



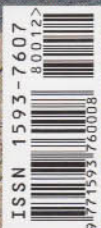
RIVISTA UFFICIALE
DELL'AUTOMOTOCLUB
STORICO ITALIANO

La Manovella

LA GRANDE FESTA DELLE ANCÊTRES



N. 12 - DICEMBRE 2018 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LVIII - PI. 05/12/2018



ASIMOTOCROSS A IMOLA



FIAT RITMO, RIVOLUZIONE FUTURISTA



JIM CLARK. UN GENTLEMAN
TEAM DEL VOLANTE



ALL'IMPROVVISO, UN MOTORE ISOTTA FRASCHINI

RITROVATO QUASI PER CASO UN INTERO PROPULSORE
DELLA GLORIOSA CASA MILANESE,
MONTATO SU UN'ESEMPLARE DELLA STUPENDA 8A,
L'AUTO DI GLORIA SWANSON NEL FILM "VIALE DEL TRAMONTO".

di Lorenzo Morello e Giuseppe Bellomo

“La fortuna di fare per caso inattese e felici scoperte mentre si sta pensando ad altro”

è la definizione del termine “serendipità”. Certamente frutto della “serendipità”, deve essere stato il ritrovamento di un motore di Isotta Fraschini 8A nei locali dell’antica stazione di arrivo della funivia di Erice, in provincia di Trapani, da parte di Giuseppe Genchi, componente della Commissione Cultura ASI.

Tutto è iniziato a giugno, quando Salvatore Mustazza, Presidente del Club Auto e Moto d’Epoca Sartarelli di Trapani, ci propose d’intervenire al Convegno intitolato “Imparare dal passato per pianificare il futuro”, da lui organizzato il 22 giugno, nell’ambito della XXI Rievocazione Storica Trapani - Monte Erice. Il tema era particolarmente aderente alle nostre convinzioni, per cui, grati per l’invito, venne concordata la partecipazione dell’ingegnere Giuseppe Genchi, che avrebbe presentato una memoria intitolata La conservazione e valorizzazione del patrimonio storico e tecnologico, argomento di cui è appassionato e particolarmente esperto,

in qualità di fondatore e responsabile delle attività del Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi, parte del Sistema Museale dell’Università di Palermo.

Il convegno è stato anche, per Giuseppe Genchi, l’occasione d’incontrare Giampiero Musmeci del CAME Sartarelli, il moderatore del convegno. Discutendo di argomenti di comune interesse, Giampiero Musmeci, ha raccontato la storia dell’antica funivia di Erice e ha parlato del progetto di salvare e valorizzare la vecchia stazione di arrivo situata vicino alla piazza del Duomo; in quell’occasione, riferì che nei suoi locali, in stato di completo abbandono, esisteva ancora un motore ausiliario a benzina, impiegato per non interrompere il servizio in caso di black-out. C’erano tutti gli elementi per decidere un immediato sopralluogo con Giampiero Musmeci, su invito di Angelo Catalano, vicesindaco di Erice, autorizzati con grande tempestività dal sindaco Daniela Toscano. ➤



Nell’altra pagina, il recupero del cimelio, difficile e in un luogo davvero impervio.

Finalmente in mani sicure, è palpabile la gioia di chi è riuscito in un’impresa che pareva impossibile.

A destra, fotografia storica della stazione di arrivo della antica funivia di Erice, fine anni ’50.

Sotto, a sinistra, la stazione di arrivo della vecchia funivia di Erice, agosto 2018.

A destra, il motore Isotta Fraschini Tipo 8A all’interno della sala macchine.





Il coperchio della distribuzione conferma l'identità del motore.



5. Iniziano le operazioni di recupero.



Si procede a un primo smontaggio per la pianificazione delle successive attività di restauro.

