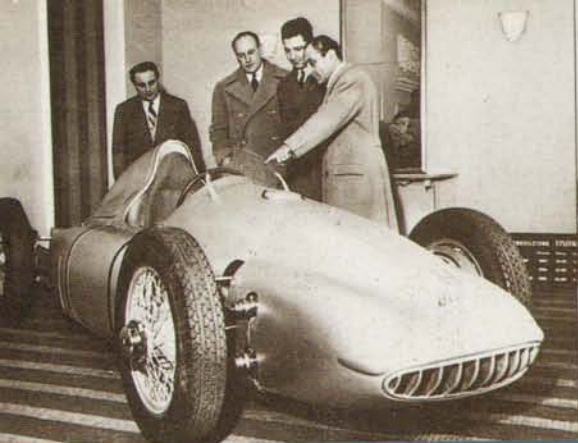
"360 Grand Prix" 1948

Gioco d'azzardo

Osarono troppo. Tutti. Il patron della Casa, Dusio, che si lanciò in un programma impossibile per le ingenti risorse che assorbiva; i progettisti Porsche Jr. e Hruska, che proposero soluzioni troppo ardite, come il motore centrale, i 12 cilindri boxer, la trazione integrale inseribile e il cambio sequenziale. La vettura incontrò enormi problemi di messa a punto. E non riuscì a disputare neppure un G.P.

di Andrea Stassano, foto di Automedias





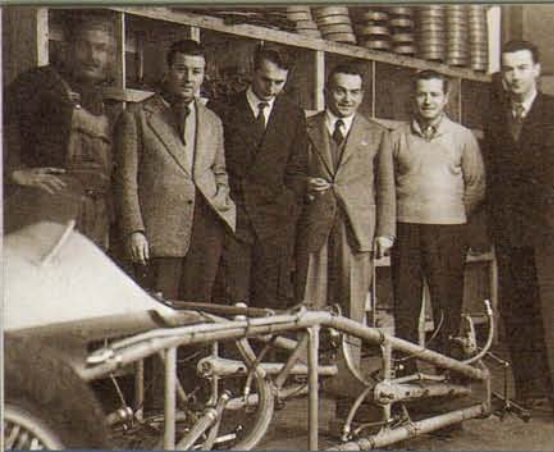
Bastava poco, qualche milione di lire, e la "360" avrebbe cambiato il corso della storia della F.I. Ma si trattava di milioni di 55 anni fa, come dire milioni di euro oggi, denaro che Piero Dusio, patron della Cisitalia, non aveva. E che non riuscì a ottenere da altri finanziatori. Se l'avesse ottenuto, la "360" sarebbe stata sviluppata fino in fondo e se ne sarebbero corretti i difetti che accompagnano, inevitabilmente, tutti i progetti innovativi. Forse non ci sarebbe stata una Ferrari, forse il suo posto sarebbe stato preso dalla stessa Cisitalia, e

forse non ci sarebbe stata la stagione tutta inglese delle Cooper e Lotus a motore posteriore, schema che la Cisitalia anticipava di quasi dieci anni. Ma non andò così, nessuno dei due esemplari di "360" che verranno realizzati riuscirà mai a vedere una bandiera a scacchi: un fiasco strettamente legato al carattere di Dusio, che aveva entusiasmo da vendere, ma perdeva facilmente di vista la realtà. Del resto, contraddirlo era inutile, si rischiava di ottenere l'effetto contrario. La sua prima monoposto, la "D46", un certo successo l'aveva avuto; inoltre, stava prendendo corpo il progetto di una berlinetta stradale, di cui si diceva meraviglie. Insomma la Cisitalia, la Casa da lui fondata insieme a Piero Taruffi, sembrava ben avviata, ►

△ **MAGRA CONSOLAZIONE**

Un'immagine del record sudamericano sul chilometro lanciato, l'unico risultato concreto ottenuto dalla "360" e, a sinistra, la presentazione ufficiale della monoposto, al Salone di Torino del '50. Della "360" sono rimasti tutti e due gli esemplari: uno si trova al museo Porsche di Zuffenhausen, l'altro al museo di Donington (GB).





