

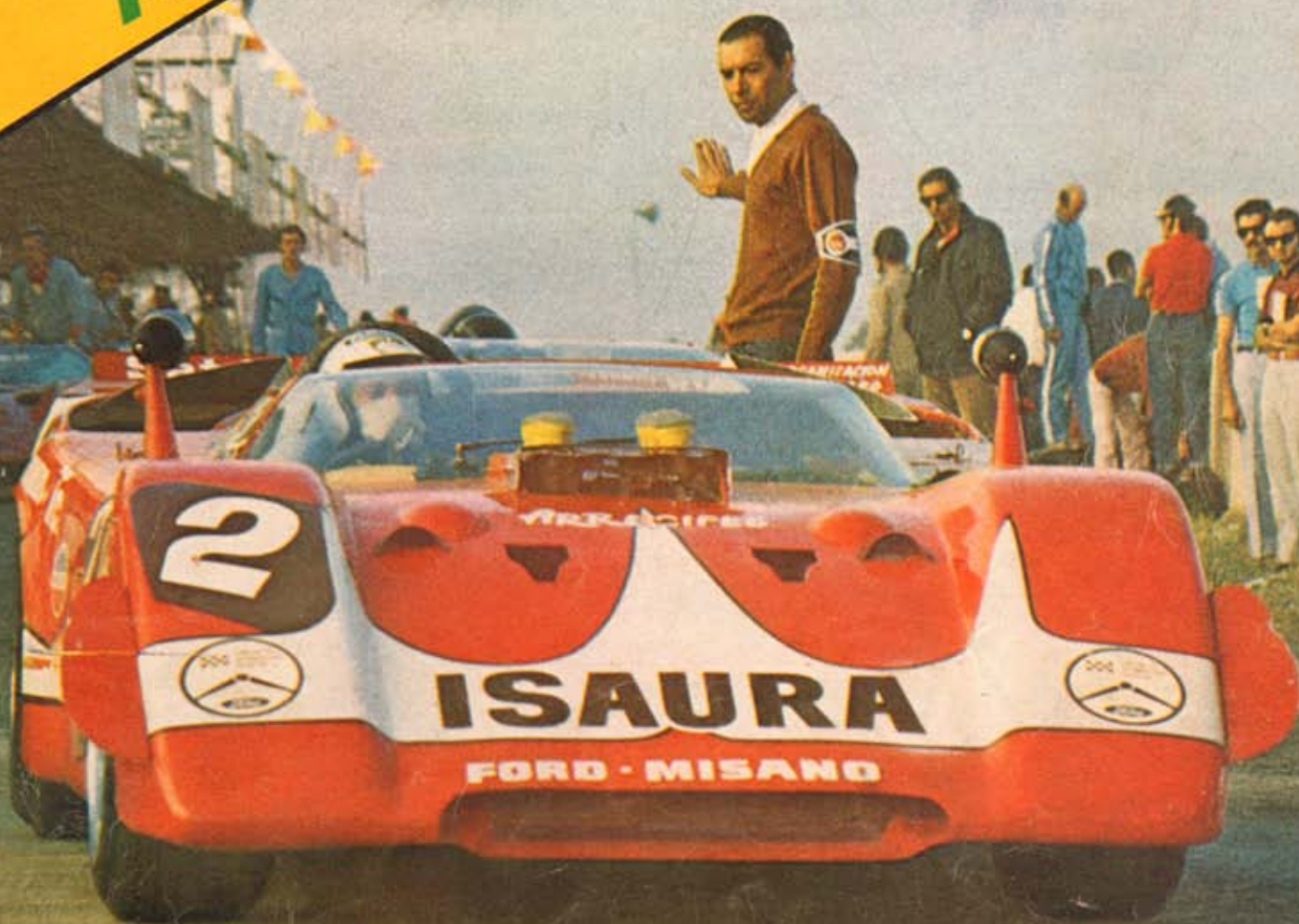
min 80 + 0,80

N° 211

Parabrisas

**F.2 EL EQUIPO DEL
ACA EN EUROPA**

Del 5 al 11



FORD-MISANO SPYDER

LA LONDRES MEXICO RUMBO A RIO

NOMBRES DEL AUTOMOVILISMO

PIERO DUSIO

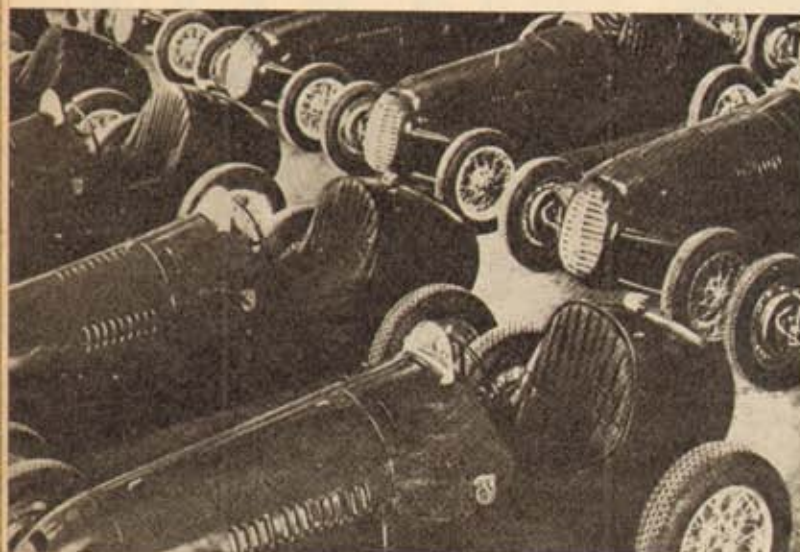
por ENRIQUE SANCHEZ ORTEGA

En un chalet de San Isidro vive Piero Dusio, el creador de la marca Cisitalia. Estuvimos con él mientras jugaba al golf, mientras se ocupaba de los edificios que construye, mientras evocaba los días gloriosos de la marca. Y su trasplante a la Argentina

Piero Dusio es a la marca Cisitalia lo que Enzo Ferrari es a Ferrari, Ferruccio Lamborghini a Lamborghini, Alejandro De Tomaso a De Tomaso o Colin Chapman a Lotus. Piero Dusio fue el creador de la marca Cisitalia y fue el promotor de la mayoría de los modelos que llevaron ese nombre. Una marca que actualmente es identificada con más frecuencia con los



Piero Dusio sentado en el monoposto D 46 antes de largar la Copa Brezzi, en 1948.



Los 50 monopostos esperan en la fábrica de Turín sus concurrentes. La empresa era un éxito.



En muchos casos las Cisitalia pelearon con máquinas de mayor potencia. Aquí Wimille sobre una Alfetta persigue a Shell.



decadentes modelos póstumos y no con aquellos que crearon la magia y leyenda del nombre hacia fines de la década del 40. Todos los que nacimos en los alrededores de la última guerra o antes —los más jóvenes seguramente no— estamos en la certeza de que en ese renacentista proceso que fue desde el final de los tiros hasta el 52/53, Cisitalia era una de las reinas —si no la más importante— del mundo automovilístico deportivo. Esa marca determinó un momento muy importante en la evolución del auto, ya que esta casa fue la creadora del primer Gran Turismo moderno y del concepto que actualmente existe sobre el coche de Gran Turismo. Por eso aquellos impactantes modelos que se importaron a la Argentina nos fascinaban estacionados en cualquier calle porteña. Por eso es justo rendirle un homenaje a su autor y aquí va.