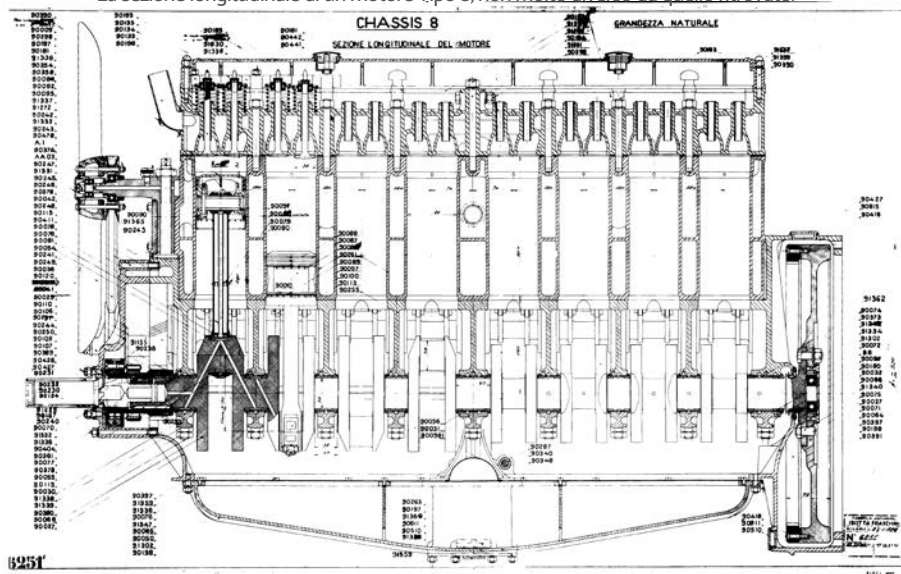
Dismissa all'inizio degli anni '80 e chiusa il ventennio successivo, con un passato intriso di alti e bassi, la vecchia funivia era stata costruita, tra il 1956 e il 1957, dalla SITAS S.p.A., per iniziativa dell'ingegnere Dino Lora Totino, progettista e già costruttore, tra l'altro, delle funivie dell'Etna e dei Ghiacciai, quest'ultima congiungente Courmayeur con Chamonix. All'epoca della costruzione, l'impianto di Erice era uno dei più moderni e all'avanguardia, non solo in Italia. Nel 2005 la stazione della funivia ericina fu interamente ricostruita; il percorso seguì in parte quello esistente ma la nuova stazione di arrivo fu spostata più a valle, per non alterare con strutture estranee la particolare bellezza dell'architettura medievale del borgo, in particolare dell'antica Porta Trapani. All'interno della vecchia stazione, rimasta abbandonata, si trovavano ancora gli antichi macchinari.

L'unità di emergenza si rivelò essere un motore Isotta Fraschini! Non uno dei tanti, pur pregevoli, motori industriali costruiti da quest'azienda, ma proprio quello della prestigiosa e intramontabile 8A, prodotta negli anni '20 e '30. Quello che si manifestò ai visitatori nel sopralluogo fu uno scenario surreale, degno della sceneggiatura di uno dei tanti film sul tema day-after. L'edificio, sebbene strutturalmente integro, esponeva gli elementi al suo interno alla mercé di chiunque (e con chiunque qui viene inteso anche il più temibile dei nemici, lo scorrere del tempo): finestre divelte, detriti, polvere, con intorno vegetazione rigogliosa. A questo processo di degrado, purtroppo, non è sfuggito neanche il motore Isotta Fraschini. Una sorte ben peggiore è toccata invece al motore elettrico principale dell'impianto, distrutto a colpi di mazza, per recuperare il rame al suo interno; di questo sono rimasti soltanto parte del coperchio posteriore in ghisa e la targa originale con le indicazioni del costruttore: Tecnomasio Italiano, Brown Boveri - Milano, potenza massima 90 kW e l'anno di fabbricazione 1954.

