MOTOR REVUE

EUROPA-MOTOR

HEFT 22 SOMMERAUSGABE 1957 DM 5.–

POSTVERLAGSORT STUTTGART

RICHARD VON FRANKENBERG:

Das merkwürdige Rennwagen-ABC

(Schluß des gleichnamigen Aufsatzes von Heft 21)

Im November 1946 faßte der Commendatore Piero Dusio, Generaldirektor und Mitinhaber der Cisitalia-Werke Turin, den Entschluß, in seiner Firma einen Grand Prix-Wagen zu bauen und die Konstruktion dem Büro Porsche zu übertragen, das sich damals in Gmünd in Kärnten befand.

Piero Dusio war in den dreißiger Jahren selbst ein aktiver Sportfahrer gewesen. Es gab damals in Italien zwei getrennte Meisterschaften — solche für die Werksfahrer und solche für Privatleute, Amateure, oder wie man es nennen will. Und im Jahre 1934 wurde Piero Dusio, der einen 2,6 Liter Alfa Romeo-Kompressor Sportwagen fuhr, italienischer Meister dieser zweiten Kategorie. In der Meisterschaftsliste von damals findet man auf den weiteren Plätzen noch einige bekannte Namen: Graf Lurani, Carlo Pintacuda, Moretti, Danese und Graf Castelbarco. Beim 1000 Meilen-Rennen 1934 kam Dusio im Gesamtklassement auf den siebten Platz; bei der Targa Abruzzo kämpfte er lange Zeit mit Guy Moll zusammen um die Spitze. „Piero Dusio ist kein Neuling beim Rennen", schrieb damals die „Gazetta della Sport", „seine Tätigkeit reicht schon Jahre zurück, und er zeigt die Eigenschaften eines soliden und sicheren Fahrers, der den gewonnenen Titel verdient."

Daß er selbst sportliche Fahrzeuge in seiner Fabrik baute, war eine Nachkriegserscheinung. Die Idee mit dem Grand Prix-Wagen kam ihm, nachdem er bereits ohne Mitwirkung von Porsche den damals so berühmt gewordenen kleinen 1100er Cisitalia gebaut hatte, der als Sport- und Rennwagen in ganz Europa zu Erfolgen kam, nicht nur in seiner, der 1100er Klasse, sondern in vielen Fällen sogar im Gesamtklassement.

Den Cisitalia-Rennwagen haben in dieser Zeit – in den Jahren 1946 bis 1949 – fast alle berühmten Rennfahrer einmal probiert; Ascari hat man ebenso wie Taruffi, Stuck ebenso wie Bonetto, Nuvolari ebenso wie Lurani auf Cisitalia-Wagen gesehen, auf diesen kleinen 1100ern, die später bis 1200 ccm aufgebohrt wurden. Ich erinnere nur an die Mille Miglia von 1947, in der Nuvolari in seinem Cisitalia-Sportwägelchen beinahe das Gesamtklassement gewann und von Biondetti mit seinem 2,9 Liter Alfa Romeo-Kompressor nur auf den letzten, flachen Abschnitten geschlagen werden konnte; ich erinnere an Taruffis zweiten Platz im Gesamtklassement der Giro Sicilia 1948; ich erinnere an das denkwürdige 1100er Rennen beim Großen Preis der Schweiz in Bern 1948, das Taruffi vor Stuck und Bonetto gewann – die Cisitalia schlugen damals die ganze Phalanx der Simca-Gordini.

Piero Dusio wollte hoch hinaus. Ein 1100er Rennwägelchen — nicht genug. Um im Sport zu Weltruhm zu kommen, braucht man einen Grand Prix-Wagen und muß sich die besten Konstrukteure sichern, vor allem, wenn man ihn in kurzer Frist auf die Räder stellen will. Ging es in Österreich den Porscheleuten nicht ziemlich schlecht, nachdem Deutschland den Krieg verloren hatte? Lagen da nicht hervorragende Kräfte brach, die man benutzen konnte?

Dusio hatte noch größere Ambitionen. Außer dem Grand Prix-Wagen sollte ein 1,5 Liter-Sportwagen gebaut werden; darüber hinaus wollte er sich auf industriellem Neuland betätigen – und auch dafür schienen ihm die Porsche-Ingenieure gut zu sein, die ja in den vergangenen fünfzehn Jahren vom Ackerschlepper bis zum Panzer eigentlich alles konstruiert hatten, was mit Maschinen und Motoren zusammenhing ...