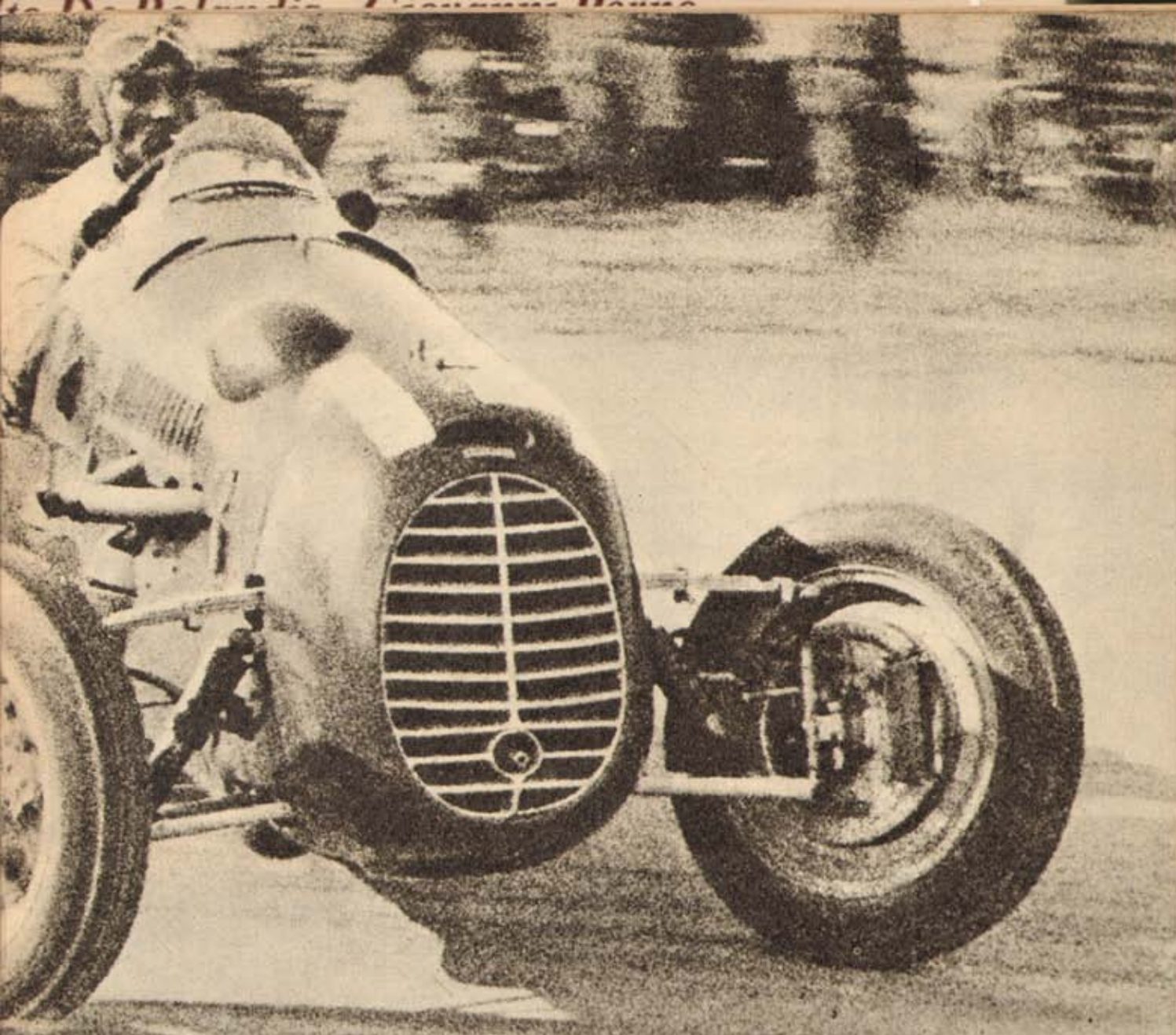
Vamos a hacer nacer nuevamente a los automóviles Cisitalia. Estamos en el año 1944. En Italia, en Turín y dentro del Sporting Club Juventus. Allí están sentados en un gran sofá un grupo de íntimos amigos que charlan apasionadamente: Gianni Agnelli (presidente



de la FIAT), Giovanni Nasci, Pininfarina, Dante Giacosa (actualmente ingeniero jefe de diseño de la FIAT y considerado como uno de los mejores diseñadores del mundo, es creador —entre otros— del FIAT 600) y Piero Dusio.

Están hablando, como es casi de rigor, de autos. Entonces Dusio encorva la espalda y tira su cuerpo para adelante, tuerce la cabeza para mirar de frente al grupo de amigos y apoyando el mentón entre sus puños cerrados propone una fantasía: "¿No sería interesante preparar en pequeña serie unos monopostos veloces, livianos, maniobrables y con la misma potencia todos, como para que, en circuitos trabados —por ejemplo aquellos que utilizan calles de pueblos o ciudades— los pilotos puedan demostrar casi exclusivamente las propias condiciones de manejo?"