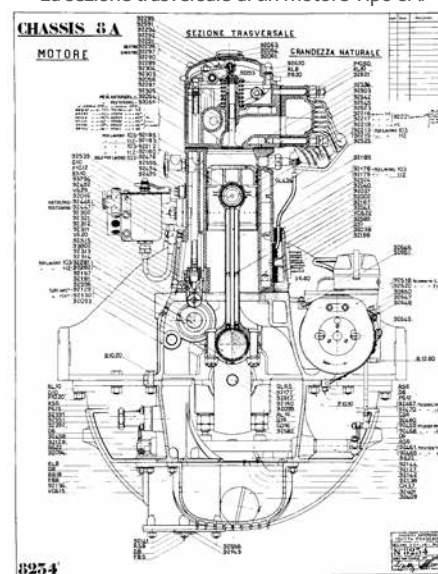
Preso coscienza della situazione e dell'importanza del ritrovamento, ai visitatori tornò subito alla mente una vicenda di qualche anno addietro, accaduta in Liguria: dopo varie segnalazioni da parte del Corpo Forestale dello Stato di Sanremo, un motore ausiliario Isotta Fraschini Tipo 8A fu rubato in toto dalla vecchia stazione della funicolare Sanremo-Monte Bignone. Il Museo dei Motori, riconoscendo il valore del reperto e volendogli evitare una triste fine, o anche solo la sottrazione di parti, manifestò immediatamente il suo interesse per il cimelio, inviando una lettera d'intenti all'Amministrazione Comunale per ottenerlo in comodato d'uso, impegnandosi a svolgere a proprie spese l'attività di recupero e di restauro in questione, per inserirlo quindi nel proprio allestimento espositivo, rendendolo fruibile ai numerosi appassionati. Ben diversamente dai tempi attribuiti alla Pubblica Amministrazione dai soliti luoghi comuni, la richiesta è stata accolta e approvata già il 5 agosto. Pochi giorni dopo, sono iniziate le operazioni di recupero, che si sono presentate alquanto difficili. Spazi angusti, poca illuminazione, terreno accidentato e caratura del reperto hanno impegnato lo staff del Museo per un giorno intero. Tuttavia il motore è stato preso in custodia e trasportato a Palermo, dove è immediatamente iniziato il restauro, secondo i più moderni standard in materia. Il Museo si è infatti già distinto, anche a livello internazionale, per le molteplici attività nel campo del recupero, restauro e valorizzazione del patrimonio storico industriale.

Il ritrovamento del motore Isotta Fraschini Tipo 8A può considerarsi, a tutti gli effetti, una rara scoperta nell'ambito dell'archeologia industriale, avvenuta grazie al benigno intervento della sorte. Se i progettisti degli anni '50 non avessero deciso di inserire un motore già vecchio di trent'anni in una nuova stazione funicolare; se la Commissione Cultura e il Museo dei Motori non avessero partecipato alla manifestazione; se non ci fosse stata la segnalazione da parte di un cittadino attento alla storia del suo territorio, la comunità ericina prima, e quella siciliana poi, sarebbe andato perso un rilevante pezzo di storia italiana e mondiale. Tuttavia, questo, forse, non è solo il risultato della buona sorte ma del

La sezione longitudinale di un motore Tipo 8, non molto diverso da quello ritrovato.



La sezione trasversale di un motore Tipo 8A.



fatto che tutti i protagonisti condividevano gli stessi interessi e facevano parte dello stesso sistema. Resta comunque ancora da chiarire la storia di questo motore e perché sia stato scelto, insieme a un'unità simile, per svolgere un compito così diverso da quello originale. A rendere più fitte le tenebre che avvolgono il suo passato, si è constatato che i numeri di matricola sono stati in parte abrasati: si è dovuto ricorrere ad analisi metallografiche non distruttive, per cercare di recuperare quest'informazione nel corso del restauro, che sarà realizzato presso il laboratorio del Museo, sia attraverso metodologie tradizionali, sia mediante tecniche innovative, utilizzate in questo caso per ricostruire alcuni elementi mancanti e difficilmente reperibili, mediante l'impiego di uno scanner ottico tridimensionale, moderni sistemi CAD/CAM e una stampante 3D, per costruire i modelli di fusione.