△ CAMBIÒ MARCHIO

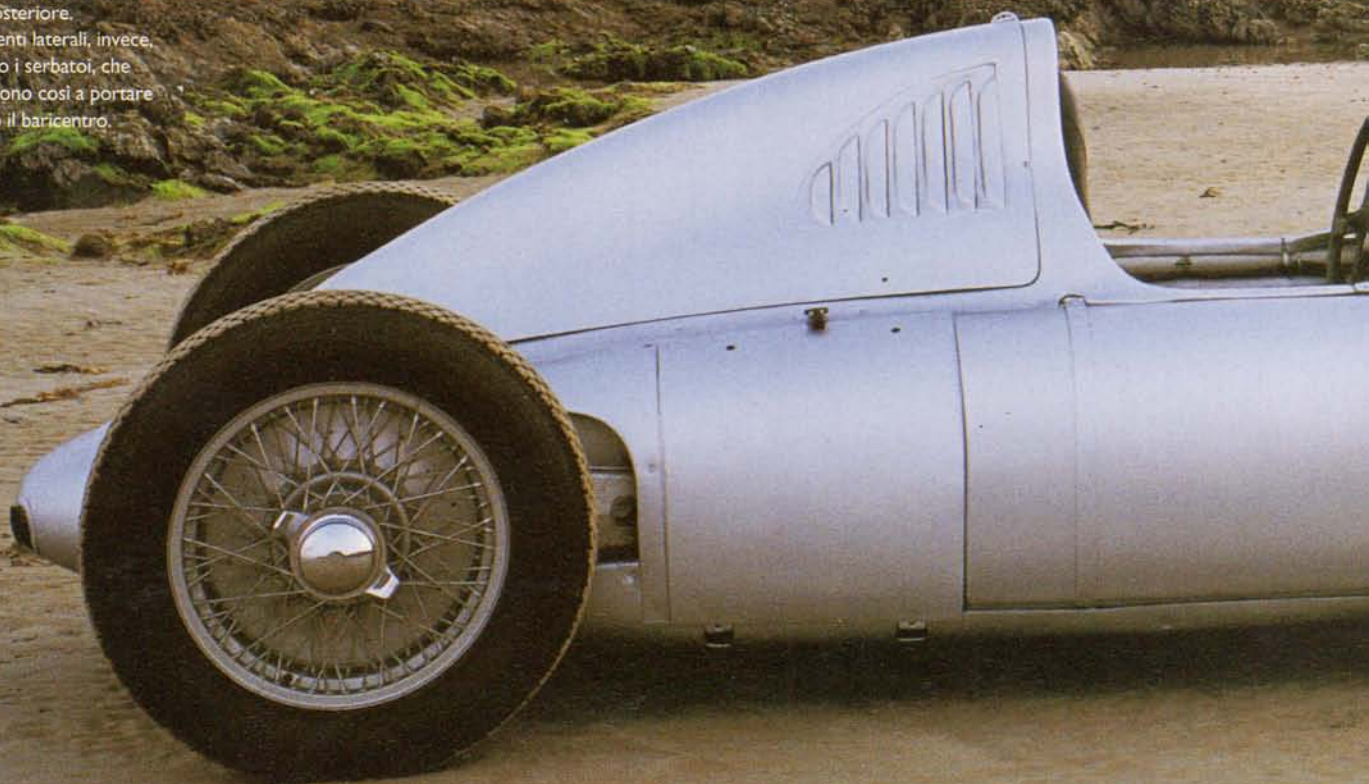
Da sinistra: il gruppo di lavoro che mise la "360" in grado di scendere in pista; due fasi dei lunghi test, contraddistinti da mille problemi (notare, sul muso, la scritta "Autoar", ovvero Automotores Argentinos, la nuova società fondata da Dusio, in luogo di Cisitalia).

► ma non era pronta forse per il salto verso le monoposto da G.P. Era il 1946, le corse erano ricominciate da poco, Alfa Romeo e Maserati stavano lavorando su vetture di 1500 cm³ anteguerra, modificate e rinnovate in vista della nuova formula Grand Prix (dal '47) e, di lì a poco, si sarebbe aggiunta pure la Ferrari. Ma anche nella sua Torino Dusio pensava in grande: la macchina che aveva in mente doveva essere innovativa e sbaragliare la concorrenza. In molti gli facevano osservare che ci volevano troppi soldi, ma inutilmente: egli preferiva

cambiare discorso e parlare di telai, motori e trasmissioni. Aveva già in mente chi avrebbe progettato la "sua" Grand Prix: i tedeschi Ferry Porsche e Karl Rabe, l'austriaco Rudolf Hruska, gli stessi che avevano partecipato alla nascita delle Auto Union negli anni Trenta. La guerra li aveva divisi, la proposta di Dusio li riunì a Gmünd, in Carinzia (Austria), dove Porsche e Rabe avevano aperto un'officina. Il progetto sarebbe stato pagato in tre rate: somme da capogiro, per l'epoca. Probabilmente, fu proprio con quel denaro che Ferry Porsche ottenne la

STESSA MANO

La forma della carrozzeria (e pure il colore) evidenzia la stretta parentela con le Auto Union da gran premio degli anni Trenta, in particolare con la "Tipo D" del '38: entrambe erano state disegnate da Erwin Komenda. Da notare il ridotto sbalzo posteriore, dovuto al fatto che motore e trasmissione sono collocati all'interno dell'asse posteriore. I rigonfiamenti laterali, invece, nascondono i serbatoi, che contribuiscono così a portare i pesi verso il baricentro.





