

La storia

FERDINAND PORSCHE LIBERATO DAGLI ITALIANI

Una vettura da Grand Prix e un trattore per il popolo aiutano Ferdinand Porsche ad uscire di prigione al termine della seconda guerra mondiale – Piero Dusio, Carlo Abarth, Rudolf Hruska, Tazio Nuvolari e Corrado Millanta sono gli altri protagonisti delle vicende

di Luca Gastaldi

A rileggere la storia, ogni tanto balzano agli occhi alcuni risvolti curiosi e interessanti. In questi casi ci si domanda: “come sarebbe andata a finire se fosse accaduto diversamente?”. La cronaca dei fatti, in breve, è questa – raccontata, per altro, nell’autobiografia di Ferry Porsche “La saga dei Porsche”. È il 1945. I francesi accusano Ferdinand Porsche di essere un criminale di guerra e lo arrestano insieme a suo figlio Ferry. Questi viene liberato nel 1946, ma Ferdinand rimane in carcere fino al 1° agosto 1947, quando gli viene concesso di stabilirsi a Kitzbuhel, presso l’Hotel Klausner. Questo “trasferimento”, la liberazione di Porsche, avviene in seguito al pagamento di una cauzione di 1 milione di franchi francesi. Da dove arrivano questi soldi? Da una commessa ricevuta dallo studio Porsche, in quel momento gestito dai fratelli Ferry e Louise. Una commessa che arriva dall’Italia, che prevede la fornitura di quattro progetti: un piccolo trattore (modello 323), una vettura da corsa (modello 360), un’auto sportiva (modello 370) e una turbina ad acqua (modello 285).

Il 2 febbraio 1947, proprio a Kitzbuhel, viene quindi stipulato il contratto che libera Ferdinand Porsche. Gli attori principali sono, oltre ai Porsche, Piero Dusio, Carlo Abarth, Rudolf Hruska, Corrado Millanta e Tazio Nuvolari.

Ma andiamo per ordine. Tutto parte dal “Nivola”. Al termine della guerra vuole una vettura da Gran Premio all’altezza delle Auto Union 12 cilindri guidate nel 1938 e ’39. Si rivolge a Hruska, il quale gli consiglia lo studio Porsche, uno dei pochi già in attività in quel momento in grado di creare un nuovo progetto. Il finanziatore per supportare l’impresa viene individuato nell’appassionato Dusio, che a sua volta contatta il giornalista-fotografo Corrado Millanta e Carlo Abarth per una loro consulenza nell’impresa. Dusio si dimostra subito entusiasta per la costruzione di una vettura da Gran Premio ma, da buon imprenditore, coglie anche l’opportunità per allargare lo sguardo agli altri progetti che sono nei cassetti di Porsche già da qualche anno. Eccoci quindi a Kitzbuhel. Intorno al tavolo si trovano, da una parte, Hruska e Abarth in rappresentanza di Dusio e, dall’altra, Ferry Porsche per



mettere a punto i dettagli del contratto.

Il progetto 370 avrebbe dovuto portare ad una vettura compatta a 4 posti con motore 6 cilindri posteriore raffreddato ad aria, ma alla fine Dusio rinuncia e l'auto non viene costruita.

Stessa sorte per il trattore 323, ma in casa Porsche la storia di questo genere di mezzi è comunque interessante. Anche se il 323 non supera la fase progettuale, Ferry Porsche procede nel settore dei mezzi agricoli sfruttando il modello anteguerra 110 definito all'epoca "trattore del popolo" (ovviamente il periodo è quello del Maggiolino, l'auto del popolo...). Al progetto 110 - caratterizzato dal motore bicilindrico posto davanti all'asse posteriore di fianco al guidatore e con cassone anteriore - seguono il 111, il 112 e il 113. Quest'ultimo è un trattore tradizionale con motore diesel bicilindrico, un mezzo che avrebbe fatto fortuna se la guerra non avesse interrotto le attività. terminate le ostilità, Porsche riprende e aggiorna il 113 - che diventa così 313 - e infine lo vende alla Allgaier. Dopo averne prodotti 25.000 esemplari, la Allgaier cede la produzione alla Mannesmann, che nel 1956 apre appositamente una nuova fabbrica: la Porsche-Dieselschlepper. Qui i trattori Porsche vengono commercializzati nei più noti modelli Junior e Standard, con motori diesel da 14 a 50 CV.