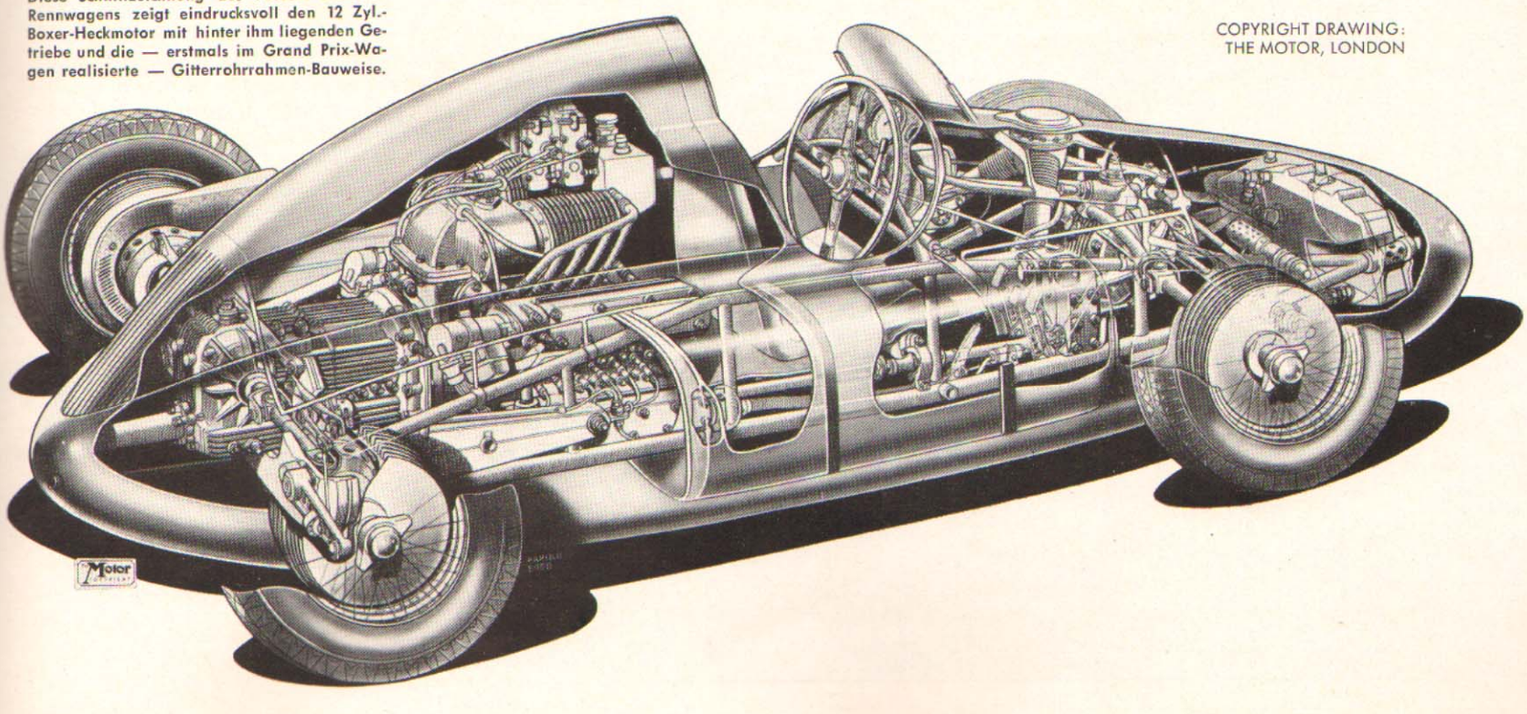
Die ersten Verhandlungen mit den leitenden Herren der Firma Porsche fanden in den ersten Dezembertagen 1946 statt, in Zell am See. Das Ergebnis dieser Verhandlungen waren vier Aufträge der Firma Cisitalia an das Büro Porsche: ein Grand Prix-Rennwagen, der bei Porsche unter der Bezeichnung Typ 360 laufen sollte, ein 1500 ccm Rennsportwagen (Porsche Typ 370), ein 11 PS Acker-Kleinschlepper (Porsche Typ 323) und eine Wasserturbine (Porsche Typ 385). Dies alles sollte Porsche für Cisitalia entwerfen, und unter dem Namen Cisitalia sollten diese Porsche-Konstruktionen in die industrielle Wirklichkeit umgesetzt werden.

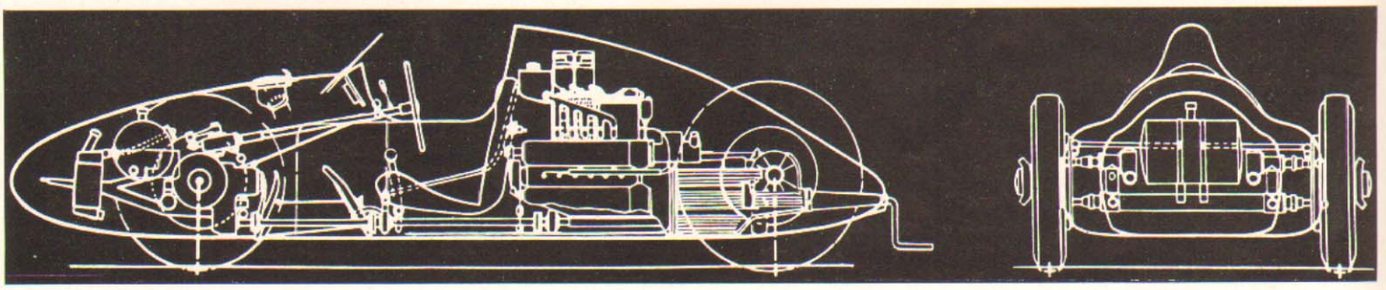
Um diese Zeit, muß man wissen, befand sich Professor Porsche noch immer nicht in seiner Heimat, sondern zusammen mit seinem Schwiegersohn Dr. Piëch im Gefängnis in Dijon. Ferry Porsche allerdings, den man auch interniert hatte, war schon zurückgekehrt. Als Chefkonstrukteur des Büros Porsche fungierte – wie heute – Oberingenieur Rabe.