I TEST ARGENTINI

Un guaio dopo l'altro fino alla resa totale

Ore 18.05 del 28 gennaio 1953: il 12 cilindri boxer della "360 Grand Prix" fa sentire il proprio sordo borbottio. Gira a lungo al banco, sui 2000 giri, per "scaldarsi" un po'. È una prima verifica, fatta lontano da casa, in terra d'Argentina, all'inseguimento disperato di nuovi finanziatori dell'impresa: poi, il motore è pronto per essere montato sulla vettura. Alle 18.30 del 30 gennaio, il collaudatore Clemar Bucci s'infilza nell'abitacolo. L'emozione è palpabile quando la vettura scatta rabbiosamente e divora la strada che conduce all'ippodromo di San Isidro. Pochi chilometri e il collaudo è già finito: rottura del cavo dell'acceleratore. Si ricomincia il giorno dopo: la vettura imbocca la strada e percorre qualche tratto in velocità. Tutto sembra filare liscio ma, quando Bucci inserisce la trazione integrale, la vettura s'inchioda. Il problema sta in un errore nei rapporti al ponte montati sui due assi. Altra prova, con Maccanti e Bonetto alla guida, sempre su strada: Bonetto spinge, supera i 200, ma lamenta una scarsa manovrabilità del cambio. Finalmente si va in pista, all'autodromo di Buenos Aires, dove sono in corso le prove del G.P. Ciudad de Buenos Aires: due giri in tutto, ma il ghiaccio è rotto davanti al grande pubblico. Il 4 febbraio si torna a "Baires": otto giri a velocità crescente, poi il motore comincia a suonare male. Comunque il telaio, rigido ed equilibrato, offre risposte positive. Buono l'inserimento in curva, efficaci i freni, non perfetto invece lo sterzo. Si manifesta anche un difetto: la forma della carrozzeria non favorisce lo smaltimento del calore e il motore si surriscalda. Si fanno alcune modifiche e vengono montati pistoni e candele di nuovo tipo. Al banco si "leggono" circa 365 CV. Ma qualcosa non va e il 7 maggio, dopo pochi giri a "Baires", sono proprio i pistoni a cedere. Il 23 maggio, con Bucci alla guida, si gira finalmente, e bene, sul circuito di 3171 metri. Si tenta poi di ottenere almeno un risultato brillante sul chilometro lanciato: ma il record mondiale di Gardner, con 328,888 km/h, rimane una chimera. Con 233,010 km/h, viene migliorato solo il primato sudamericano. Ed è tutto. Sono le ore 13 del 18 giugno '53: Bucci tenta di riavviare il motore, ma il boxer rimane muto. Per sempre.

liberazione del padre Ferdinand, prigioniero di guerra in Francia, che poté così riunirsi col figlio. Si trattava, a quel punto, di coordinare il lavoro di progettazione, eseguito dallo studio Porsche, con quello della realizzazione delle varie componenti e del loro assemblaggio, che invece si sarebbe svolto in Italia: a questo scopo venne aperto a Torino un ufficio tecnico, sotto la direzione di Rabe, cui collaboravano Hruska, Carlo Abarth ed Eberhost, anch'egli ex Auto Union. La costruzione della monoposto implicò una lunga e costosa preparazione delle attrezzature, necessarie per ►

△ GRANDI MANOVRE

La trasferta argentina iniziò nel gennaio '51 e si prolungò fino a metà '53: Felice Bonetto, in "borghese", mentre prova la "360" senza cofano motore sul circuito di Buenos Aires; a destra, il collaudatore argentino Clemar Bucci.