Para aquellos que tan bien lo conocían a Dusio esta propuesta deportivo-comercial no cayó de sorpresa, ya que la vida de Piero había sido un sucederse de exitosas aventuras que comenzaron al irrumpir la década del '30. Particularmente dotado para los deportes, Dusio fue la estrella del mejor



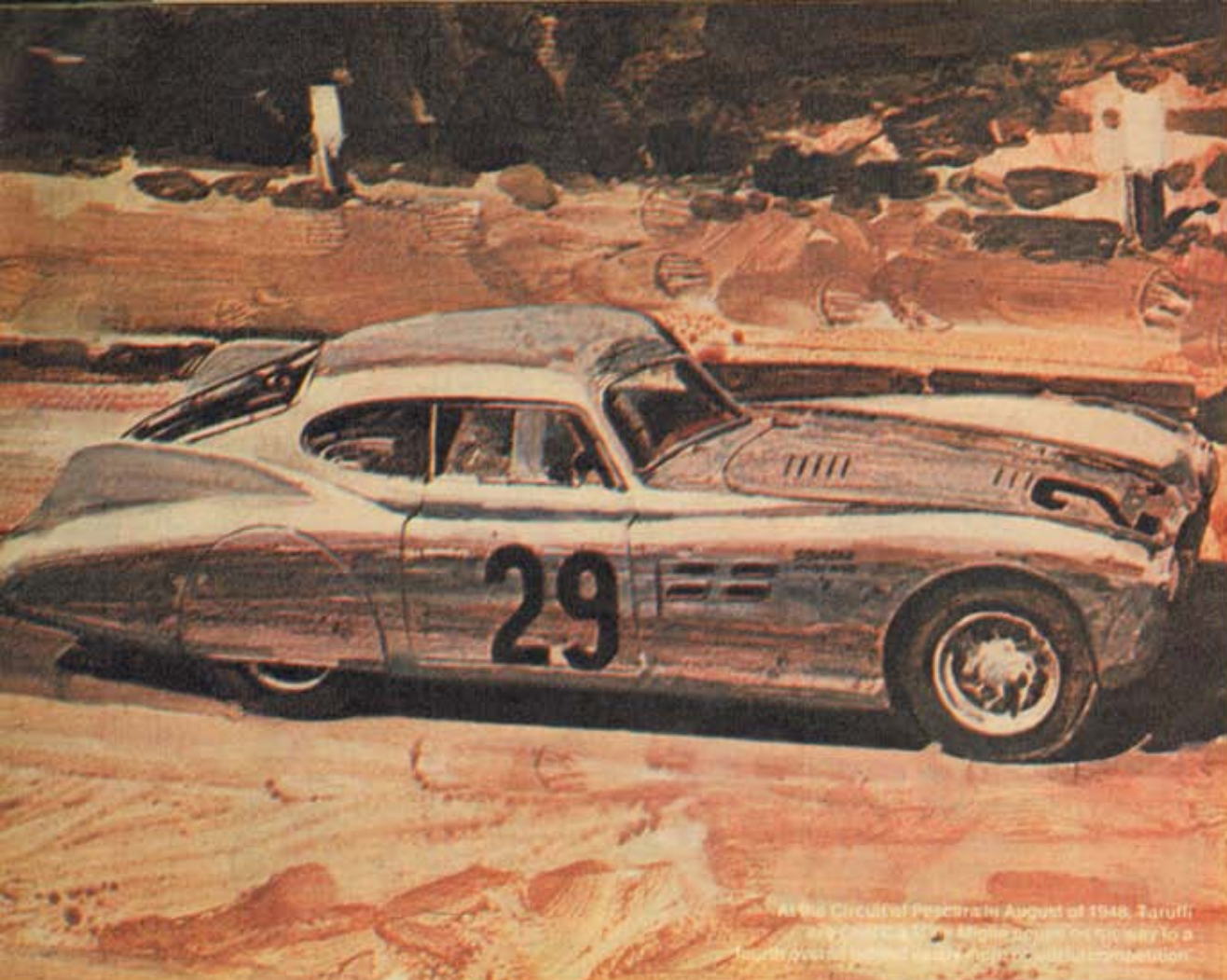
equipo de fútbol de Turín en los años veinte. En la cúspide de su carrera futbolística sufrió un fuerte golpe en la rodilla que le impidió seguir corriendo tras la pelota. Pero tuvo la suerte de que los hermanos Mirsan —quienes mantenían el club de fútbol— encontraran para Dusio la representación de una casa textil de capital suizo. En una semana realizó tantas ventas en su representación como anteriormente no se habían realizado en ese lugar en un año. Inmediatamente se lo puso a cargo de las ventas para toda Italia y entonces comienza a correr coches sport y monoplazas. Se descubre dotado para el automovilismo y así logra un sexto puesto en el Grand Prix de Italia de 1936 al mando de una Maserati, pero ya en 1933 había resultado campeón de la categoría Debutantes; en 1934 fundó la brillante e inolvidable Scuderia Torino. En 1937 vence en su categoría, la Mille Miglia con un Fiat Topolino, a un promedio de 78,085 km/h. La edición de 1938 de la misma carrera lo vio llegar cuarto absoluto al mando de un Alfa 8 C 2300, ese mismo año vence con el mismo auto en la Trepada del Stelvio. En ese mismo

