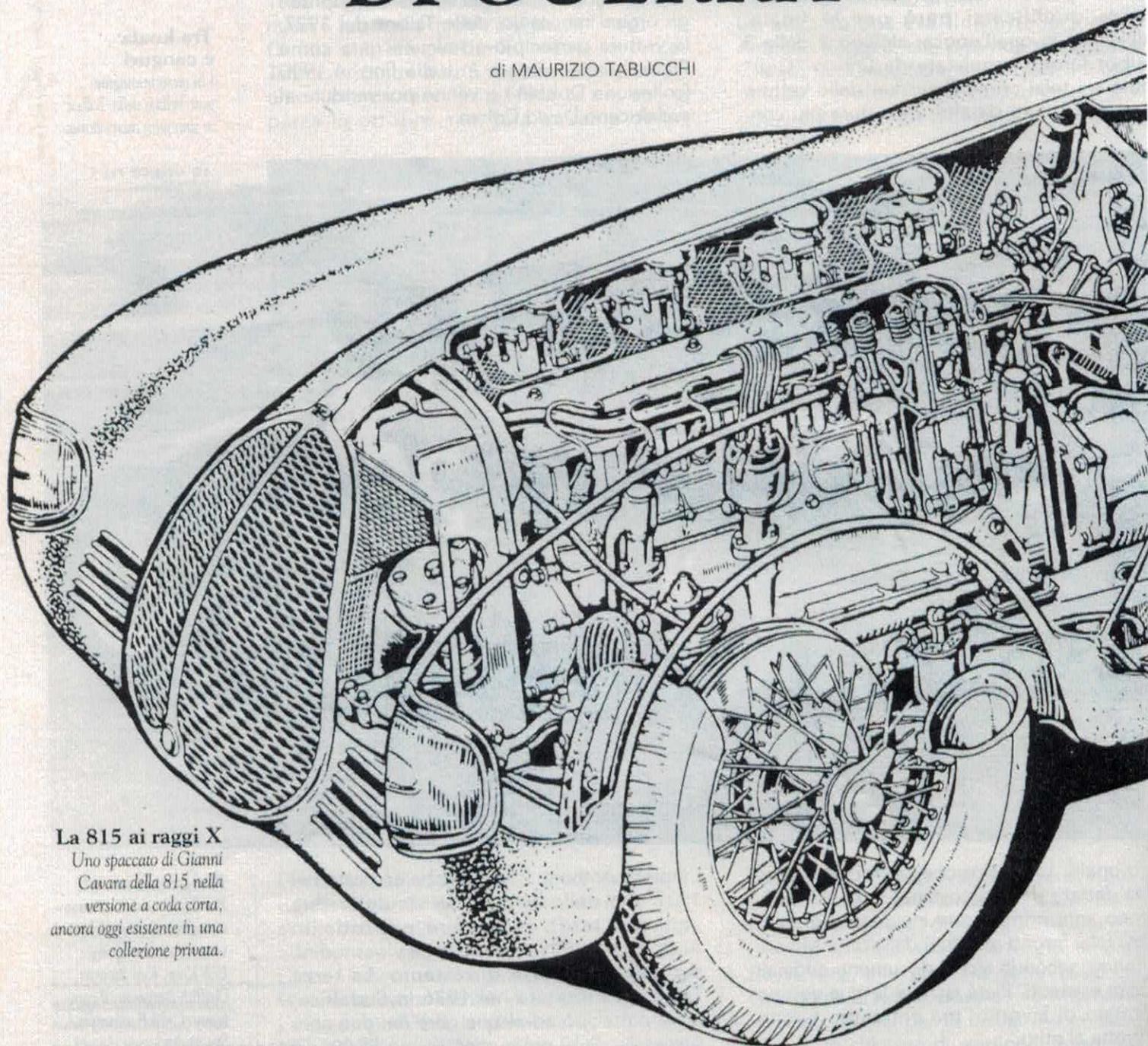


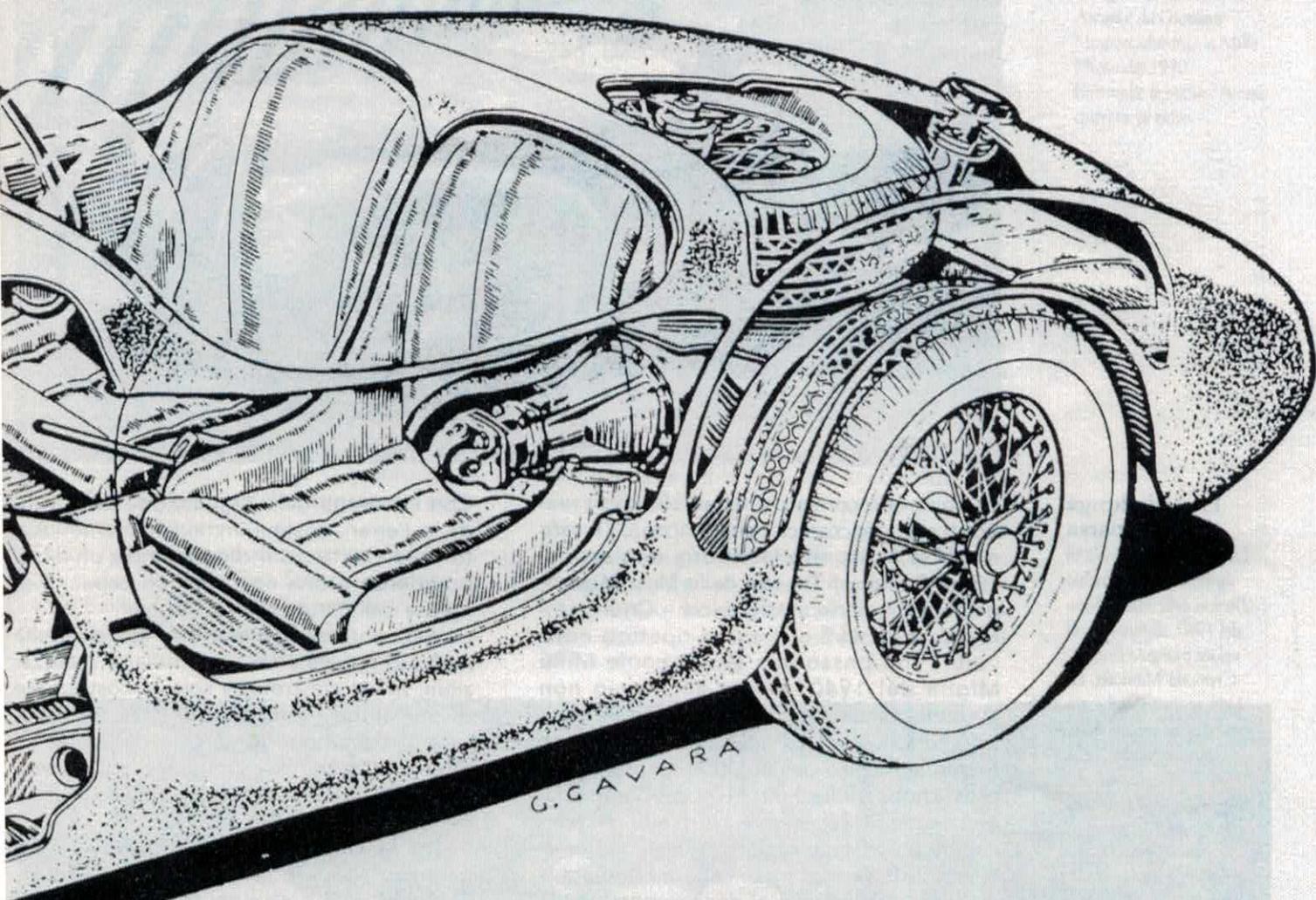
815

UN'ORFANA DI GUERRA

di MAURIZIO TABUCCHI



La 815 ai raggi X
*Uno spaccato di Gianni
Cavara della 815 nella
versione a coda corta,
ancora oggi esistente in una
collezione privata.*



Lo scoppio della guerra troncò lo sviluppo della Auto Avio Costruzioni 815, la prima Ferrari destinata alla produzione di serie.