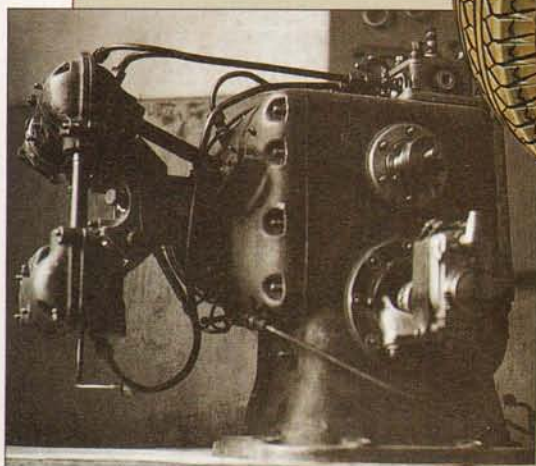
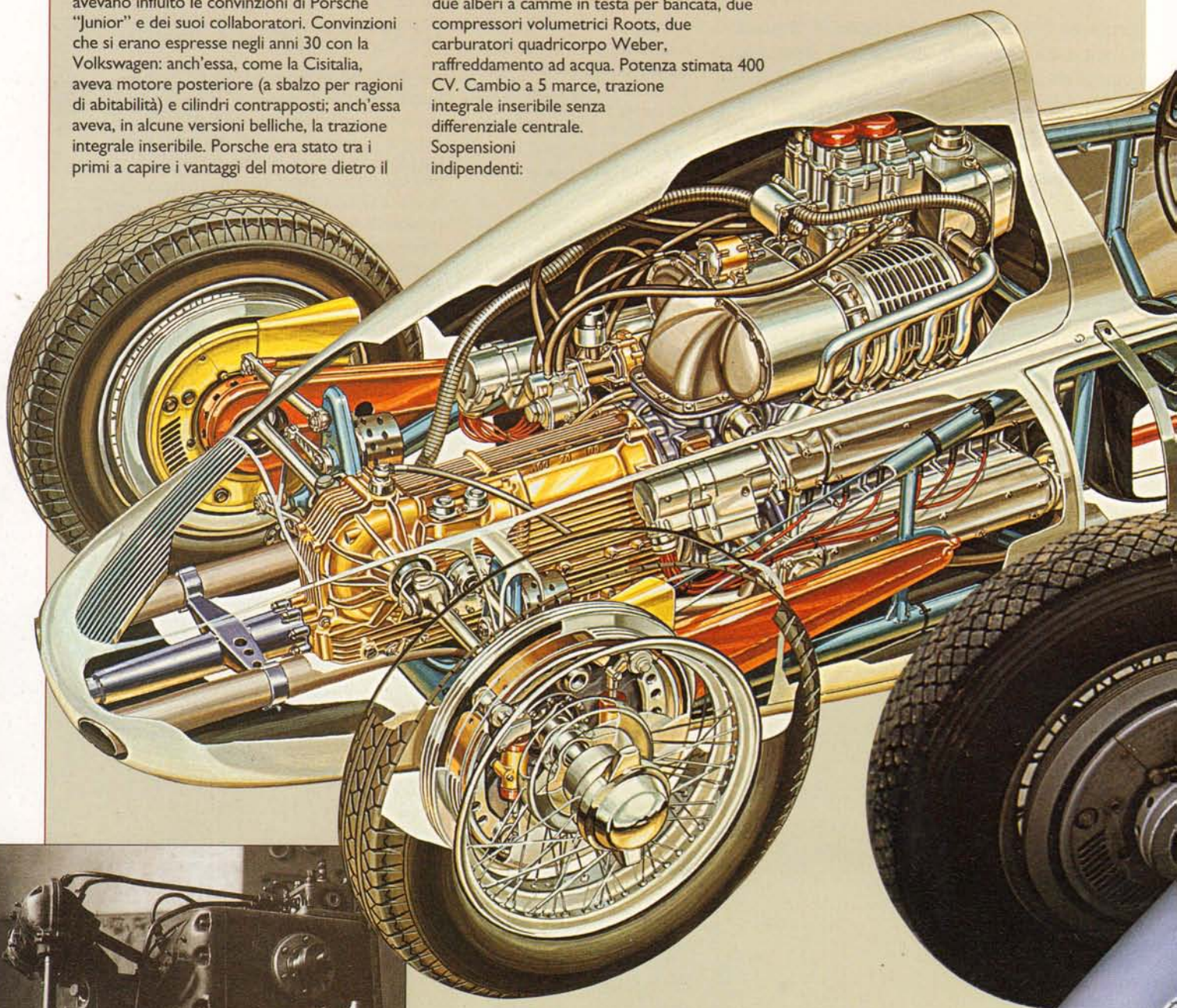