período logró llegar entre los tres primeros puestos en más de catorce carreras. Dusio era considerado entre los pilotos de primera línea como uno de los mejores "amateurs", y allí seguramente ya se gestaba en su interior la idea de ganar las carreras más importantes de Italia con un coche de su propia fabricación. Dusio había ganado su fama de "play-boy" deportivo agresivo y muy trabajador. En 1939 formó un complejo que consistía en su propia compañía textil, un banco, un buen número de hoteles y una compañía de elementos deportivos. A este complejo lo llamó "Cisitalia", por "Compagnie Industrie Sportive Italia". Dusio tenía grandes planes para este "Consorzio" Cisitalia. Al estallar la guerra estaban produciendo ropas de sport, raquetas de tenis y bicicletas. Las bicicletas Cisitalia llevaban el nombre de "Beltrame". Declarado ya el asunto belicoso, Dusio obtiene un contrato exclusivo para proveer todos los uniformes del ejército italiano y paralelamente, telas a los alemanes. El primer cargamento para éstos consistió en un tren entero cargado hasta el tope. Mientras el tren rodaba buscando la frontera

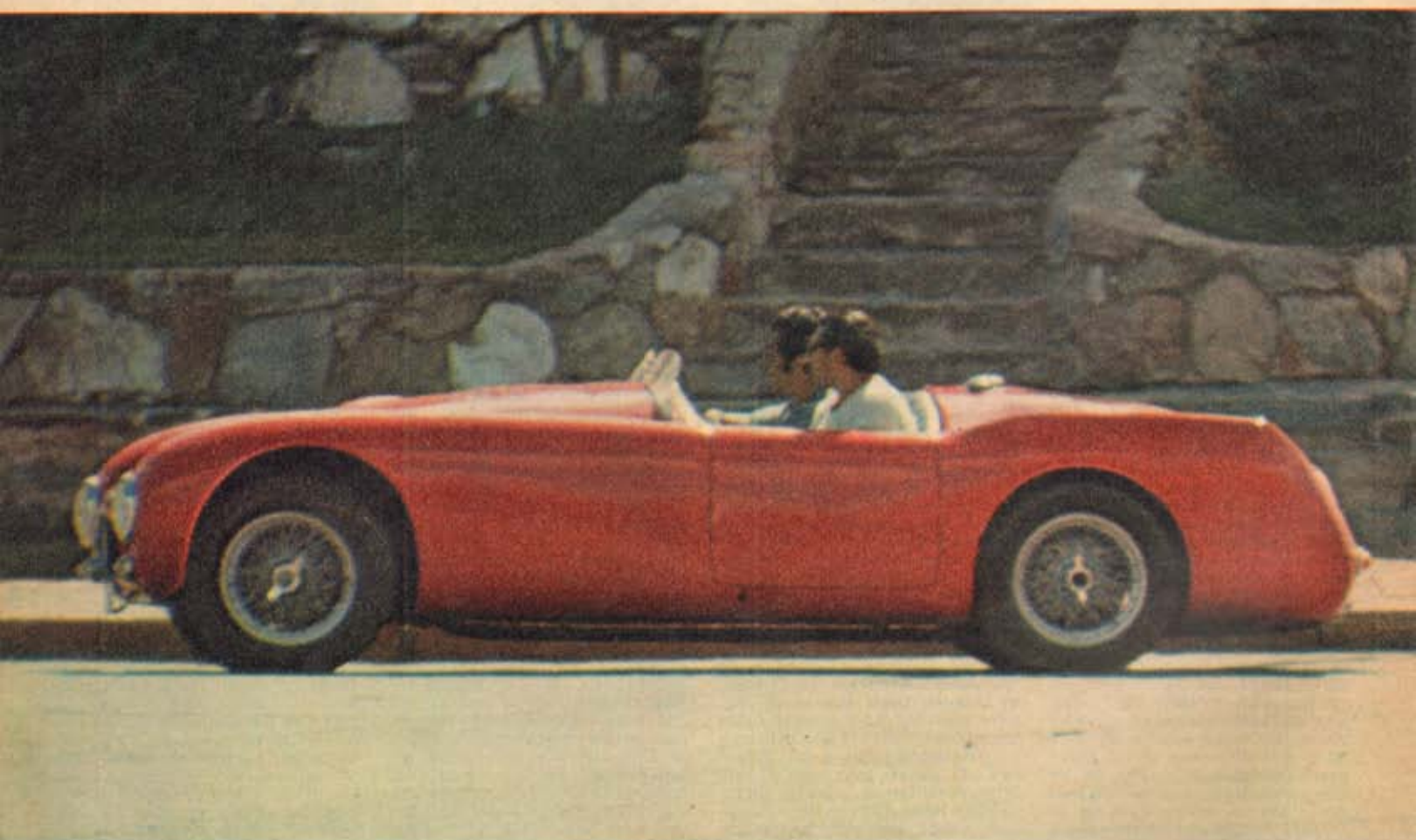
se desmorona la estructura nazi. Dusio busca rápido una solución e intercepta el tren en Verona apropiándose de toda la carga.

Por eso —por todo eso— aquella noche del 44 el grupo de amigos recibió la venturosa propuesta como algo casi lógico. Por eso al día siguiente sonó el timbre en la "villa" de Dusio cercana a Turín y entró el doctor Ing. Dante Giacosa para conversar ya en concreto sobre el diseño del auto de carrera de posguerra. Con bombas repetidas y diarias, Dusio instaló a Giacosa en su propia casa ya que Giacosa había perdido la suya como resultado de las bombas. Y comenzaron el trabajo