

€6,00

Mensile - Anno IV - N° 7 - Gennaio 2019 - Prima immissione: 27 Dicembre 2018

AUTO

RETROVISORE

UNO SGUARDO SUI VEICOLI CHE HANNO FATTO LA STORIA

FIAT 128

Gli anni '70
a trazione
anteriore

INDIMENTICABILI

Rolls-Royce
Silver Shadow

Maserati
6.36

EVENTI

Riccione
San Marino

Passione
Engadina
2018



MUSEI

Collezione Panini
Museo Dallara

ANNIVERSARI

20TH SMART 50TH PEUGEOT 504



Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1, LO/MI

LA PERLA DI ERICE: IL MOTORE ISOTTA FRASCHINI 8A

Una storia degna delle novelle di Pirandello, ambientata in una Sicilia d'altri tempi tra funivie, abbandono e rinascita di un'icona italiana degli anni'20

di Marco De Montis



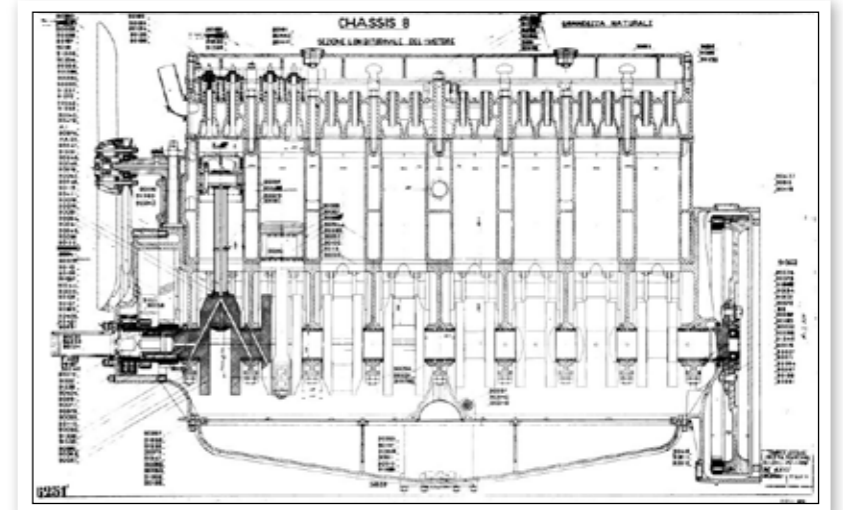
La stazione di arrivo della vecchia funivia di Erice.

La vicenda che sto per narrarvi parrebbe la trama di uno dei meravigliosi e quasi metafisici racconti di Pirandello, ma è invece attualità reale e tangibile, nonché cronaca contemporanea. Evidentemente la terra siciliana concilia l'impalpabilità del tempo e questo racconto congiunge numerose tappe sospese tra passato, presente e futuro, magicamente ricongiunte da un gruppo di appassionati dei motori.

I primordi di questa incredibile vicenda risalgono agli anni Venti, il periodo d'oro della stupenda Isotta Fraschini Tipo 8A, vettura di punta della celebre azienda milanese, nata nel 1924 come evoluzione della Tipo 8 presentata nel 1919. La 8A divenne immediatamente tra le automobili più ambite al mondo per le sue eccezionali caratteristiche, sia sportive che di classe e prestigio, davvero ineguagliabili. Le 8 e 8A furono prodotte in 1.650 autotelai, dato

che all'epoca la carrozzeria era allestita direttamente dai vari specialisti italiani Castagna, Farina, Sala, Touring, oltre che da molti altri carrozzieri stranieri come il britannico Mulliner, la svizzera Wroblaufen, gli americani Fleetwood e Le Baron ed il francese Chapron. Ciascun telaio costava 125.000 lire, 10 volte il prezzo di un FIAT 509 completamente allestita. Il modello entrò nell'immaginario collettivo dei "Roaring Twenties", soprattutto negli Stati Uniti, tanto da dar corpo a romanzi e film in cui fu coprotagonista e vera e propria icona di quel periodo di eccessi.

BELLEZZA A SCAPITO DELLA RAZIONALITÀ Dal punto di vista della tecnica, la maggior innovazione della Tipo 8 fu l'adozione di un motore ad otto cilindri in linea, che per circa un ventennio diverrà praticamente una scelta obbligata per le vetture di maggior prestigio. Le ragioni alla base di questa scelta furono meramente pragmatiche, improntate ad un'estrapolazione dal noto schema a 6 cilindri, ampiamente diffuso e quindi ben noto da anni anche per gli aspetti tecnici e tecnologici. Fra



questi un'importanza primaria la assunse la metallurgia: benché fossero già comparsi negli USA i più moderni e compatti V8, la tecnologia della fusione di un motore a V non era ancora pienamente sviscerata dai Costruttori europei. Per questo motivo i progettisti della Isotta Fraschini, imposti gli 8 cilindri per mitigare i problemi di accensione e miscelazione aria-benzina negli enormi cilindri decisero di optare per il frazionamento maggiore e la disposizione in linea. Nel caso specifico, grazie al modesto regime di rotazione, l'eccezionale

In alto: sezione longitudinale del motore Isotta Fraschini 8A. Grazie all'eccezionale qualità costruttiva, questo 8 cilindri in linea non presentava i difetti degli omologhi motori concorrenti.

