

# Automobil + Motorrad Chronik

DM 7,00 B 6643 E  
AUGUST · 8/1982

Mille Miglia  
Alfa Romeo Giulia  
Ferrari 340 MM



Test: Cisitalia 1946



**D**er Mann, der die Marke Cisitalia schuf, war der in Turin ansässige Geschäftsmann Piero Dusio, Jahrgang 1899. Er war ein erfolgreicher Rennfahrer auf Alfa Romeo und Maserati, ehe er sich selbständig machte in einer Branche, die damals noch Platz bot für unternehmungslustige Self made men. Der Name Cisitalia hatte mit Automobilen übrigens nicht viel zu tun – die Buchstaben CIS standen schlicht für „Compania Industriale Sportiva“, und diese Firma baute Tennisplätze und Schwimmbäder, bevor Dusio sich ins Autogeschäft begab.

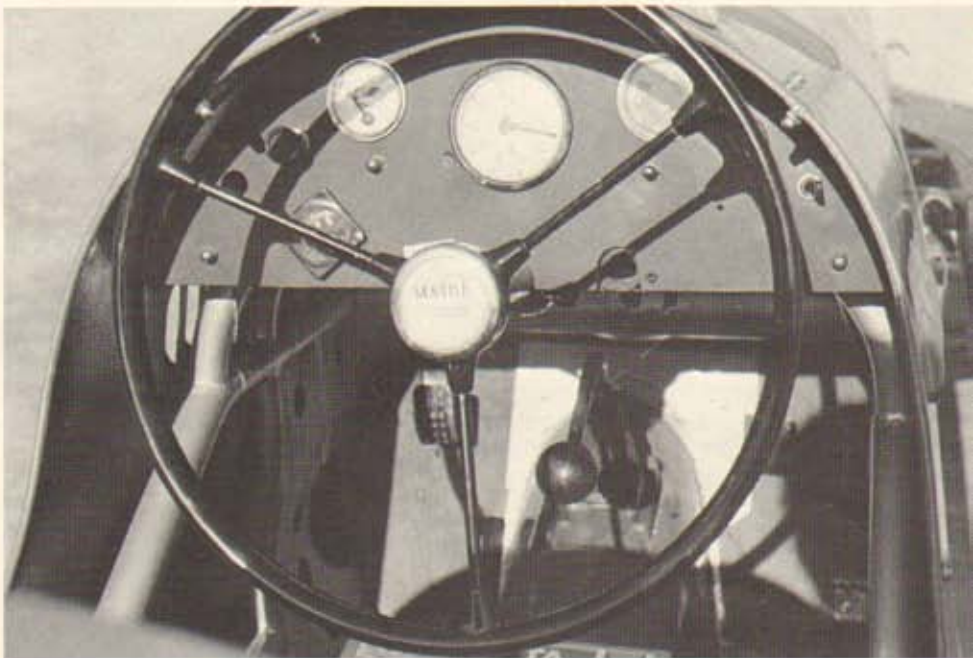
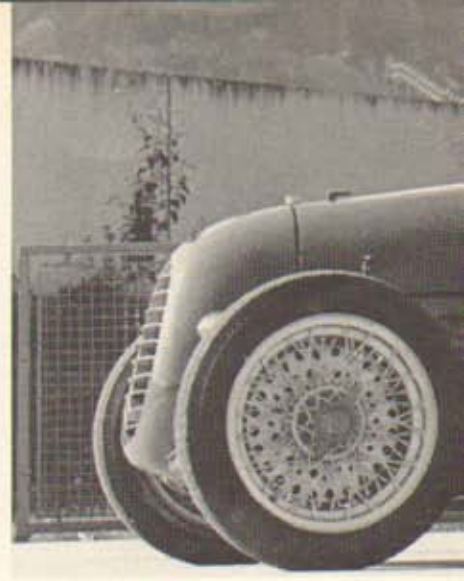
Daß Dusio an den Bau von Automobilen gehen konnte, verdankte er seinen ausgezeichneten Kontakten zu prominenten Männern vom Fach. Mit einem Carlo Abarth war er ebenso befreundet wie später mit Ferdinand Porsche senior und junior; bei Porsche entstand ja auch sein Grand-Prix-Wagen mit Vierradantrieb, der allerdings nicht zur Vollendung kam (und heute ein Museumsdasein fristet).

Der erste Wagen, der den Markennamen Cisitalia trug, war jener Monoposto vom Typ D. 46, der eigentlich nicht viel größer als ein Spielzeugauto aussah. Mit seinen Komponenten aus einer Großserienlimousine gab sich das Auto eigentlich nicht recht verheißungsvoll, und doch spielte dieser D. 46 eine wichtige Rolle im Motorsport der frühen Nachkriegszeit.