Und dann gab es noch zwei Personen, die bei diesen ersten Verhandlungen mit Cisitalia eine Rolle spielten, die Herren Hruschka und Ab-

Diese Schnittzeichnung des Porsche-Cisitalia-Rennwagens zeigt eindrucksvoll den 12 Zyl.-Boxer-Heckmotor mit hinter ihm liegenden Getriebe und die — erstmals im Grand Prix-Wagen realisierte — Gitterrohrrahmen-Bauweise.

COPYRIGHT DRAWING:
THE MOTOR, LONDON





arth, die am 10. Dezember 1946 von Porsche eine Vollmacht erhielten, die Interessen des Hauses wahrzunehmen und Verhandlungen zu führen. Der Ingenieur Hruschka war bereits gegen Ende des Krieges für Porsche als Verbindungsmann in Italien tätig gewesen und sollte die bei O. M. geplante Porsche Schlepper-Produktion leiten. Abarth hatte sich in Österreich früher als Sandbahn-Rennfahrer hervorgetan, kannte einige Herren von Porsche schon, war aber noch nicht Mitglied der Firma gewesen. Hruschka ist heute Technischer Direktor bei Alfa Romeo, Abarth durch seine Auspufftöpfe und seine frisierten Fiat-Versionen bekanntgeworden.

Von den vier Projekten bezeichnete Dusio den Grand Prix-Wagen als das vordringlichste. Es wurde am 6. Dezember 1946 abgesprochen, daß die ersten grundlegenden Zeichnungen bereits nach drei Monaten zu Cisitalia geschickt werden sollten. Dusio sicherte zu, daß er von der Turiner Industrie alle Unterstützung erhalten würde, was die Fertigung von Einzelteilen und die Lieferung von Zubehör für den Wagen betreffe. Bis zum September 1947 müßten die Entwürfe so weit gediehen sein, daß der erste Wagen gebaut werden könne; er sei ja gerade deswegen zu Porsche gegangen, damit seine Pläne schnell realisiert werden könnten.

Ferry Porsche fuhr sofort nach Wien, um die nötigen behördlichen Genehmigungen einzuholen, insbesondere auch für den Geldtransfer. Wir machen uns ja heute kaum noch eine Vorstellung, wie schwierig solche internationalen Aufträge damals bei der strengen alliierten Kontrolle abzuwickeln waren.

Dusio war sehr besorgt um sein Projekt. Noch im Dezember 1946 verlangte er eine Erklärung vom Büro Porsche: Kann es möglich sein, fragte er offiziell an, daß durch das Fehlen von Herrn Prof. Porsche der Wagen nicht rechtzeitig fertig wird oder später in Rennen nicht gewinnt? Weiß man in Gmünd von allem, was Prof. Porsche in Frankreich macht, und was wird, wenn er in Frankreich einen ähnlichen solchen Rennwagen konstruiert? Schließlich wollte Dusio noch wissen, ob nicht etwa ein 1,5 Liter Auto Union-Rennwagen zu Anfang des Krieges von Porsche oder Eberan konstruiert worden sei und ob dieser eventuell irgendwo auftauchen könnte.

Dieses Gerücht schwirrte lange Zeit auch durch die Fachpresse, und es wurde behauptet, das Cisitalia-Projekt sei nichts anderes als die Fortsetzung des längst geplanten 1,5 Liter Auto Union-Rennwagens. Dem ist aber nicht so. Der Cisitalia war eine vollkommen neue Konstruktion, ohne direkte Vorbilder.

Das Honorar, das von Dusio an Ferry Porsche und an sein Büro überwiesen werden sollte, diente zu einem großen Teil dazu – ich muß dies vorwegnehmen –, die außergewöhnlich hohe Garantiesumme aufzubringen, die Frankreich für die Entlassung von Professor Porsche aus Dijon verlangte. (Die Vermittlung von Charles Faroux und Raymond Sommer kam hinzu.)

Professor Porsche traf dann am 5. August 1947 in Kitzbühel ein, wo man ihn im Hotel Klausner unter französischem Befehl hielt. Er durfte zunächst nicht nach Gmünd und auch nicht auf sein Gut nach Zell am See. Zwei Tage später fand in Kitzbühel eine Besprechung zwischen Professor Porsche einerseits, seinem Sohn Ferry und Obering. Rabe andererseits statt, wobei ihm diese beiden erstmals die Gesamtkonzeption des Cisitalia-Grand Prix-Wagens vorlegten. Professor Porsche sah sich die Zeichnungen lange und schweigend an und sagte schließlich: „Wenn ich ihn gebaut hätte, hätte ich ihn auch nicht anders gemacht."