Il Commendatore la dimenticò presto; dimenticava immediatamente le vetture vittoriose, figuriamoci la 815 che oltretutto di soddisfazioni gliene aveva date poche!

La stretta parentela con la Fiat 1100, un'origine non proprio nobile, che pochi anni dopo comunque Enzo Ferrari riscattò completamente, costituì l'aspetto meno entusiasmante della nuova realizzazione. Il popul-

sore, infatti, che celava una raffinatezza ben più elevata - ma lo vedremo più avanti - sembrava invece ottenuto dalla semplice unione di due motori Fiat tipo 108 C disposti in senso longitudinale.

Ma le nuove otto cilindri, che al di là della esecuzione piuttosto frettolosa, avevano dimostrato ottime doti velocistiche, se gli inevitabili difetti di gioventù non le avessero fermate, avrebbero potuto battere agevolmente

815

La coda lunga scomparsa

La 815 di Rangoni-Nardi durante il Gran Premio Brescia delle Mille Miglia del 1940, disputatasi sul veloce triangolo Brescia-Cremona-Mantova. La vettura si ritirò nel corso dell'ottavo e perultimo giro, mentre conduceva la sua classe davanti alle Aprilia aerodinamiche di Leoncini e del vincitore D'Ambrosio.

le più dirette contendenti: le 1500 sport realizzate con meccanica Lancia Aprilia. Questo avrebbe assicurato la vittoria di classe al "Gran Premio di Brescia delle Mille Miglia", disputato sul circuito Brescia - Cremona - Mantova di 165 chilometri ripetuto nove volte, che passò alla storia come Mille Miglia del 1940. Ma se anche ciò non avvenne, quello che invece offuscò un risultato tutto sommato accettabile, anche se Ferrari si mostrò deluso, fu la sorprendente prestazione delle Fiat 1100 preparate dal modenese Stanguellini e carrozzate dal concittadino Torricelli. Ebbene, queste vetturine di soli 1089 centimetri cubi di cilindrata si piazzarono al nono e al decimo posto della classifica generale e le 815, anche se fossero rimaste in gara, non avrebbero potuto raggiungerle.

"Pur avendone addirittura due di motori 1100, la nuova vettura del Cavalier Ferrari non ha retto il passo delle Stanguellini" fu l'inevitabile perfida battuta che circolò immediatamente nell'ambiente automobilistico modenese. E, senza dubbio, questa maldicenza dovette balenare anche nella mente di coloro che all'Alfa Romeo avevano messo in difficoltà il futuro Commendatore, liquidando la gloriosa Scuderia che portava il suo nome e costituendo l'Alfa Corse. Nella nuova sede milanese, Enzo Ferrari si trovò a disporre di una autonomia assai circoscritta e nel 1939 preferì andarsene.

Con i proventi della liquidazione della Scuderia Ferrari, costituì immediatamente l'Auto Avio Costruzioni dimostrando un'intraprendenza e una non comune capacità di ripresa dalla bruciante umiliazione.

L'altisonante denominazione sociale della nuova ditta preludeva mirabolanti realizzazioni, ma si concretizzò solo la costruzione di macchine utensili su licenza tedesca, recanti comunque il marchio del cavallino rampante anche per l'impegno sottoscritto con l'Alfa Romeo di non ricostituire la Scuderia prima di quattro anni.

Sotto la denominazione di Auto Avio Costruzioni videro la luce due sole vetture, le quali, anche se non si fregiarono del nome Ferrari, furono le progenitrici di quelle automobili che alcuni anni dopo avrebbero dato vita al mito.

Ma perché si era fatto ricorso a materiale di serie e oltretutto così poco sofisticato? Ferrari vantava una lunga attività sportiva con vetture raffinate, decisamente d'avanguardia e, appena otto anni più tardi - passata la guerra - la prima auto a portare il suo nome, la 125, sarebbe stata una 1500 a dodici cilindri, con albero a camme in testa e con un moderno telaio tubolare.