Ci ritrovi l'Auto Union e persino un po' di Volkswagen

È vero, c'era stato il precedente dell'Auto Union (e quello dell'Alfa Romeo "512" del '39). Ciò, tuttavia, non sminuisce l'originalità della Cisitalia "360" a motore posteriore-centrale: basti dire che tutte le vetture che nel '50 avrebbero preso il via al primo Mondiale di F.1 erano a motore anteriore e tali sarebbero rimaste, sostanzialmente, fino all'esordio della Cooper nel '57. In realtà, più dell'Auto Union, sull'impostazione della "360" avevano influito le convinzioni di Porsche "Junior" e dei suoi collaboratori. Convinzioni che si erano espresse negli anni 30 con la Volkswagen: anch'essa, come la Cisitalia, aveva motore posteriore (a sbalzo per ragioni di abitabilità) e cilindri contrapposti; anch'essa aveva, in alcune versioni belliche, la trazione integrale inseribile. Porsche era stato tra i primi a capire i vantaggi del motore dietro il

pilota: pesi più vicini al baricentro (e dunque maggior stabilità e maneggevolezza) e miglior profilatura aerodinamica. I classici due piccioni con una fava, cui aveva aggiunto l'intuizione della trazione integrale. Una rivoluzione che avrebbe richiesto lunghi esperimenti, che invece non fu possibile effettuare. Queste, in sintesi, le caratteristiche della "360" del '48: motore 12 cilindri boxer in lega leggera, alesaggio 56 mm, corsa 50,5 mm, 1492 cm³, due alberi a camme in testa per bancata, due compressori volumetrici Roots, due carburatori quadricorpo Weber, raffreddamento ad acqua. Potenza stimata 400 CV. Cambio a 5 marce, trazione integrale inseribile senza differenziale centrale. Sospensioni indipendenti:

all'avantreno con doppi bracci longitudinali oscillanti e barre di torsione trasversali; al retrotreno con bracci longitudinali, doppi bracci trasversali e barre di torsione; ammortizzatori idraulici a leva. Due serbatoi carburante laterali (li ritroveremo sulla Lancia "D50" F.1 del '54) con lo scopo, anche in questo caso, di spostare i pesi sul baricentro. Dimensioni: lunghezza 4 metri, passo 2,6, carreggiate 1,3 metri. Peso 650 kg.



GIRAVA FORTE

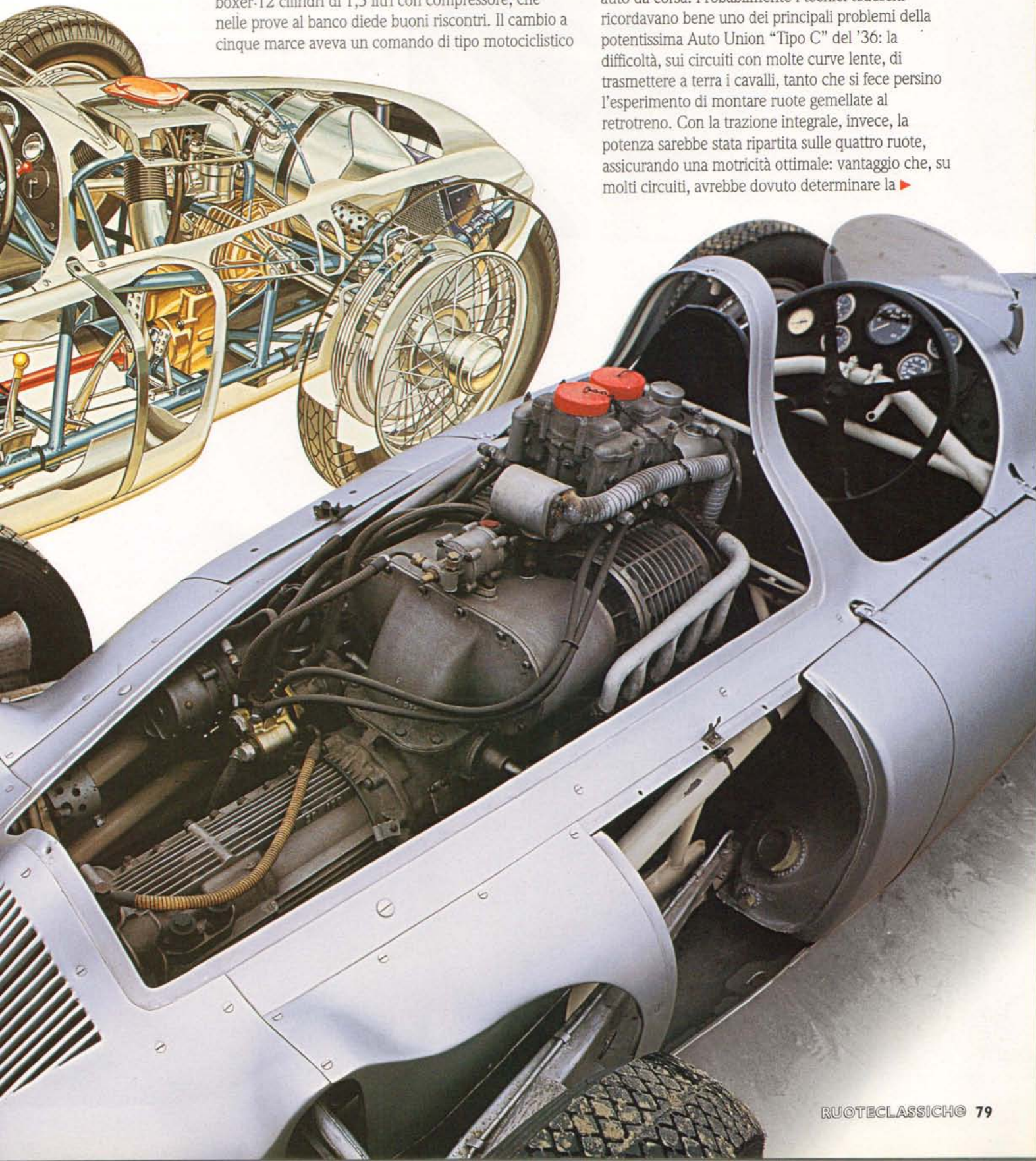
La cilindrata unitaria di soli 125 cm³ e la corsa corta (50,5 mm) permettevano al motore della "360" di spingersi sui 10.000 giri, limite cui i coetanei motori Ferrari e Alfa Romeo non potevano arrivare. A lato, un modulo monocilindrico del motore durante un test al banco.