sobre la base de un monoplaza barato que pudiera comenzar a producirse ni bien estallara la paz. Como la mayoría de las industrias italianas habían quedado destruidas, Giacosa sugirió un cochecito exageradamente simple basado en componentes FIAT. Pensaron que adaptando un motor FIAT 1100 adecuadamente "tratado" a un chasis de FIAT Topolino, la relación peso-potencia resultaría excelente. Amén de la accesibilidad a las partes mecánicas y la confiabilidad que éstas le darían al cliente. Así

mientras Giacosa se abocó al estudio del chasis y las modificaciones al motor, Dusio se ocupa de la parte deportiva y comercial de la futura máquina. Para 1945 ya se patentan en Italia las primeras soluciones mecánicas para el nuevo coche. Después de obtener de FIAT el apoyo para la provisión de las partes más importantes, Dusio consigue que su amigo Pininfarina prepare el prototipo de la carrocería monoplaza y una primera serie de cincuenta unidades. Finalmente decide el programa de producción: 50 monoplazas fórmula "Junior" y 500 bipostos "Spider" y Cupé. Pero de pronto los proyectos sufren un tremendo cambio con el que la máquina ganó en calidad y exquisitez. Dusio mostraba a Giacosa la fábrica de maquinarias "Cisitalia" cuando el diseñador encontró, archivado, stock importantísimo de tubos de acero cromo-molibdeno de distintos diámetros. Giacosa estaba familiarizado con los diseños tubulares aeronáuticos ya que había trabajado en la parte aeronáutica de FIAT. Inmediatamente comprendió que acudiendo a ese tipo de construcción los chasis ganarían en disminución de peso y rigidez. Así,



Alfa Romeo at Pescara in August of 1948. Taruffi
was killed on a lap. The car was the only one to a
fourth place finish in the race, but it was not a competition.