Alberto Massimino ed Enrico Nardi, progettisti della Auto Avio Costruzioni, coadiuvati da Vittorio Bellentani, avrebbero voluto realizzare qualcosa di meglio, di più avanzato, senza ricorrere al materiale Fiat, ma Ferrari li

condizionò fortemente: non voleva mancare alla Mille Miglia del 1940, non c'era il tempo per sbizzarrirsi in soluzioni sofisticate, e, soprattutto, c'era la chiara volontà di distinguersi dall'Alfa Romeo, non utilizzando nulla di riconducibile alla Casa del Portello. Gli accordi con Alberto Ascari e Lotario Rangoni Machiavelli, che garantivano un buon introito alla neonata fabbrica, erano già stati presi e si dovevano rispettare; era poi necessario dimostrare a tutti che, in definitiva, la rottura con l'Alfa era stata vantaggiosa. Non furono probabilmente estranee altre due ragioni: il premio speciale di 5000 lire, previsto dal regolamento della Mille Miglia per i vincitori di classe con vetture Fiat o, almeno, allestite su telaio di fabbricazione Fiat e l'intenzione, pare, di realizzare una piccola serie di 815 da porre in commercio, fatto imposto dalla richiesta omologazione nella categoria "Sport Nazionale". Più la manutenzione delle nuove vetture si fosse rivelata accessibile, grazie alla semplicità della meccanica e alla larga disponibilità di parti di ricambio, più il successo sarebbe stato assicurato.

Si fece quindi ricorso al semplice ma razionale materiale della Fiat 508 C, nota anche come Balilla 1100, perché stretta discendente della Balilla che aveva visto la luce nel 1932, ottimizzato ormai da una lunga serie

di piccoli aggiornamenti, e si dette l'incarico al torinese Enrico Nardi di realizzare i motori. Per la carrozzeria si fece appello alla Touring optando per la splendida esecuzione apparsa l'anno prima sull'Alfa Romeo 6C 2500 Sport con passo accorciato definita, nel rispetto dell'etimologia Ferrari, Tipo 256. Descritta da Felice Bianchi Anderloni, l'estroso titolare della carrozzeria milanese, come Torpedino Superleggero Tipo Brescia profilato al vento su autotelaio 815, fu completamente lamierata in Itallumag 35, una lega autarchica di alluminio e magnesio, che riuscì a contenere il peso in soli 54 chilogrammi.

