

da Gran premio dell'anteguerra. Ma torniamo all'accoppiamento tra albero motore e testa di biella: se per i supporti di banco (otto) si sarebbero anche potute usare bronzine, ciò risultava impossibile per le teste di biella. L'albero scomponibile, indispensabile per il montaggio dei cuscinetti (adottati anche per i supporti di banco), consentì l'utilizzo di bielle in un unico pezzo, con un notevole risparmio sul peso delle masse in movimento alternativo.

Gli stantuffi, sempre per questa ragione, vennero stampati in lega leggera, con due segmenti e un raschiaolio.

Oltre all'originale sistema di distribuzione, con valvole a 90° e camere di scoppio emisferiche, le testate montavano anche una curiosa candela Bosch da 18 mm, che però era collegata alla camera di combustione da un passaggio di soli 6 mm. Si veniva così a formare quasi una camera di accensione. La frizione, di diametro ridotto, era del tipo multidisco a secco, comandata da un dispositivo idraulico. Anche la scatola della trasmissione, come tutte le componenti senza particolari esigenze meccaniche, era realizzata in Silumin per guadagnare peso.

La cosa più curiosa del cambio Porsche montato su questa vettura era il dispositivo di comando, a cui i piloti nelle poche prove compiute, si abituarono con fatica.

Il movimento della leva di selezione delle marce era limitato ad un avanti-indietro: tirando la leva si passava al rapporto superiore, spingendola a quello inferiore. In tutti e due i casi la leva tornava immediatamente alla posizione

intermedia pronta per un nuovo cambio di marcia. Due i punti di folle: tra la prima e la seconda e tra la seconda e la terza. Da notare che il cambio fu progettato anche considerando una ipotetica adozione di dispositivi di sincronizzazione, che però non vennero mai realizzati.

Il differenziale adottato per l'assale posteriore era del tipo autobloccante, di costruzione ZF. Si giudicò che avrebbe potuto garantire una migliore trazione in curva, evitando pericolosi pattinamenti, anche a causa di un certo assorbimento di potenza (nelle curve) del dispositivo.

Come la F. 1 di oggi ci ha insegnato, i problemi di trazione di queste vetture non erano tanto dovuti alla meccanica, ma all'esuberante potenza in rapporto allo sviluppo dei pneumatici, la cui sezione era decisamente insufficiente.

Sotto al cambio una presa di moto

si collegava al differenziale anteriore, di tipo tradizionale. Il pilota inseriva la trazione anteriore con una leva sotto il volante.

La Cisitalia T. 360 Grand Prix rappresenta l'estrema evoluzione della tecnologia d'anteguerra, grazie anche alla sapiente messa in pratica del bagaglio tecnico acquisito dallo Studio Porsche con la progettazione delle Auto Union da Grand Prix.

Rappresenta insomma la fine di un'era; è un prodotto estremamente sofisticato, per la cui realizzazione fu necessario l'acquisto di particolari macchine utensili, estremamente costose; questi investimenti contribuirono non poco al definitivo affossamento della Casa di corso Peschiera.

La si potrebbe quasi definire Auto Union "E", ultima e perfezionatissima vettura di una serie vincente, ma che ormai non era più al passo con i tempi.

IL RADUNO OGNI 4 ANNI

LIMPIADI CISITALIA

La Coppa delle Riviere praticamente si identifica con la rievocazione storica del circuito automobilistico di Ospedaletti, meglio noto sotto il nome di Gran Premio di San Remo.

Sono ormai passati trentasette anni dall'ultimo Gran Premio di F. 1, ma il ricordo di questo circuito è ancora vivo negli appassionati. Numerosi i padrini della manife-

stazione: da Villorese, che vi partecipò più volte, a De Graffenried, noto pilota della Maserati degli anni Quaranta e Cinquanta, a Carlo Dusio, figlio dell'industriale torinese che "inventò" la Cisitalia. Madrina d'eccezione Maria Teresa De Filippis, una delle pochissime donne ad avere avuto una carriera di qualche rilievo come pilota di monoposto F.1.

Quarto Gran Premio di San Remo, 1949. In prima fila da destra: le Maserati di Bira (28) e Fangio (18) e la Ferrari del vincitore Bonetto (42).