Genaugenommen war der Cisitalia überhaupt die einzige Neukonstruktion jener Zeit. Nuvolari, Taruffi und Stuck begannen ihre zweite Karriere am Lenkrad des D. 46, Newcomer wie Ascari und Trintignant steuerten den Wagen gegen etablierte Rennprominenz. Schließlich heizte der Cisitalia so manchem Gordini gehörig ein und brachte obendrein seinen Schöpfern jenes Kleingeld an die Kasse, das sie zur Realisierung des berühmten Farina-Coupés benötigten und zum Bau eines Grand-Prix-Rennwagens, der in vieler Hinsicht einmalig werden sollte.

Damit lag eine gewaltige Bürde auf dem kleinen D. 46, dessen Chiffre für den Cisitalia-Vater Piero Dusio und das Jahr stand, in welchem der Rennwagen gebaut wurde. Dusio gewann auch das erste Rennen mit diesem Auto, und noch 19 Jahre später trat ein Exemplar in internationalen Rennen in der Schweiz an.

Es war Dante Giacosa, der Schöpfer des Fiat Topolino, den Dusio dazu brachte, ihm den D. 46 zu entwerfen. Einzige Leitlinie: Der Wagen sollte zeitgemäß sein, also ohne großen Aufwand herzustellen. Giacosa orientierte sich an den Dirt-Track-Cars aus Amerika. Der leichte Rohrrahmen des Cisitalia erhielt seine Gestalt in erster Linie, weil Dusios firmeneigene Fahrradhersteller in gasgeschweißten Rohrverbindungen gute Erfahrung hatten – Kern einer Legende! Das nur 21 Kiloschwere Gebilde wurde mit einem normalen Vierzylindermotor aus dem Fiat 1100 bestückt, dessen Block man etwas geändert hatte, um ihn mit einem neuen Kopf versehen zu können. Dieser wies größere



Am Lenkrad dieses Rennwagens Baujahr 1946 lernt man verstehen, was die Piloten damals als Herausforderung empfanden. Jerry Sloniger fuhr den Ex-Hans-Stuck-Wagen im Probegalopp:

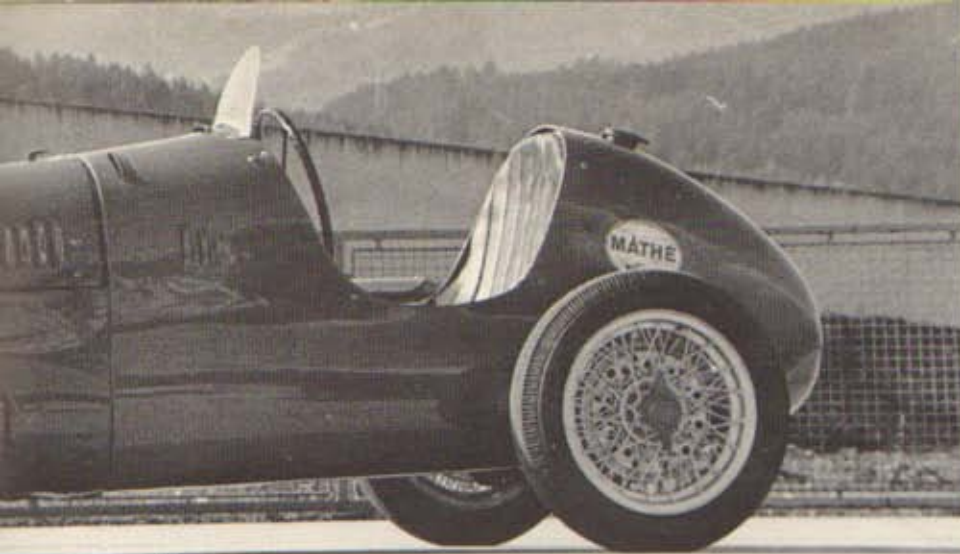
# Vollblut aus dem Cisitalia-Stal

Ventile mit doppelten Federn auf. Kurbelwelle und Pleuel wurden überarbeitet, die Schmierung auf Trockensumpf umgestellt. Das Ganze krönte man mit einem Zenith-(später Weber-)Vergaser und mit einem Ölkühler.

Bei 68 mm Bohrung und 75 mm Hub kam man auf 1098 cm<sup>3</sup>; die Verdichtung betrug 9,8:1. Das war gut für rund 65 PS bei 5800/min, und einige spätere Maschinen kamen sogar auf 70 PS bei 6000. Für 175/km/h langte es allemal.

Etwas Besonderes stellte das Getriebe dar. Es war eine ältere Fiat-Konstruktion mit drei Vorwärtsgängen: 1,8 – 1,35 – 1. Die Schaltstufe wählte man mit dem Fuß vor, und beim Niedertreten der Kupplung rastete der Gang dann ein. Ein parallel entwickelter Zweisitzer wurde indes mit normalem Vierganggetriebe versehen, und ein solches befand sich auch in jenem Fahrzeug, das ich probefuhr. Der Schalthebel befindet sich hier zwischen den Beinen.