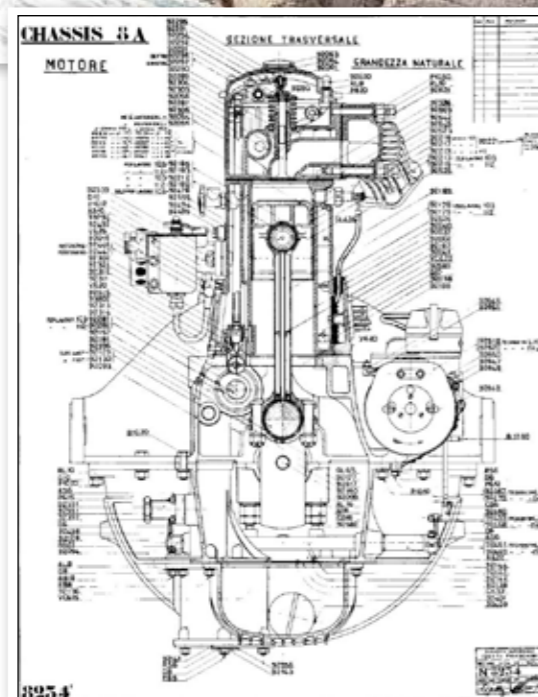
In basso: la splendida 8A Flying Star carrozzata Touring del 1931.





Il motore Isotta Fraschini Tipo 8A all'interno della sala macchine della stazione di arrivo della vecchia funivia di Erice.

A destra: Sezione sulla biella del motore 8A. La corsa lunga e la notevole cilindrata conferivano un'eccellente coppia motrice.



qualità costruttiva e la cura maniacale posta negli assemblaggi non sorsero particolari problemi, ma per altri analoghi motori della concorrenza si riscontrarono rotture del lunghissimo albero motore e problemi vibrazionali quasi insolubili. Le 8 e 8A mantennero invece uno standard impeccabile di silenziosità e comfort e i loro lunghissimi cofani imposero definitivamente questo motore nel mondo come icona di stile. A proposito di stile, la cifra estetica e stilistica della Casa milanese permeava talmente i vari progetti da imporre soluzioni abbastanza irrazionali dal punto di vista tecnico, come i collettori di aspirazione e scarico integrati nel

blocco motore, la mancanza di nervature di rinforzo del blocco motore e la disposizione laterale della candela, soluzioni ispirate ad uno stile riecheggiante quello di Ettore Bugatti.

UN REPERTO UNICO Tornando al recupero del motore di Erice, galeotta è stata la XXI rievocazione della Trapani - Erice organizzata il 22 giugno 2018 dal CAME Sartarelli di Trapani. Durante la conferenza 'Imparare dal passato per pianificare il futuro' sui temi legati alla valorizzazione del Patrimonio Storico, moderata dall'arch. Giampiero Musmeci del Club Sartarelli, l'ing. Giuseppe Genchi, componente della Commissione Nazionale Cultura dell'ASI e responsabile delle attività del Museo dei Motori dell'Università di Palermo, ha potuto scoprire dall'architetto la storia della antica funivia di Erice e del desiderio di poter recuperare la vecchia stazione di arrivo, ormai in preda all'impetosa azione distruttiva del tempo e dei vandali. Attratto dal racconto e dalla nobile iniziativa di tutela e valorizzazione del territorio, l'ing. Genchi ha infine scoperto che l'ingegnoso impianto prevedeva un motore d'emergenza davvero unico: un otto cilindri Isotta Fraschini, recuperato chissà quando e come da un vecchio chassis, probabilmente immediatamente dopo la Seconda guerra mondiale. La funivia originale venne costruita tra il 1956 ed il 1957 dalla SITAS SpA, per iniziativa dell'ingegner Dino Lora Totino, già progettista e costruttore della funivia dell'Etna e della funivia dei Ghiacciai, congiungente Courmayeur con Chamonix. Dismissa all'inizio degli anni '80 e chiusa per il ventennio successivo, nel 2005 la bella installazione ericina fu definitivamente rimpiazzata da un nuovo impianto e conseguentemente abbandonata. Purtroppo, il lungo abbandono ha lasciato il segno sull'impianto: al momento del sopralluogo effettuato dall'ing. Genchi già il giorno successivo, sotto la guida dell'arch.



Musmeci, e con l'approvazione del vicesindaco di Erice Angelo Catalano e del Sindaco Daniela Toscano, lo scenario era davvero desolante.