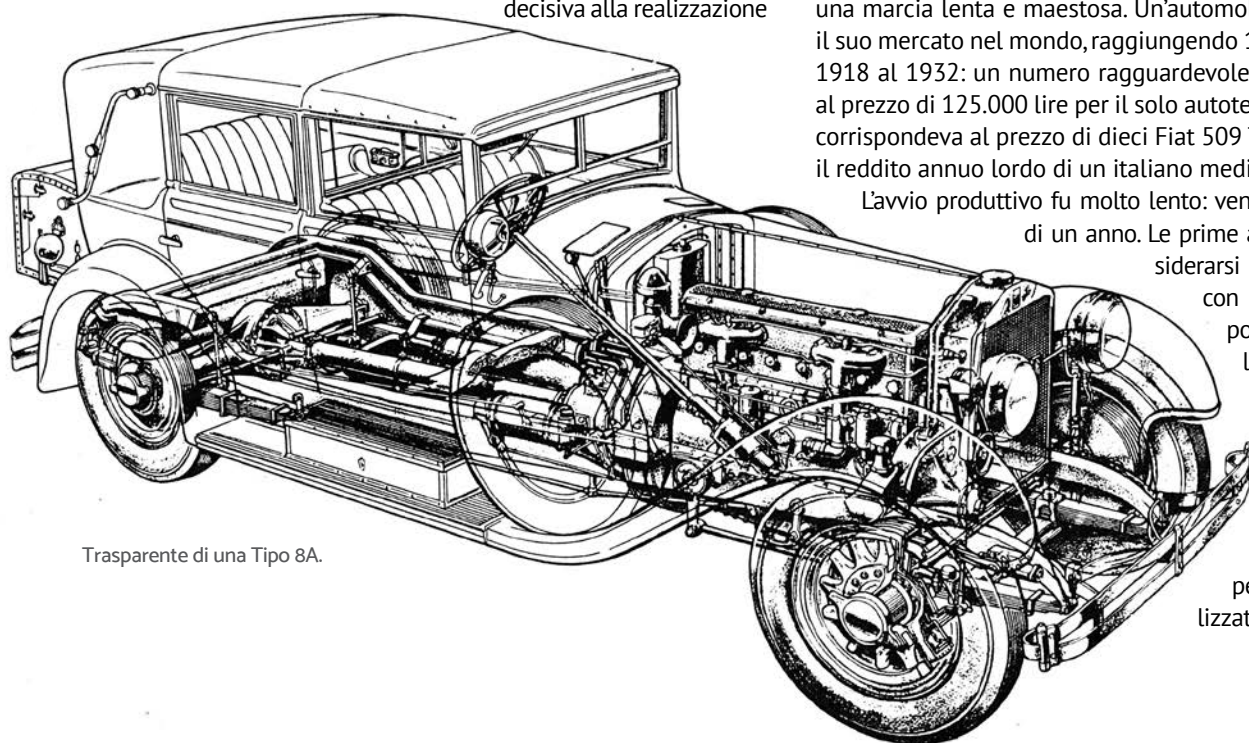
Merita, infine, rilevare la partecipazione dei ragazzi del Servizio Civile Nazionale, che costituiscono parte dello staff operativo del Museo e ne supportano attivamente le varie attività, tra cui la realizzazione di manifestazioni culturali e di progetti di restauro, insieme ad alcuni studenti dei corsi d'ingegneria meccanica e aerospaziale dell'Ateneo di Palermo. I ragazzi, validamente guidati dall'ingegner Genchi, hanno profuso entusiasmo e passione, contribuendo in maniera decisiva alla realizzazione

del recupero del motore. Durante il loro servizio presso il Museo hanno acquisito molteplici capacità ed esperienze, che saranno state utili all'attività che stanno svolgendo e alla diffusione nei giovani dei valori della nostra associazione. Sperando che questa insolita storia abbia interessato i lettori, ci ripromettiamo di pubblicare una documentazione fotografica sul restauro, rendendo note, nello stesso tempo, le informazioni che saremo riusciti a scoprire.

ISOTTA FRASCHINI TIPO 8A

Al termine della Grande Guerra, l'Isotta Fraschini decise di tornare alla produzione civile, concentrandosi su un solo modello di grande prestigio, che vide la luce nel 1919. La Tipo 8, dal numero dei cilindri, derivava da un'idea di marketing assolutamente nuova, almeno per un costruttore italiano: quella di costruire un'automobile incondizionatamente perfetta, con ogni dettaglio concepito per raggiungere qualità e affidabilità fuori dall'ordinario, senza costrizioni economiche di alcun genere. La sua caratteristica più appariscente era data dalle dimensioni colossali: 3.700 mm di passo, ruote da 33" e un motore cresciuto fino a 7.4 litri di cilindrata, più di quanto fosse consueto nei modelli allora prodotti negli Stati Uniti. Era capace non solo di scatti brucianti ma anche di una marcia lenta e maestosa. Un'automobile esclusiva, che trovò il suo mercato nel mondo, raggiungendo 1.650 unità, prodotte dal 1918 al 1932: un numero ragguardevole, in rapporto all'epoca e al prezzo di 125.000 lire per il solo autotelaio. Nel 1926, l'importo corrispondeva al prezzo di dieci Fiat 509 Torpedo o a trenta volte il reddito annuo lordo di un italiano medio!