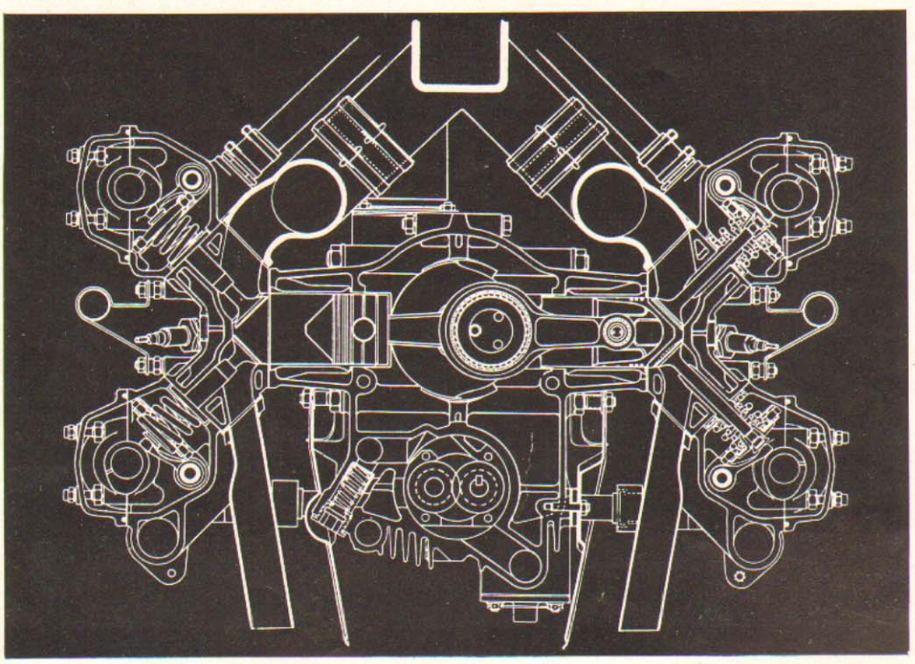
Wie sahen nun die technischen Einzelheiten dieses Cisitalia-Rennwagens aus? In einer Besprechung am 20. Dezember 1946 wurde bei Porsche festgelegt, daß es sich um einen 12 Zylinder-Motor in Boxeranordnung handeln sollte, mit 56 mm Bohrung und 50,5 mm Hub, was einen Hubraum von 1492,6 ccm ergibt. Das Hub-Bohrungs-Verhältnis war somit unterquadratisch im Verhältnis von 1 : 0,902. Schon damals bei diesem ersten Entwurf wurde mit einer Maximal-Drehzahl von 10000 U/min gerechnet und eine mittlere Kolbengeschwindigkeit von 16,83 m/sec daraus abgeleitet. Jedoch war man zunächst bei der Angabe der voraussichtlich erreichbaren Leistungen noch sehr vorsichtig: es wurden 300 PS bei 8500 U/min zugrunde gelegt, mit einem maximalen Drehmoment von 27 m/kg bei 6000 Touren.

Der 12 Zylinder-Boxer-Motor hatte vier obenliegende Nockenwellen – zwei für jeden Block à 6 Zylinder –, die durch Königswellen angetrieben wurden. Pro Zylinder waren eine 18 mm-Kerze vorgesehen und zwei Ventile; als Kurbelwelle eine Hirth-Welle; der Motor hatte Trockensumpfschmierung. Als Gebläse sollten zwei Centriclader dienen (in den ersten Entwürfen waren teilweise noch drei Roots-Gebläse vorgesehen, man hat aber dann den Motor mit den Centric-Ladern gebaut). Diese liefen mit einer Übersetzung 10 : 17; es entsprachen also 8500 Touren des Motors 5000 Touren der Lader. Der maximale Ladedruck sollte etwa 3 atü sein. Zwei Weber-Doppelvergaser versorgten die Lader mit Gemisch.

Die Ventile waren in einem Winkel von 90 Grad gegeneinander angeordnet, jedoch befand sich die Kerze nicht senkrecht auf den Zylindern und Kolben, sondern war auf eigenartige Weise nicht nur gegenüber der Vertikalen, sondern auch gegenüber der Zylinder-Mittelachse versetzt.

Von Anfang an war geplant, dem Wagen einen Vierradantrieb zu geben, wahlweise ein- und ausschaltbar mit einem Hebel unter dem Lenkrad. Damit sollte die Bodenhaftung der Räder beim Beschleunigen wesentlich erhöht werden, was bei Leistungsgewichten in der Größenordnung von 2 kg/PS und entsprechend leicht durchdrehenden Hinterrädern sehr wichtig werden kann – der Vierradantrieb taucht im Rennwagenbau deswegen so selten

Die Auslegung des 1,5 Liter-Boxers als Zwölfzylinder ergab Zylindereinheiten von 124 ccm. Vier obenliegende, durch Königswellen angetriebene Nockenwellen steuerten die im Winkel von 90° angeordneten Ventile, deren Größe nur jeweils einer Kerze in den winzigen Zylinderköpfen Raum ließ. Als Maximaldrehzahl für den mit einer rollengelagerten Hirth-Kurbelwelle ausgerüsteten Motor waren 10000 U/min vorgesehen.



auf, weil mit ihm nicht nur ein etwas höheres Gewicht des Wagens verbunden ist (das einen Teil der Beschleunigungsfähigkeit wieder auffrißt), sondern sich natürlich auch die Störanfälligkeit durch den zusätzlichen Antrieb der Vorderräder vergrößert.