Cisitalia

"360 Grand Prix" 1948

► lavorare alcune speciali leghe, il meglio che la metallurgia dell'epoca potesse offrire: cromo-nichel-molibdeno per i tubi del telaio, magnesio per alcune componenti meccaniche, elektron per la carrozzeria. La vettura era, in pratica, un'evoluzione dell'Auto Union "Tipo D" del '38: sia nella linea, sia nell'impostazione meccanica, col motore alle spalle del pilota. Dopo vari ripensamenti, si optò per un motore boxer-12 cilindri di 1,5 litri con compressore, che nelle prove al banco diede buoni riscontri. Il cambio a cinque marce aveva un comando di tipo motociclistico

a due posizioni, che anticipava, in qualche modo, i "sequenziali" moderni. I serbatoi del carburante, poi, erano laterali. Ce n'era abbastanza da aggiornare i manuali di tecnica automobilistica, ma le sorprese non finivano lì: era stata prevista persino la trazione integrale, con possibilità di inserirla all'avantreno manovrando una leva al volante: una soluzione con pochi (e poco fortunati) precedenti nella storia delle auto da corsa. Probabilmente i tecnici tedeschi ricordavano bene uno dei principali problemi della potentissima Auto Union "Tipo C" del '36: la difficoltà, sui circuiti con molte curve lente, di trasmettere a terra i cavalli, tanto che si fece persino l'esperimento di montare ruote gemellate al retrotreno. Con la trazione integrale, invece, la potenza sarebbe stata ripartita sulle quattro ruote, assicurando una motricità ottimale: vantaggio che, su molti circuiti, avrebbe dovuto determinare la ►



NATE PER CORRERE

Cisitalia

"360 Grand Prix" 1948

► superiorità della Cisitalia. Questo sul piano teorico. In pratica, le cose stavano diversamente. Le trasmissioni dell'epoca non consentivano di inserire la trazione integrale in velocità: chi ha guidato una fuoristrada come la Jeep o la Fiat "Campagnola", sa bene che questa manovra è possibile solo a veicolo fermo o a bassissima velocità. Dobbiamo dedurre che sulla "360" l'impiego della trazione integrale dovesse essere deciso prima del via. Ma, a differenza di auto sportive a trazione integrale costruite in seguito, sulla Cisitalia non vi era differenziale centrale: gli assi anteriore e posteriore facevano quindi lo stesso numero di giri. Ciò comportava, in curva, uno slittamento delle ruote: minimo, ma che probabilmente complicava la guida, influenzando sul comportamento della vettura. Mancano, purtroppo, testimonianze dirette, ma non è escluso che i deludenti risultati dei test fossero imputabili, oltre