L'avvio produttivo fu molto lento: venti esemplari in poco più di un anno. Le prime automobili sono da considerarsi poco più che prototipi, con molte diversità fra loro, poiché il progetto originale subì in corso d'opera modifiche non marginali. Ad esempio, nel campo dei materiali, vi fu una rinuncia all'impiego della lega d'alluminio per le testate e per il blocco cilindri, realizzati alla fine in ghisa. ➤



Trasparente di una Tipo 8A.

L'Isotta Fraschini 8A del 1929, carrozzata Coupé de Ville da Castagna, co-protagonista del film Viale del tramonto, custodita dal Museo Nazionale dell'Automobile di Torino.



Il motore era il primo, in un'automobile commerciale, con otto cilindri in linea; la disposizione scelta era certamente meno razionale di quella a V già applicata da tempo, ma richiedeva attrezzature di produzione più semplici e, nei fatti, fu apprezzata dal pubblico, che vide nei lunghi cofani che ne derivavano il simbolo dell'automobile di prestigio. L'esempio fu seguito, infatti, da molti costruttori blasonati, quali Duesenberg, Bugatti, Mercedes e Alfa Romeo; negli Stati Uniti, la disposizione straight eight fu adottata anche in automobili non esclusive, come le Hudson, le Studebaker e altre dei marchi General Motors.

Per la Tipo 8 si era deciso di costruire l'albero a gomiti con due sezioni piane adiacenti, di quattro cilindri ciascuna, ruotate di 90° fra loro. In questo modo, si semplificava la fucinatura dell'albero, non essendo necessaria la torsione a caldo di tutti i gomiti dopo lo stampaggio; tuttavia la forma dell'albero induceva una vibrazione di beccheggio, di cui, tuttavia, mai nessuno ebbe a lamentarsi, forse per la modesta velocità di rotazione, nonostante che il motore fosse privo di sospensioni. Il lungo albero a gomiti (circa 1.200 mm) era montato su 9 sopporti di banco con lubrificazio-

ne in pressione ed era corredato di uno smorzatore di vibrazioni torsionali a frizione; particolarmente sofisticate nella forma, per ridurre il peso, erano le bielle cave con un tubo interno riportato per condurre l'olio allo spinotto. Per la posizione delle valvole, non s'impiegarono i ricercati schemi dei modelli precedenti, i tipi KM, TM e IM, ma si preferì la più semplice disposizione a valvole in testa verticali con comando ad aste e bilancieri, con asse a camme nel basamento e punterie a rullo. Le fusioni di testa e basamento, nonostante le dimensioni ragguardevoli, erano in un solo pezzo.

Fra le altre ricordiamo l'Isotta Fraschini 8A del 1929 carrozzata Coupé de Ville da Castagna, con insolite ruote Sankey ad attacco rapido esposta al Museo dell'Auto di Torino. Quest'automobile fu acquistata a un'asta negli Stati Uniti, dopo essere stata utilizzata nel 1950 sulla scena del film "Viale del tramonto", con Gloria Swanson che recitava la parte di Norma Desmond, come testimoniano ancora le iniziali ND dipinte sulle porte posteriori. L'interno dell'abitacolo padronale è rivestito di panno e moquette, con decorazioni di legno pregiato e inserti di pelle di serpente. ■





Sopra, anche il compartimento dell'autista testimonia l'accuratezza della costruzione della carrozzeria.

Sotto, a sinistra, 13. Un immagine del film dove si vedono Gloria Swanson (Norma Desmond) e William Holden (Joe Gillis). A destra, fra i più raffinati "interpreti" del telaio 8A ci fu sicuramente il concittadino atelier Castagna, che realizzò anche questa tanto austera quanto maestosa Sedan de Ville del 1928, venduta negli USA.