Nachdem der letzte von Porsche konstruierte Rennwagen, der Auto-Union von 1934, ein Heckmotorwagen gewesen war und man damit – Fahrer der Extraklasse vorausgesetzt – keine schlechten Erfahrungen gemacht hatte, wurde für den Cisitalia-Grand Prix wiederum die Heckmotoranordnung gewählt. Im Gegensatz zum Auto Union-Rennwagen und später zum Porsche-Spyder hatte aber der Cisitalia nicht nur den Motor und die Kupplung, sondern auch das Getriebe noch vor der Hinterachse, so daß die Hinterräder tatsächlich den Abschluß des Wagens bildeten.

Die Getriebekonstruktion stellte etwas völlig Neuartiges dar, was uns heute, nachdem es dieses Prinzip seit fast fünf Jahren beim normalen Porsche gibt, nicht mehr in Verwunderung versetzt – aber damals erregte es auch in der Fachwelt Kopfschütteln. Das Fünfganggetriebe des Cisitalia-Grand Prix war nämlich das erste Ring-Synchron-Getriebe, mit dem Unterschied zum heutigen jedoch, daß nicht jedes Gangzahnrad einen Synchronring besaß, sondern daß für die fünf Gänge nur zwei Synchronringe vorhanden waren – einer zum Heraufschalten und einer zum Herunterschalten.

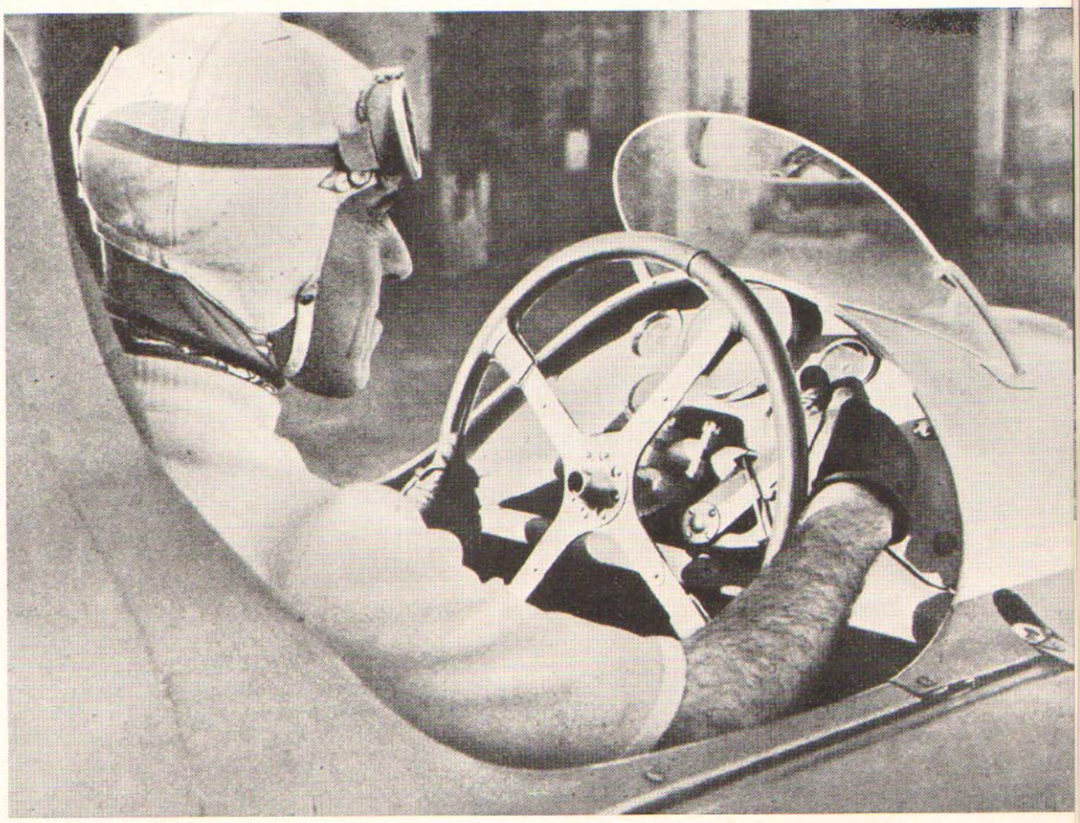
Die Räder im Getriebe standen ständig miteinander im Eingriff, und die Schaltung erfolgte, ähnlich wie bei einem Motorrad, indem der Schalthebel nur jeweils in einer Richtung gedrückt oder gezogen wurde. Vorwärtsschieben des Schalthebels bedeutete Hinaufschalten, Zurückziehen Hinunterschalten. Es war dabei in den ersten Entwürfen sowohl die Möglichkeit einer Handschaltung wie auch einer Fußschaltung vorgesehen.