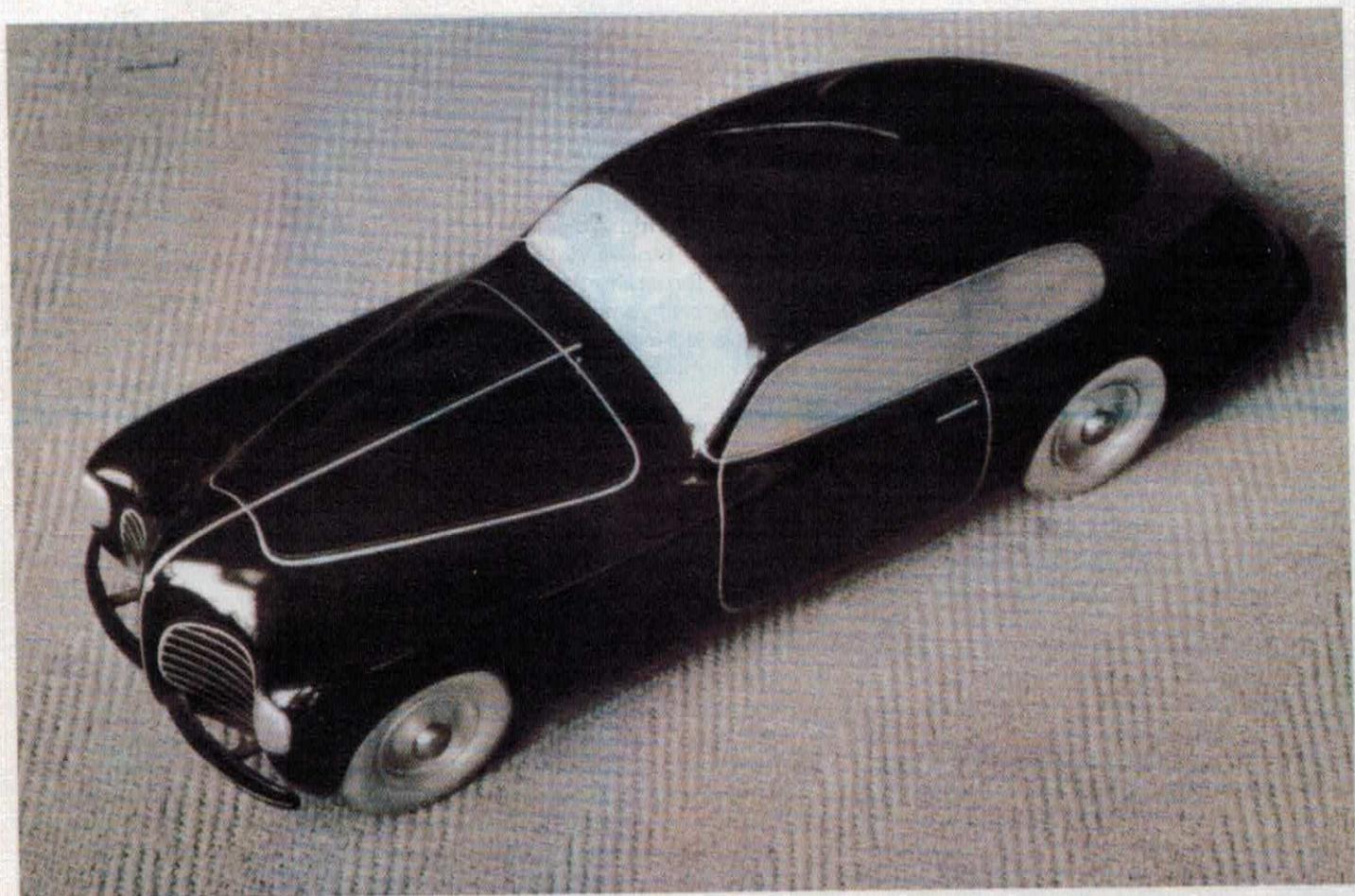
La raffinata eleganza dell'Alfa Romeo 6C 2500 - vettura però più spartana e destinata unicamente alle competizioni - accrebbe nella 815 e pare quasi che da parte della Touring vi fosse, nei confronti della vettura di Ferrari, una maggiore attenzione, tanto che l'esecuzione, molto più accurata, fa pensare a prototipi per una produzione in piccola serie, che prevede anche due versioni cabriolet e una coupé quattro posti.

Appena un mese e mezzo dopo la poco convincente partecipazione alla Mille Miglia, dove Enzo Ferrari aveva comunque riaffermato il suo ruolo, l'Italia entrò in guerra e ogni ipotesi di sviluppo del progetto 815 fu abbandonata.

Le due "quasi" gemelle

La 815 di Lotario Rangoni Machiavelli e di Enrico Nardi, inseguita dalla vettura guidata da Alberto Ascari e da Giovanni Minozzi, durante la Mille Miglia del 1940. Entrambe le vetture furono costrette al ritiro.





815

Progetti per la serie

La Carrozzeria Touring provò in galleria a vento un modello della progettata 815 coupé a quattro posti, che doveva essere realizzata in serie.

Un altro modello studiato dalla Touring sul telaio della Auto Avio Costruzioni fu il cabriolet, il cui muso costituisce lo sfondo della scheda tecnica nella pagina a fianco.