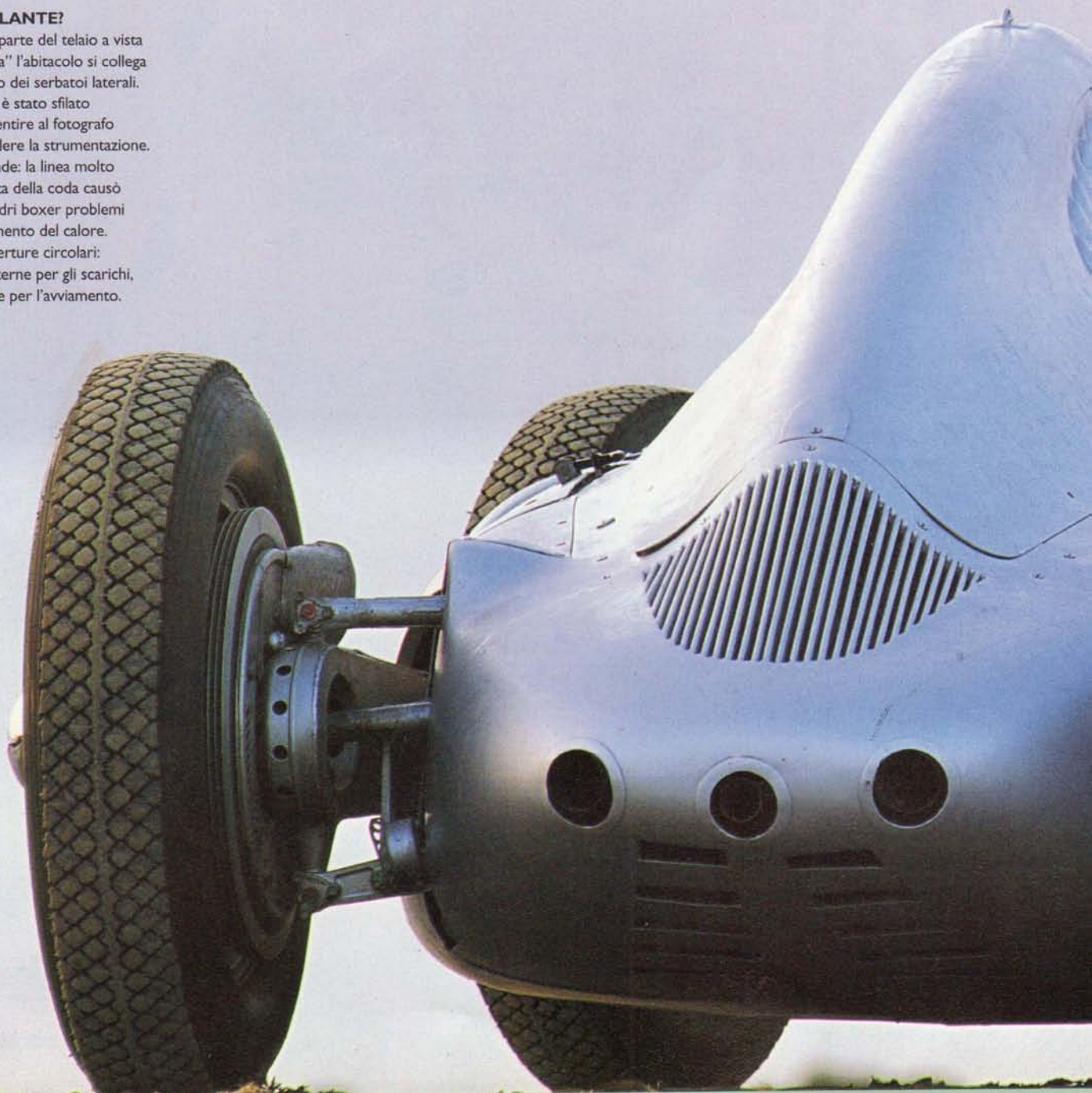
E IL VOLANTE?

Sopra: la parte del telaio a vista che "taglia" l'abitacolo si collega al fissaggio dei serbatoi laterali.

Il volante è stato sfilato per consentire al fotografo di riprendere la strumentazione.

Foto grande: la linea molto rastremata della coda causò al 12 cilindri boxer problemi di smaltimento del calore.