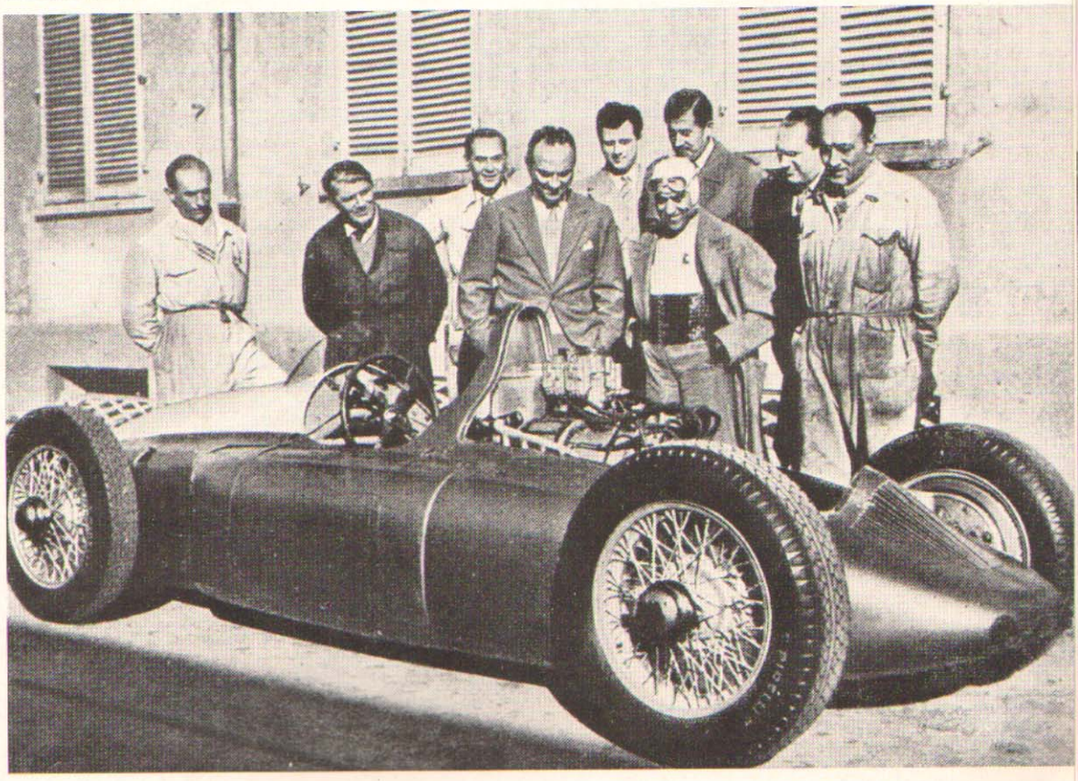
Da, wie gesagt, die Zahnräder in ständigem Eingriff standen, wären natürlich die Drehzahlen, die das 1. Gangrad auszuhalten gehabt hätte, wenn man im fünften Gang mit 10000 Touren gefahren wäre, unsinnig hoch gestiegen, nämlich auf etwa 30000 Touren (wenn wir eine Übersetzung von 3 : 1 des ersten gegenüber 1 : 1 des fünften Ganges annehmen). Dies hätte kein Zahnrad auf die Dauer ausgehalten, und deshalb wurde vor das Getriebe ein Vorgelege gebaut, das die Drehzahl im Verhältnis von 10 : 4,8 heruntersetzte.

Dieses Vorgelege war, von der Radachse aus gesehen, nach unten angeordnet, so daß also die zur Vorderachse führende Antriebswelle entsprechend tief gelagert war. Vorne wurde dann der Antrieb durch ein entsprechendes Vorgelege wieder auf die Höhe des vorderen Differentials gebracht (wobei drei Gelenke in die Antriebswelle eingeschaltet waren); vorn war jedoch kein Sperrdifferential eingebaut, wie das bei der Hinterachse der Fall war.

Die Übersetzungsverhältnisse für einen schnellen Rennkurs waren nach einem Leistungskonzept von Obering. Rabe unter der Voraussetzung einer Vollstromlinienkarosse mit einem Luftwiderstandsbeiwert von Cw 0,2 so ausgelegt, daß der Wagen bei der zunächst angenommenen Leistung von 300 PS und einem hiermit korrespondierenden Drehmoment von 21,9 m/kg folgende Geschwindigkeiten in den Gängen erreicht hätte: 1. Gang 129, 2. Gang 164, 3. Gang 205, 4. Gang 254, 5. Gang 336 km/st.

Die Abfederung des Wagens erfolgte im traditionellen Porsche-Stil, d. h. vorne und hinten mit Torsionsstabfedern, mit hinterer Radführung durch relativ lange, vor der Achse gelagerte Führungsarme. Dazu vorne und hinten hydraulische Stoßdämpfer. Die Duplex-Bremsen hatte man in der üblichen Weise konstruiert und angeordnet; der innere Bremstrommeldurchmesser betrug 340 mm; die Belagbreite 55 mm. Es waren besonders große Lufthutzen vorgesehen. Als Reifengröße verwendete man 5.50/17 oder 6.00/18. Die Drahtspeichenräder hatten Rudge-Verschlüsse. Die Spurweite des Cisitalia-Rennwagens sollte vorn und hinten gleich groß sein, und zwar 1300 mm, während für den Radstand 2600 mm vorgesehen waren – das ist für einen Rennwagen ein sehr langer Radstand; die heutigen Formel I-Wagen bauen bekanntlich alle kürzer. Dieser lange Radstand war natürlich durch die besondere Heckmotoranordnung zustande gekommen. Als Gesamtlänge ergaben sich rd.