La tecnica della 815

La filosofia costruttiva della 815 risiede tutta nella descrizione del modello, effettuata senza dubbio dallo stesso Enzo Ferrari e divulgata dalla Auto Avio Costruzioni: "Realizzando questa piccola autovettura sport, che denomineremo 815, non abbiamo inteso costruire una nuova macchina ma semplicemente presentarvi un nuovo TIPO frutto di modifiche a complessi esistenti, di nostri studi e costruzioni.

La nostra ventennale esperienza di automobilismo agonistico, la buona conoscenza delle numerose esigenze che sorgono dall'uso della macchina spinta destinata alle competizioni sportive, ci hanno guidati nel realizzare questa 815. Essa vi offre, colle sue particolarissime caratteristiche che non trovano riscontro in alcuna costruzione di serie, la sicura possibilità di soddisfare la vostra passione sportiva. La semplicità estrema del motore, la totale intercambiabilità delle parti formanti l'autotelaio, la velocità, la ripresa, il limitato consumo, il peso

irrisorio, la stabilità perfetta, sono la SINTESI della 815."

Non si trattava infatti di due semplici motori ad aste e bilancieri accoppiati, alloggiati su di un normale telaio della 508 C. Anche se manteneva lo stesso aspetto esterno, ovviamente moltiplicato per due, il basamento in ghisa del motore 108 C era stato sostituito da una magnifica fusione di alluminio della bolognese Riva Calzoni in unico pezzo con canne umide in ghisa smontabili. Fra il quarto e il quinto cilindro si era lasciato maggiore spazio per consentire il montaggio delle due testate di serie in alluminio, elaborate nei condotti, ma senza modificare il sistema di scarico che convogliava in un'unica uscita il secondo e il terzo cilindro e, ovviamente, il sesto e il settimo. Gli altri cilindri disponevano invece di scarico singolo. Bielle e organi della distribuzione, tranne l'albero a camme in un sol pezzo con un nuovo profilo e le valvole, erano ottenuti dalla lavorazione dei particolari di serie. Il lungo albero motore (88,6 cm), che poggiava su cinque supporti di banco, era ricavato

dal pieno: si trattava di un progetto importante perché non riproponeva, raddoppiato, il semplice schema dell'albero Fiat, ma gli angoli delle manovelle assicuravano una perfetta equilibratura all'otto cilindri garantendo la completa assenza di vibrazioni. Le pompe dell'olio erano due. Volano motore, spingidisco e frizione strettamente di serie, ma alleggeriti.

Cambio, trasmissione e ponte posteriore rigido appartenevano anch'essi alla Fiat 508 C, ma i giunti elastici erano stati sostituiti da giunti cardanici e la coppia conica era stata "allungata". Freni anch'essi di serie, dotati di convogliatori d'aria per il raffreddamento. Anche per le sospensioni non si era voluto intraprendere la difficile strada di una nuova

progettazione e si era provveduto invece a effettuare un affinamento generale di quelle anteriori, alleggerendo i bracci e i bottiglioni originali, mentre il sistema posteriore a balestre semiellittiche era rimasto praticamente inalterato.

Il telaio Fiat a elementi stampati era stato irrigidito con due longheroni scatolati che partivano dalla crociera centrale e raggiungevano gli attacchi delle sospensioni anteriori, allo scopo di rendere più resistente la zona di collocazione del motore, il quale, a causa del notevole incremento delle prestazioni, creava sollecitazioni elevate; i due longheroni posteriori, invece, erano stati piegati in modo da seguire la curvatura della coda della carrozzeria.