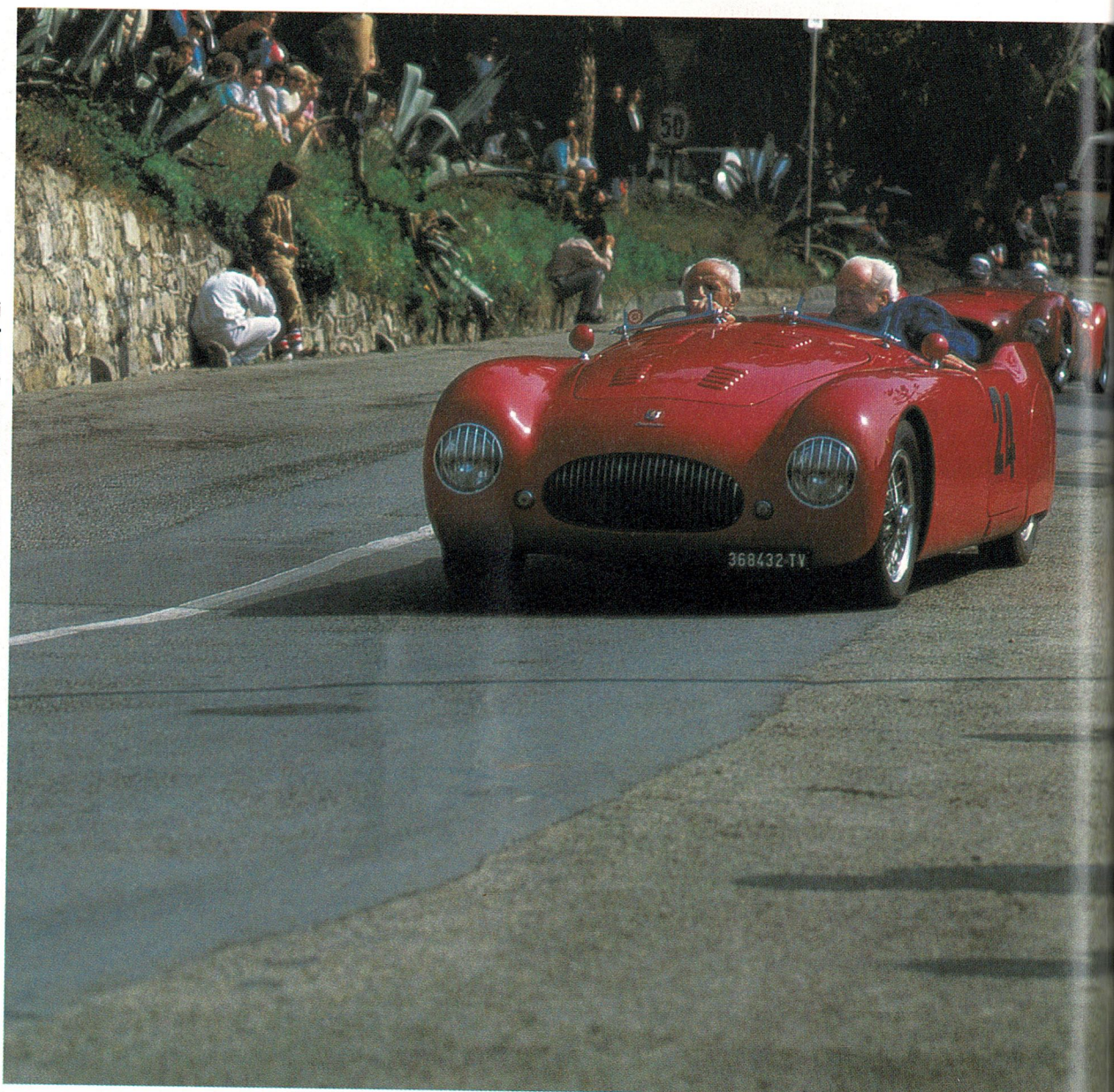


La manifestazione ha avuto come punto di riferimento il Grand Hotel Regina, ben noto negli anni di massimo splendore del circuito, con un epicentro ideale nel parco dell'albergo, dedicato a Vittorio Valletta, in cui le auto sono state ammirate da turisti e curiosi. A dar lustro alla Coppa delle Riviere si è aggiunto quest'anno il raduno Cisitalia, svoltosi in concomitanza. I "Meeting Cisitalia" si svolgono ogni 4 anni e raccolgono i molti appassionati, italiani e stranieri, della Casa torinese. La Cisitalia ha avuto un'importanza notevole nella storia dell'automobile, molto più grande dell'effettiva consistenza della sua produzione. Per esempio, il de-



Carlo Dusio, figlio del noto costruttore torinese, posa per il nostro fotografo... naturalmente su una Cisitalia.

Ricordi dei tempi andati per Villoresi (al volante) e De Graffenried. Eccoli a bordo di una 202 SMM del 1948 mentre affrontano la parte alta del circuito di Ospedaletti.





Una 202 in attesa del controllo pochi minuti prima della partenza.

sign della coupé 202 è unanimemente ritenuto l'ispiratore delle linee di vetture che l'hanno seguita, anche a molti anni di distanza. Ricordiamo che un esemplare della 202 è esposto al Museo di Arte Moderna di New York quale esempio pregnante di design automobilistico. Molte le Cisitalia presenti all'incontro: dalle monoposto D-46 alle splendide 202 nei vari allestimenti, Coupé, Cabriolet, Mille Miglia.

Per tutte l'interesse degli appassionati si è acceso e continue sono state le richieste di poter ammirare da vicino le parti meccaniche, che, con i loro ottoni tirati a lucido, parevano uscite il giorno prima dalle officine di corso Peschiera. ■

Spettacolare sgommata per questa 202 Cabriolet Farina del 1948.



Nel parco del Grand Hotel Regina di Sanremo le vetture hanno attratto un grande numero di appassionati. Nell'immagine ancora una 202 SMM del '48.