Tazio Nuvolari probiert den Hebel unter dem Lenkrad, mit dem der Vierradantrieb ein- und ausgeschaltet wurde. Unten: Im Frühjahr 1949 war der Wagen komplett, konnte aber noch nicht gefahren werden. Neben Nuvolari steht (mit Sakko) Dusio, hinter ihm Hruschka. FOTOS: ARCHIV

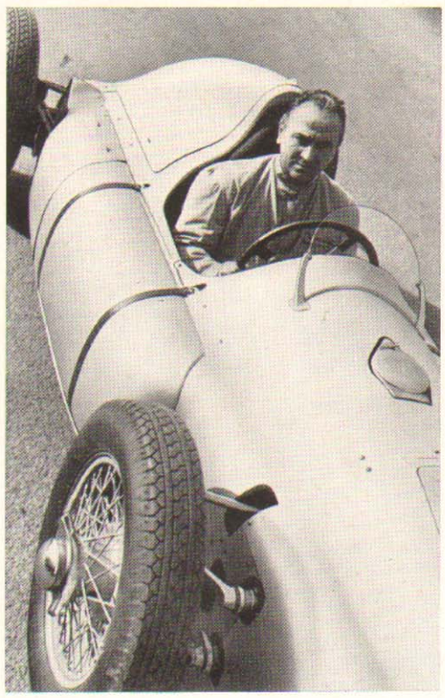
4 Meter. Die Karosse hatte eine vorne ziemlich weit vorspringende, sehr tief gezogene Schnauze mit dem Kühllufteinlaß — der Cisitalia-Motor war wassergekühlt; der Kühler faßte 25 Liter, wobei Ethylen-Glykol verwendet werden sollte.

Der Rahmen des Wagens war ein Gitterrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahl. Der Tankeinfüllstutzen befand sich unmittelbar vor dem Fahrersitz, jedoch war der Tank nicht über der Vorderachse gelagert, sondern es befanden sich auf beiden Seiten des Fahrersitzes bauchige Seitentanks für je 100 Liter Renntreibstoff.

Das Wagengewicht leer, d. h. ohne Kraftstoff und Öl, betrug 718 kg, davon 344 kg Vorderachslast, 374 kg auf den Hinterrädern, was einem Verhältnis von 47,9 : 52,1 entspricht. Dieses Verhältnis änderte sich bei vollem Tank kaum, da die beiden Seitentanks ungefähr in Wagenmitte bzw. im Schwerpunkt lagen.

Natürlich hätte der Wagen nur mit Hinterradantrieb etwas weniger gewogen, doch schien es den Porsche-Leuten, daß das Mehrgewicht durch den Vierradantrieb mehr als ausgeglichen wurde. Professor von Eberan stellte zu dieser Frage ausführliche Berechnungen an – Eberan wurde vom Büro Porsche für die Entwicklung des Cisitalia-Grand Prix zugezogen; er hat intensiv mitgearbeitet, kam jedoch erst, als der prinzipielle Entwurf des Wagens bereits fertig war. Genauer gesagt: am 21. Februar 1947 schickte Obering. Rabe im Auftrag von Ferry Porsche, der mit Eberan Fühlung genommen hatte, diesem eine handschriftliche, als streng geheim bezeichnete Liste „Fragen für Herrn von Eberan". Da man in Gmünd keinerlei Unterlagen mehr über die Details des Auto Union-Rennwagens besaß, sondern nur noch kümmerliche Archivreste, da man

Dusio am Steuer des einzigen Porsche-Cisitalia, der tatsächlich lief. Aufgenommen im August 1951 im Autodrom von Buenos Aires. FOTO: ARCHIV



aber auf alle Auto Union-Erfahrungen zurückgreifen wollte, wurde Professor von Eberan z. B. gefragt: Wie hoch war der Heizwert der Rennbrennstoffe in der Auto Union-Zeit? Aus welchem Material waren die Pleuelstangen hergestellt? Wie wurde die Entschäumung des Motorenöls bewirkt? Mit welchen Öltemperaturen wurde gefahren? Welches war der Einfluß der Kraftstoffverdampfung auf den Arbeitsvorgang im Lader? Wie groß war der Gesamtwirkungsgrad des Roots-Gebläses? Solche und ähnliche Fragen wurden gestellt.

Eberan oder, um seinen Namen voll zu nennen, Robert Eberan von Eberhorst, einst Professor an der TH. Dresden, kam dann im Frühjahr 1947 nach Gmünd und war hier als Berater für den Porschestab tätig, ohne bei Porsche angestellt zu sein.

Was die Berechnungen über den Vierradantrieb angeht, so hat er z. B. im Juni 1947 für den Typ 360 eine interessante theoretische Vergleichsuntersuchung angestellt. Dabei war für den Wagen mit Hinterradantrieb ein Gewicht von 650 kg, für den Wagen mit Allradantrieb ein solches mit 720 kg eingesetzt; als Motorleistung die von Porsche zunächst in vorsichtiger Kalkulation angenommenen 300 PS, als Luftwiderstandsfaktor waren CwF = 0,288 eingesetzt, was unter dem tatsächlichen Wert lag. Es wurde ein Kilometer mit stehendem Start berechnet. Bei einem Haftreibungsbeiwert der Straße von $\mu = 0{,}9$ hätte der Wagen mit Hinterradantrieb den stehenden Kilometer mit einem Durchschnitt von 174,8 km/st zurückgelegt, der Wagen mit Allradantrieb mit 188,0 km/st; bei einem Haftreibungsbeiwert von $\mu = 1{,}0$ wären die Ziffern 181,1 und 191,0 km/st gewesen. (Der noch heute bestehende Weltrekord Rosemeyers mit dem 6 Liter Auto Union-Rennwagen, dessen Gesamtgewicht einschließlich Fahrer 960 kg betrug, mit Vierganggetriebe und CwF = 0,621, steht auf 188,7 km/st.) Eberan wies insbesondere darauf hin, daß der Vorteil des Allradantriebs um so größer wird, je glatter die Fahrbahn ist.