L'edificio presentava le finestre divelte ed era invaso ovunque da vegetazione spontanea e anche l'Isotta Fraschini Tipo 8A non versava in condizioni migliori, mentre il motore elettrico principale dell'impianto della Tecnomasio Brown Boveri era già stato da tempo distrutto per sottrarne il rame. Fortunatamente tutti si sono mostrati concordi nel tutelare un reperto così raro e importante per il patrimonio motoristico italiano e di conseguenza il Museo dei Motori del Sistema Museale dell'Università

Dettaglio del motore Isotta Fraschini Tipo 8A della vecchia funivia di Erice.

Lo staff del Museo al lavoro.

ISOTTA FRASCHINI 8A: DATI TECNICI E PRESTAZIONI**MOTORE****Tipo:** 8 cilindri in linea verticali**Monoblocco:** fuso in un pezzo unico**Pistoni:** fusi in lega d'alluminio**Carter:** fuso in lega d'alluminio in tre pezzi**Albero a gomiti:** forgiato in acciaio al cromo-nichel**Cilindrata totale:** 7.370 cm³**Cilindrata unitaria:** 921,25 cm³**Alesaggio x corsa:** 95 mm x 130 mm**Distribuzione:** aste e bilancieri, albero a camme comandato da catena, valvole in testa**Alimentazione:** 2 carburatori Zenith**Raffreddamento:** forzato ad acqua con pompa centrifuga**Lubrificazione:** forzata con pompa ad ingranaggi**Accensione:** dinamo magnete Bosch (dal 1928 dinamo e spinterogeno)**Impianto elettrico:** 12 Volt**Potenza massima:** 115 CV a 2.200 giri/min**TELAIO**

2 longheroni in acciaio stampato con traverse

TRASMISSIONE**Trazione:** posteriore**Cambio:** anteriore in blocco col motore, 3 rapporti + RM con terza in presa diretta**FRIZIONE**

multidisco a secco, con dischi alternati in acciaio e ferodo

RUOTE E PNEUMATICI

Rudge Whitworth o Sala con pneumatici 33"x6.75"

SOSPENSIONI**Anteriori:** assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori Watson**Posteriori:** assale rigido, balestre semiellittiche longitudinali, ammortizzatori Watson**FRENI MECCANICI**

a tamburo sulle quattro ruote, con servofreno

STERZO

a vite senza fine con ammortizzatore di vibrazione

DIMENSIONI CORPO VETTURA**Passo:** 3.700mm**Carreggiate:** 1.410mm**Lunghezza:** 5.000mm**Larghezza:** 1.710mm**Peso a vuoto:** 1.480 Kg per il solo telaio con motore ed impianto elettrico**PRESTAZIONI****Velocità massima:** 140 Km/h**Consumo:** 22-25 litri x 100 Km**Capacità serbatoio:** 110 litri, montato posteriormente sullo chassis**N° esemplari prodotti:** circa 950 dal 1924 al 1932**Prezzo di listino:** 125.000 Lire (solo autotelaio)

di Palermo ha stipulato un accordo con il Comune di Erice per il recupero, il restauro e la successiva musealizzazione del motore. Approvata la richiesta, il motore è stato prelevato dall'equipe del Museo palermitano il 9 agosto. Le operazioni di recupero sono state complicate da molti fattori: spazi angusti, illuminazione scarsa, terreno accidentato, mole e delicatezza del reperto hanno impegnato lo staff del Museo per un giorno intero, ma finalmente l'operazione si è conclusa nel migliore dei modi ed ora l'otto cilindri è al sicuro presso il Museo dei Motori, in compagnia di molti altri rari reperti che in breve tempo hanno reso questo Museo assai celebre fra gli appassionati.

IL GIALLO DI ERICE Il ritrovamento del motore Isotta Fraschini Tipo 8A si può considerare una di quelle circostanze in cui il Fato tesse una sottile trama affinché gli eventi percorrano un determinato cammino con esito positivo. Fortuita è stata la circostanza in cui l'arch. Musmeci e l'ing. Genchi si sono incontrati, e altrettanto fortuito è ritrovare un rarissimo reperto di archeologia industriale come l'8A in un contesto di impiego così insolito. Il vero e proprio giallo è poi il motivo per il quale un motore degli anni '20 sia stato inserito in un impianto funicolare di 30 anni più giovane. Al Museo dei Motori l'ardua sentenza!

Contatti

Museo Storico dei Motori e dei Meccanismi
Sistema Museale dell'Università di Palermo
www.museomotori@unipa.it
www.facebook.com/museomotori

Riferimenti bibliografici

1. Morello L., 2015 (2 settembre), Le Isotta Fraschini a otto cilindri, <http://www.retrovisore.it/le-isotta-fraschini-a-otto-cilindri/> 2. Salvo N., 2008 (7 maggio), Erice, la funivia che c'era, <https://www.natalesalvo.it/erice-la-funivia-che-cera/> 3. Di Girolamo G., 2018 (7 agosto), Il motore della vecchia funivia finisce al museo, *Giornale di Sicilia - Trapani*



Le prime fasi di analisi del motore per la pianificazione delle successive attività di restauro.

La funivia di Erice.

Lo staff del Museo dopo il recupero del motore Isotta Fraschini Tipo 8A.