Der D. 46 des österreichischen „Veteranen“ Otto Mathé ist ein Musterstück und in allen Details originalgetreu restauriert.

Otto Mathé, Austrian master-driver and collector, owns this D. 46 Cisitalia which he restored to original standards.

Daß man einem D. 46-Piloten die „normale“ Schalterei mit herkömmlichem Halthebel ersparen wollte, lag sicher an der schmalen Bauart des Wagens. Das Cockpit maß nämlich nur 45 Zentimeter in der Breite. Zum Ein- oder Aussteigen mußte man deshalb auch das Topolienlenkrad jeweils abnehmen.

Wie beim zeitgenössischen Cooper, hielt man sich bei den Radaufhängungen an bewährte Serienwagen-Konstruktionen. Auch hier tat es wieder der Fiat 500. Vorn war es eine querliegende Blattfeder, hinten eine Starrachse. Testfahrer Taruffi belegte die Räder seines Wagens aber stets mehr in der Luft als auf dem Boden, weshalb man auf Viertel-elliptikfedern mit zusätzlichen Schraubenfedern überging. Durchbohrte Bimetall-Bremstrommeln enthielten eine Anlage vom 1100, alle vier erhielten Zentralverschluß.

Bei einem Radstand von 2005 mm hatte der D. 46 einen vorderen Radstand von 1126 mm und einen hinteren von 1129 mm, der Wendekreis betrug zwölf Meter. Mit 100 x 15-Reifen vorn und 500 x 15 hinten gab sich eine Bodenfreiheit von 100 mm. Der gesamte Wagen war nur drei Meter lang und wog 370 Kilogramm.

Sieben der 26 Wagen, die am 3. September 1946 in Turin zur Coppa Brezzi antra-

ten, waren vom Typ D. 46. Es fuhren Dusio Cortese, Chiron, Sommer, Biondetti, Taruffi und Nuvolari. Letztgenanntem gab man den langsamsten Wagen – wegen seiner Fahrertalente! Dies erwies sich als unerheblich, als der Mantuaner plötzlich das Lenkrad solo in den Händen hielt. Die Sache ging glimpflich ab ...

Fünf seiner Cisitalia sah Dusio im Ziel wieder. Auf den ersten drei Plätzen waren die Monoposti das Tagesgespräch – nicht nur in Italien. Mit seinem 1,1-Liter gewann Taruffi sogar die 1,5-Liter-Formel-2-Meisterschaft Italiens 1949, und Stuck fuhr Tagesbestzeit beim 32-Kilometer-Rennen Aosta-St. Bernhard, die rapiden Zweiliter-Maserati hinter sich lassend.

Der hier gezeigte D. 46 ist zufällig ein Ex-Stuck-Auto. Otto Mathé erwarb ihn zu einer Zeit, als die Formel Junior aufkam. Doch der Wagen erwies sich als nicht mehr zeitgemäß, und der Innsbrucker verstaute seinen D. 46 in den hintersten Winkel seiner Scheune, um ihn erst 1981 wieder ans Tageslicht zu holen.

Erstaunlich, wie ein großer Mann wie Stuck in dem Wagen Platz fand. Gewiß, ein Gutteil seines Oberkörpers ragte über die kleine Windschutzscheibe hinaus. Ich drehte ein paar Proberunden auf einer 400-Meter langen Betonfläche und fand, daß

man mit diesem Wagen erstaunlich rapide beschleunigen konnte. Kritisch mochte es in früheren Tagen auf schlechtem Pflaster oder losen Bergstrecken gewesen sein. Das Heck kann verdammt schnell nach vorn kommen, wenn man nicht aufpaßt. Ich merkte bald, daß ich mich automatisch in die Kurven lehnte – solche Fahrzeuge wollten damals geradezu um die Ecke geworfen und nicht in jener zivilisierten Art sanft hinein- und mit Gas herausbeschleunigt werden.

Nach einem großangelegten Ausflug nach Ägypten, wo Dusio mit einer Armada heißer D. 46 eine eindrucksvolle Vorstellung gab, war aber die Cisitalia-D.46-Story bald zu Ende. Dusio hatte neue Pläne, die er vorantrieb: den Bau des neuen Grand-Prix-Wagens, an dessen Konzeption Ferry Porsche großen Anteil hatte. Etwa ein Dutzend der 31 D. 46 – so viele waren es nach Angaben der Experten insgesamt – haben überlebt. Das ist erstaunlich, wenn man sich klarmacht, wie hart die Wagen damals hergenommen wurden. Ein solches Auto heute zu fahren ist mehr als Nostalgie – man lernt verstehen, warum es Spaß machte, solche Monoposti zu pilotieren, welche Herausforderung sie darstellten – und wie wenig sie bereit waren, kleine Fahrfehler zu verzeihen ...