Passiamo ora al progetto 360, la Cisitalia da Gran Premio. Questa si basa sui regolamenti di Formula 1 in vigore dal 1948 al 1951. La configurazione meccanica è a motore posteriore/centrale (davanti all'asse delle ruote posteriori) con trazione permanente sulle ruote posteriori ed inseribile dal pilota anche su quelle anteriori mediante una levetta posta sotto al volante. Il telaio è a traliccio formato da tubi piccoli in acciaio al cromo molibdeno. Il più rigido e leggero che la tecnologia può offrire. Le sospensioni sono indipendenti per le quattro ruote, con schema Porsche anteriore e bracci oscillanti posteriori, dotate tutte di barre di torsione e ammortizzatori idraulici. I freni sono a tamburo di grandi dimensioni fortemente alettati.

Il motore ha 12 cilindri orizzontali contrapposti, sovralimentato da due compressori a palette tipo Centric. Gli accessori sono azionati da un albero sovrapposto a quello a gomiti che a sua volta comanda alberini mediante coppie coniche per portare il comando agli assi a camme in testa. Un primo albero comanda l'asse a camme di aspirazione e da questo un secondo albero comanda quello di scarico della stessa bancata. Anche i compressori sono azionati dal contralbero con un raffinato sistema di comando elastico e riduttore della velocità delle giranti.

Il motore viene calcolato per una potenza di 400 CV a 10.500 giri, ma molti tecnici affermano che possa raggiungere i 500 CV a 12.000 giri al minuto.

Il cambio a cinque marce ha il comando preselettivo - un'anticipazione dei moderni cambi sequenziali - con la leva di azionamento che aumenta di una marcia



tirandola indietro e ne scala una spingendola in avanti. La frizione a dischi multipli (9 in tutto) è azionata da un comando idraulico simile a quello dei freni. Si realizza un esemplare per le prime prove: al volante si alternarono Piero Dusio e Tazio Nuvolari. Questo esemplare viene poi trasferito in Argentina insieme ai macchinari destinati ad iniziare l'attività della fabbrica Autoar creata da Dusio in quel Paese e inaugurata il 1° dicembre del 1950. Un secondo esemplare incompleto di meccanica e senza carrozzeria attende per anni prima di arrivare al museo inglese di Donington dove si trova ancora.



LA CISITALIA DA BUENOS AIRES A STOCCARDA

La storia di questa monoposto prosegue quindi in Argentina, dove nel 1951 viene ritrovata in un magazzino della Autoar coperta da un telo. Grazie al lavoro di una piccola squadra di appassionati la Cisitalia viene rimessa in grado di funzionare. Durante le prove del motore al banco si registra una lettura di 280 CV a circa 8000 giri, e la probabilità di avvicinarsi ai 400 CV di progetto sembra ragionevole. Una delle maggiori difficoltà consiste sulle incerte istruzioni sul tipo di carburante da usare. Dopo brevi periodi a piena potenza si grippano i pistoni: forse per colpa della miscela, forse perché le candele non sono adatte. Le prove continuano fino all'epoca della Temporada del 1953, poi, viste le difficoltà di messa a punto del motore, la macchina torna in magazzino.

Il fallimento e la chiusura della fabbrica Autoar rischiano di far perdere per sempre le tracce della preziosa vettura. Appena prima di passare in mano ad un meccanico locale si interessa la concessionaria Argentina della Porsche (sollecitata dal capo ufficio stampa Porsche Richard von Frankenberg a sua volta messo al corrente da Gianni Rogliatti, oggi direttore editoriale de La Manovella ma all'epoca impegnato proprio con la Autoar) che la acquista inviandola poi in Germania. Oggi la vettura è in bella mostra al Museo Porsche di Zuffenhausen.