Vom Büro Porsche befand sich keiner der Ingenieure ständig in Turin bei Cisitalia; alle Herren arbeiteten in Gmünd. Hruschka und Abarth dagegen waren ganz nach Turin übersiedelt und bei Cisitalia angestellt.

Um eine erste Prüfung der Motorkonstruktion vorzunehmen, wurde ein Einzylinder-Versuchsaggregat gebaut, das die gleichen Abmessungen hatte, die gleichen Ladedrücke und Drehzahlen, wie der geplante Vollmotor. Mit diesem Einzylinder-Aggregat wurden bei Cisitalia ausführliche Probeläufe veranstaltet, und auf Grund dieser Ergebnisse und zahlreicher Detailverbesserungen, die man noch vornahm, kam man auf eine geschätzte Leistung von 450 PS bei 10500 Touren für den Vollmotor, was ein sehr befriedigendes Ergebnis darstellt.

Für den Vollmotor hatte man jedoch bei Cisitalia keinen genügend großen und genügend hochdrehenden Prüfstand. Als sich der erste Motor seiner Fertigstellung näherte, wurde dann bei Fiat ein gebrauchter Prüfstand für den in Frage stehenden Leistungsbereich gekauft und von Cisitalia umgebaut. Es ist jedoch damals in Italien mit dem Vollmotor nie ein Versuch gefahren worden, bei dem die Maximalleistung bei dieser hohen Drehzahl festgestellt wurde. Der Vollmotor kam zwar auf den Prüfstand, zunächst, damit er einläuft, und dann zu Teillastbremsversuchen. Die 450 PS sind zwar eine vom Standpunkt des Ingenieurs aus und auf Grund der Einzylinder-Versuche exakte Schätzung; sie wurden aber nie am Vollmotor gebremst.

Dusio hatte sich der Hoffnung hingegeben, daß der Cisitalia-Grand Prix-Wagen bereits im Frühjahr 1948 auf den Rädern stehen werde, und er hatte wahrscheinlich auch seine eigenen finanziellen Möglichkeiten über- und den Material- und Arbeitsaufwand zur Herstellung eines solchen Grand Prix-Wagens weit unterschätzt. Natürlich konnte ein Wagen mit so neuartigen Konstruktionsmerkmalen nicht in wenig mehr als einem Jahr zum Laufen gebracht werden. Daß es aber Dusio mit seinem Vorhaben ernst meinte, geht daraus hervor, daß er Einzelteile für insgesamt sechs Grand Prix-Wagen vom Typ 360 in Auftrag gab oder mit der Fertigung solcher Teile begann, denn sechs Wagen waren nach seiner und nach Porsches Ansicht notwendig, um einen kompletten Grand Prix-Rennstall aufzuziehen.

Am 15. November 1948 erschien im „Auto Italiana" eine Notiz, wonach die Konstruktions- und Entwicklungsarbeiten am Cisitalia-Grand Prix-Wagen „nahezu abgeschlossen" seien. Der Wagen, der ungefähr eine Leistung von 400 PS habe, werde „demnächst" in Monza probiert werden. Man spitzte die Ohren – aber nicht nur die Sportenthusiasten taten das, sondern auch die Finanzexperten. Denn bereits im Spätsommer 1948 war das Unternehmen Dusio durch finanzielle Belastungen, die nicht allein durch den geplanten Bau der sechs Grand Prix-Wagen entstanden waren, ins Wanken geraten.

Bereits um diese Zeit knüpfte daher der Commendatore Dusio Verhandlungen mit Argentinien an. Die erste Notiz darüber erschien am 11. November 1948 in einer italienischen Zeitschrift: „Italienisch-Argentinischer Vertrag über großes Industrievorhaben" lautete die Überschrift. In dieser Notiz wurde gesagt, daß die Regierung der Republik Argentinien, verkörpert damals durch den General Peron, die Bildung einer „Autoar" genannten Aktiengesellschaft für den Bau von Touren-, Sport- und Lastwagen sowie von Schleppern in die Wege geleitet habe. („Autoar" war eine Abkürzung und bedeutete Automotores Argentinos.) Zum Vorsitzenden und Leiter dieses argentinischen Unternehmens – so konnte man in der Notiz weiter lesen – wurde Piero Dusio, der Präsident von Cisitalia in Turin, bestimmt, wobei technische Mitarbeit seitens der Gruppe Porsche und erster italienischer Ingenieure geleistet werden sollte.

Und mit diesem „Autoar"-Plan begann die Übersiedlung des Cisitalia-Grand Prix-Projektes nach Argentinien. Es war sozusagen höchste Zeit. Denn im Februar 1949 gerieten die Cisitalia-Werke in solche finanzielle Schwierigkeiten, daß ihre Gläubiger – hauptsächlich

(Forts. S. 82)