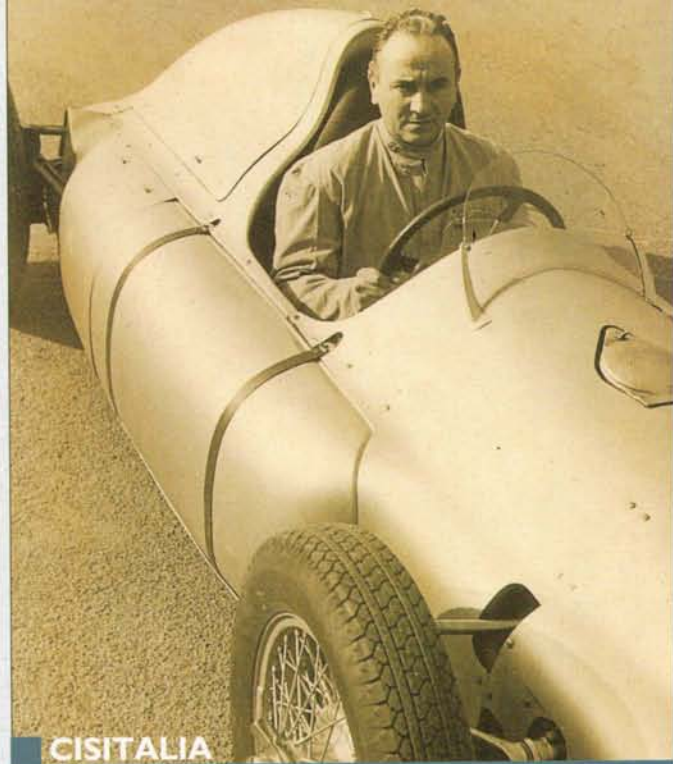
Tre le aperture circolari: le due esterne per gli scarichi, la centrale per l'avviamento.



che all'eccessiva difficoltà di messa a punto di una vettura così complessa, anche alla mancanza del differenziale centrale. Già, perché alla fine la sua monoposto Dusio riuscì a provarla, quanto bastò per capire che doveva arrendersi all'evidenza della sconfitta. Ciò avvenne in Argentina; dove si era trasferito nel '51 in seguito al tracollo finanziario della Cisitalia, per fondare una nuova società, l'Autoar, con la speranza di avere il sostegno del governo Perón. In Argentina si era portato una delle due "360": la vettura era smontata e ci vollero quasi due anni perché si potesse vederla correre, ciò che avvenne la prima volta presso l'ippodromo di San Isidro: il tempo di percorrere pochi chilometri e di finire in un prato. Si disse che era stato commesso un grossolano errore nel montaggio dei rapporti al cambio: forse era vero, ma certamente non si trattava solo di quello. ■

▷ SAPEVA RISCHIARE

Piero Dusio al volante della sua tanto agognata "Grand Prix". Il costruttore piemontese, nato nel 1889 a Scurzolengo d'Asti, si era già fatto un nome come pilota nel periodo anteguerra, con vetture Alfa Romeo e Maserati. Nel '46 portò in gara la sua creazione, la Cisitalia "D46".



CISITALIA

Splendida meteora

La Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia) nasce nell'immediato dopoguerra a Torino per iniziativa di due piloti, Piero Dusio (nella foto) e Piero Taruffi. Il loro intento è di produrre vetture da corsa, semplici ed economiche, per favorire la ripresa dell'attività sportiva dopo gli anni della guerra. Nasce così la "D46", una piccola monoposto con motore da 60 CV derivato Fiat "1100 B", su cui si formeranno molti giovani piloti, ma con la quale correranno anche campioni affermati come Nuvolari, Sommer, Biondetti e Bonetto (vedi Ruoteclassiche numero 153).

A progettare sono Dante Giacosa e Giovanni Savonuzzi (che Dusio consulta anche per il progetto della vettura da gran premio che ha in mente, ma essi declinano l'incarico).

Decollata l'attività sportiva, Dusio si dedica nel '48 alle vetture stradali: con la collaborazione di Pinin Farina, realizza la "202", una berlinetta con motore Fiat "1100" di straordinaria eleganza, la cui linea farà scuola. La vettura è un piccolo successo commerciale e per la Cisitalia sembrano dischiudersi orizzonti promettenti, ma per poco. Dopo il passo falso della "360", che costringe Dusio a emigrare in Argentina, viene costituita la Società di Esercizio Cisitalia, la cui produzione continua nel '52 e '53 con versioni aggiornate della "202". Nel '53, ritiratosi Dusio dalla partecipazione azionaria, la ragione sociale cambia ancora e diventa Cisitalia Autocostruzioni. Inizia un lento declino, fino alla definitiva chiusura dell'azienda, avvenuta nel '63.

