



INVENTARIO

IGB-6795

AUTORI

Nardi, Enrico (progettista) ; ; Damonte, Mario (progettista) ; ; Mollino, Carlo (designer) ; Nardi & C. (costruttore) ; Ca-Mo (costruttore)

COLLOCAZIONE

deposito

DESCRIZIONE

Autovettura da corsa con carrozzeria in alluminio, verniciata di rosso. La carrozzeria, costituita da due fusoliere parallele collegate mediante un piano longitudinale a profilo alare, copre un telaio tubolare a traliccio. Nella fusoliera destra sono collocati il posto di pilotaggio e il serbatoio della benzina, mentre nella fusoliera sinistra, più bassa, è sistemato il motore con il sistema di trasmissione; un ampio radiatore in ottone è situato nel piano centrale, seguendone il profilo. La vettura è dotata di sospensione anteriore a foderi verticali e di un retrotreno a ponte rigido, con mezze balestre, puntoni e doppi ammortizzatori su entrambi i lati. L'impianto frenante consiste in quattro freni a tamburo, supportati da un freno aerodinamico costituito da un alettone orizzontale sistemato ad incasso nel piano centrale e comandato a pedale. All'estremità anteriore delle due fusoliere sono collocati i fanali di forma circolare, mentre due fanalini di coda sono situati sul bordo d'uscita del piano centrale. L'abitacolo dispone di un sedile in pelle nera, di un volante a tre razze con profilo a cerchio tronco e di un cruscotto azzurro con tre quadranti circolari. Il veicolo è equipaggiato con un motore Gianni a 4 cilindri in linea, con valvole in testa e sistema di distribuzione bialbero, chiuso da un cofano apribile, dotato di prese d'aria. La vettura è accessoriata con pannelli copri ruota staccabili.

Appositamente costruita per la 24 Ore di Le Mans del 1955, è frutto della

sperimentazione di soluzioni nuove ed eterodosse da parte di Mario Damonte, Carlo Mollino, Enrico Nardi, da cui il nome DaMolNar. La Bisiluro nasce soprattutto per massimizzare l'efficienza aerodinamica, prerogativa vantaggiosa per ogni mezzo di rasporto, che diventa imprescindibile per piccole vetture destinate a gare di durata. Mollino imposta il lavoro in senso inverso rispetto alla normale progettazione di una autovettura ovvero adatta lo chassis alla forma della carrozzeria, non soggiogando le linee più efficienti alle esigenze meccaniche. Per quanto il disegno di Mollino sembra prendere spunto dall'esperienza di Pietro Taruffi (1949) con il suo Bisiluro, si intuisce da alcuni schizzi del 1954 che Mollino si farà invece ispirare dalle forme della OSCA MT4 (1953), vettura dotata di grandi rientranze nella parte laterale del cofano motore, nel tentativo di renderla più penetrante. Mollino produrrà una serie di disegni in cui ci percepisce distintamente che sta scavando e modellando il volume centrale della vettura tentando di ottenere un sottile profilo alare. Il disegno finale e la successiva realizzazione della vettura, mostra uno schema totalmente asimmetrico costituito da due carlinghe distinte, la sinistra contenente il motore e la trasmissione, l'altra destinata al capiente serbatoio del carburante all'interno del quale viene ricavato l'angusto spazio dedicato al pilota. Le due fusoliere sono tra loro collegate da un telaio a tubolari. L'abitacolo, dalle dimensioni minime, era corredato di un volante dal caratteristico design firmato da Enrico Nardi, ovalizzato nella parte inferiore, per facilitare l'inserimento delle gambe del pilota, ma soprattutto in grado di abbassare il piantone dello sterzo in modo significativo. Interessante anche l'astuzia aerodinamica adottata per lo specchio retrovisore retrattile tramite un comando interno. Viene progettato e realizzato anche un ingegnoso freno aerodinamico composto da due alettoni piani e controrotanti, posizionati nella parte centrale della carrozzeria tra i due siluri. Il sistema viene facilmente comandato da un pedale aggiuntivo posto nella parte destra dell'abitacolo ed ha lo scopo di decelerare il veicolo senza scomporre l'assetto, alleggerendo lo stress del freno a tamburo. Il compito di Enrico Nardi fu quello trovare tutte le soluzioni meccaniche e di farle stare entro alle forme dettate dall'architetto torinese. Per il telaio riprenderà alcuni disegni della FIAT 1100 e della Lancia Appia, chiudendo il differenziale dentro il siluro di sinistra a ridosso della ruota posteriore. Per il motore verrà scelto il 4 cilindri Giannini G2 da 734cc. Il propulsore bialbero ad ingranaggi, progettato dal famoso ingegnere romano Carlo Gianini (con una sola N mentre, azienda è con doppia N), è direttamente tratto dall'innovativo quattro cilindri impiegato nel 1953 e nel 1954 sulla Moto Guzzi da Gran Premio. Il 750 G2 - nella speciale configurazione per Le Mans - è in grado di spingere i 450 kg della vettura oltre i 215 km/h. L'avventura francese di Le Mans dura circa due ore. Infatti verso le 18.00, dopo aver fatto segnare tempi strepitosi per la sua categoria con velocità media sul giro di 148 km/h, la profilatissima vettura italiana viene scaraventata fuori pista dallo spostamento d'aria prodotto da una grossa Jaguar in sorpasso senza alcuna conseguenza per Mario Damonte, che la stava conducendo. Questa vettura ha preso parte all'edizione 1999 del Festival Of Speed di Goodwood in Inghilterra.

DEFINIZIONE	automobile da corsa
MISURE	altezza: 1,00m; larghezza: 1,56m; lunghezza: 3,85m; peso: 450kg; km/h (velocità massima, km/h, 216); cm ³ (motore, cilindrata, cm ³ , 735); potenza: 62Cv; giri/min (motore, giri/min, 7000)
MATERIALI	metallo; pelle; vetro; gomma
ACQUISIZIONE	Nardi (1965)
ISCRIZIONI	TO 18 / 1452 (documentaria);
SETTORE	Trasporti terrestri

BIBLIOGRAFIA

Varisco F., Nardi : una storia di automobili e volanti, Milano, Libreria dell'Automobile, 1987; Carlo Mollino, Carlo Mollino : Arabeschi, a cura di Ferrari F./ Ferrari N., Milano, Electa, 2006

TIPOLOGIA

automobile

SCHEDA ICCD

PST