La scheda tecnica

MOTORE

Posizione: anteriore longitudinale
 Cilindri: 8 verticali in linea
 Alesaggio e corsa: 63 x 60 mm.
 Cilindrata totale: 1496 cm³
 Potenza: CV 72 a 5500 giri/minuto
 Basamento: fusione unica in lega leggera, canne smontabili
 Distribuzione: 1 albero a camme nel basamento
 Valvole: 2 per cilindro in testa
 Lubrificazione: forzata con 2 pompe di mandata (capacità lubrificante 9 litri)
 Alimentazione: atmosferica
 Carburatori: 4 Weber 30 DR 2
 Accensione: singola (batteria e distributore)

Capacità serbatoio carburante: 108 litri
 Consumo carburante per 100 km: 13/15 litri
 Velocità massima: 170 km/h

AUTOTELAIO

Telaio: 2 longheroni con traverse in profilati di acciaio (derivazione Fiat 1100)
 Passo: 2420 mm.
 Carreggiata anteriore e posteriore: 1240 mm.
 Frizione: monodisco a secco
 Cambio: a 4 marce (derivazione Fiat 1100)
 Ponte posteriore: rigido (derivazione Fiat 1100)
 Riduzione finale: 11/42 oppure 11/43
 Sospensioni anteriori: ruote indipendenti, ammortizzatori idraulici (derivazione Fiat 1100)
 Sospensioni posteriori: molle a balestra, ammortizzatori idraulici (derivazione Fiat 1100)
 Posizione di guida: a destra
 Impianto elettrico: Bosch a 12 Volt

RUOTE E PNEUMATICI

Cerchi: a raggi Borrani 3.25 - 15
 Pneumatici: Pirelli Stella Bianca 5.50 - 15

PESI E PRESTAZIONI

Peso dell'autotelaio con ruota di scorta: 535 kg
 Peso a vuoto della vettura completa: 625 kg
 Posti: 2

FRENI

A mano: meccanico (derivazione Fiat 1100)
 A pedale: idraulico a tamburo (derivazione Fiat 1100)

815

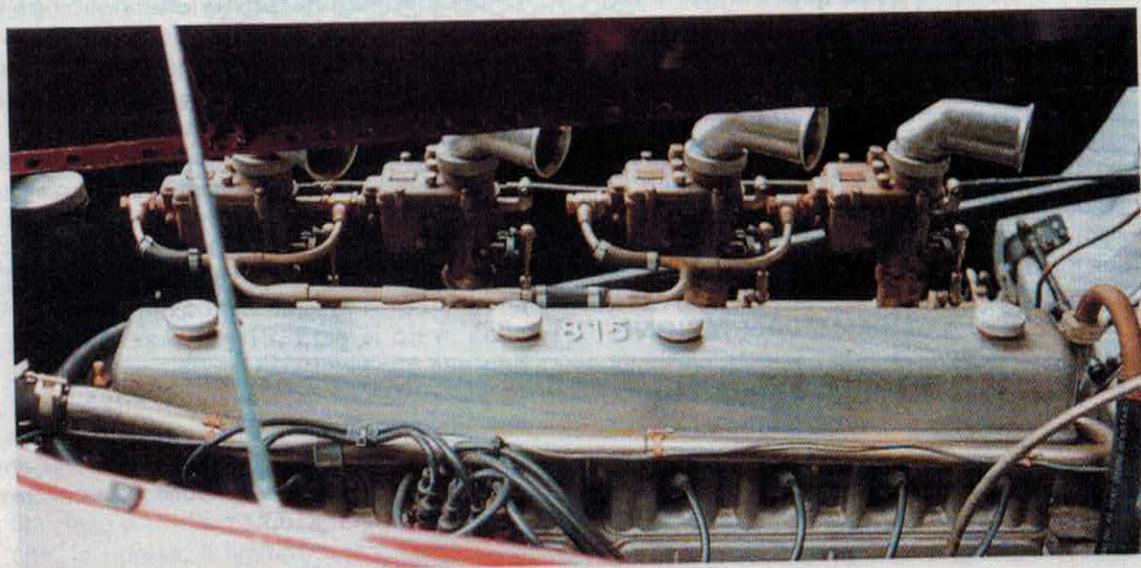
La vettura di Ascari

Due immagini odierne della Auto Avio Costruzioni 815 utilizzata alla Mille Miglia del 1940 da Alberto Ascari e nel dopoguerra da Enrico Beltrachini.

La storia della 815 sopravvissuta

Mentre l'esemplare con telaio n. 815/020 allestito per il marchese Lotario Rangoni Machiavelli, che corse la Mille Miglia del 1940 con il numero di gara 65, venne demolito alla metà degli anni Cinquanta, la 815/021, quella di Ascari - solo formalmente demolita in quanto l'allora proprietario, certo Luciano Rossi, procedette nel 1951 alla sola radiazione - sopravvisse grazie al salvataggio effettuato negli anni Sessanta da Emilio Storch Fermi, appassionato di vetture storiche. Nel 1943, la 815/021 era passata dalle mani di Alberto Ascari, a Enrico Beltrachini, un milanese con il pallino delle corse il quale, contrariamente a quanto si è ritenuto fino a oggi, la impiegò in molte gare della ripresa post-bellica. Poiché l'evoluzione tecnica delle vetture si era praticamente interrotta fin dal 1940, la 815, caratterizzata da un progetto mai completamente sviluppato, si aggiudicò

soltanto un secondo posto nella classe 1500 della categoria Sport alla Coppa Brezzi, disputatosi nel 1946 al Parco del Valentino, a Torino. A ciò contribuirono anche le probabili non eccelse doti di guida di Beltrachini, il quale alla fine della stagione 1947, e precisamente il 7 novembre, la cedette a tale Alessandro Casiraghi, anche lui di Milano. La carriera della 815/021 si interruppe non tanto perché il nuovo acquirente non volle impiegarla nelle competizioni, ma perché, pare, si rese protagonista di una vicenda giudiziaria che portò al sequestro della vettura da parte del Tribunale di Milano. Quando l'11 gennaio del 1951 la 815, ormai decisamente superata sotto il profilo tecnico, andò all'asta giudiziaria, il suo valore era ormai molto ridotto tanto che venne aggiudicata per la somma di £. 68.637 al sopra citato Luciano Rossi, il quale, in data 16 febbraio dello stesso anno, pensò bene di radiare i documenti dal P.R.A. restituendo targhe e libretto.



La carriera post-bellica della 815/021 con Enrico Beltrachini

1946

3 settembre - Coppa Andrea Brezzi - Torino
2° classificato Categoria Sport classe 1500

1947

13 aprile - Circuito Internazionale di Sanremo
Ultimo tempo in prova; non qualificato

11 maggio - Circuito di Piacenza
12° tempo in prova; ritirato al 10° giro

1 giugno - Circuito di Vercelli
4° classificato Categoria Sport Internazionale
classe oltre 1100

15 giugno - Circuito di Vigevano
Ritirato

21-22 giugno - 14^a Mille Miglia
Piloti: Enrico Beltrachini / Adriano Massa -
numero di gara 189
Partiti alle ore 2.08 da Brescia; ritirati prima di
Roma
Categoria Sport Internazionale classe fino a
2000

11 luglio - Coppa delle Dolomiti
6° classificato Categoria Sport Internazionale
classe 2000 (*)

15 agosto - Circuito di Pescara.
Ritirato

24 agosto - Circuito di Senigallia
5° classificato (a un giro) Categoria Sport
Internazionale classe oltre 1500 (*)

31 agosto - Circuito di Novara
5° classificato in batteria - 7° in finale Catego-
ria Sport Internazionale classe oltre 750

14 settembre - Circuito del Lido di Venezia
5° classificato Categoria Sport Internazionale
classe oltre 1100

(*) In questa gara la vettura venne classificata
come Ferrari 1500

(*) In questa gara la vettura venne classificata
come Ferrari 815

La ricerca sulla partecipazione della 815/021
alle competizioni del dopoguerra è stata rea-
lizzata consultando la rivista *Auto Italiana* e
l'Annuario dell'Automobilismo Sportivo 1949
edito dall'A.S.A.I. (Associazione Sportiva
Automobilisti Italiani).

In gara nel dopoguerra

Enrico Beltrachini
impegnato con la sua 815
al Circuito di Novara il
31 agosto 1947.
Il milanese si classificò
settimo nella finale riserva-
ta alle vetture oltre 750 cc.