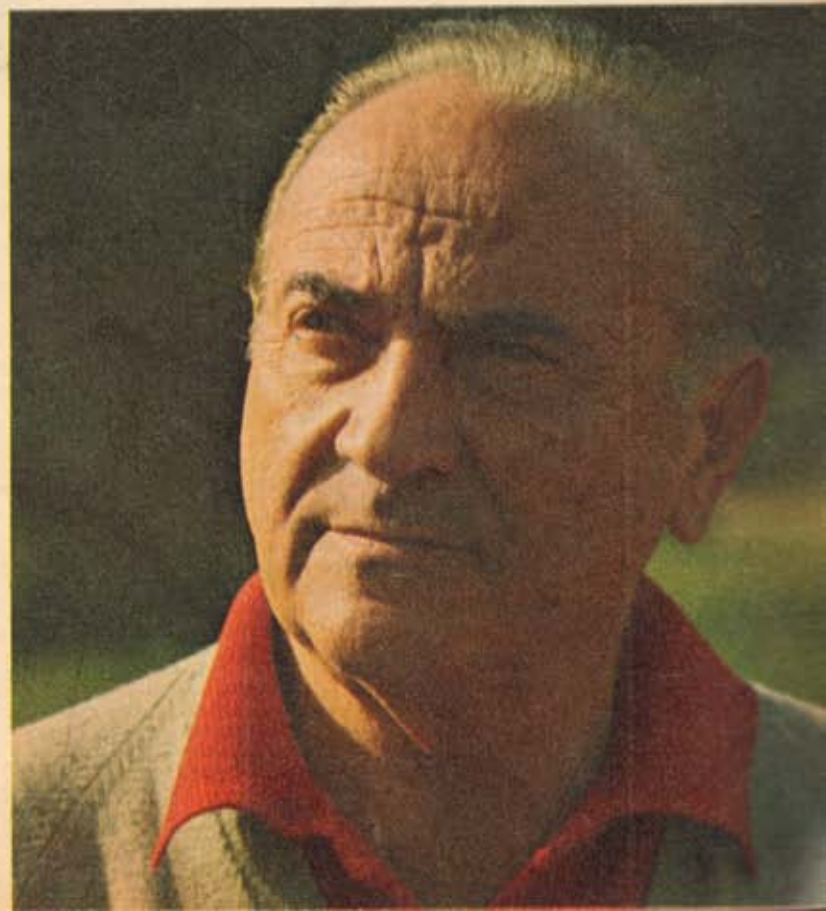
desde el fondo de una fábrica salió el primer automóvil de carreras que utilizó una estructura reticulada tubular. En cuanto al motor la potencia del 1100 se llevó de los 32 HP originales a 72 HP (DIN) a 6.500 rpm. El desarrollo mecánico se efectuó íntegramente en las instalaciones de Cisitalia que para entonces ya contaba con la suficiente maquinaria como para llevar a cabo sus propias modificaciones. El desarrollo del grupo propulsor se complementó en el auto con un eficaz cambio de velocidades semiautomático operado por el mismo pedal de embrague.

A Dusio le tocó llevar al triunfo a su monoposto en la primera carrera en que intervino y que fue la primera realizada después de finalizada la guerra. La habían organizado el Automóvil Club de Italia y el Automóvil Club de Torino intentando reestructurar el renacimiento "con todo" del automovilismo deportivo italiano. Se trataba de dos carreras a disputarse en Turín en el circuito del Parque del Valentino. La primera de ellas — el Gran Premio de Torino — se corrió el 19 de septiembre de 1946 y estaba reservada, sin limitación de peso ni combustible, a máquinas de hasta 1500 cm³ con compresor o de hasta 4.500 cm³ sin compresor. La segunda fue la Copa Brezzi que se disputó el 3 de septiembre. Esta era una competencia para monopostos y sport sin compresor de las clases hasta 1100 cm³ y hasta 1500 cm³. Esta última prueba despertó particular interés porque a las máquinas italianas, pre-

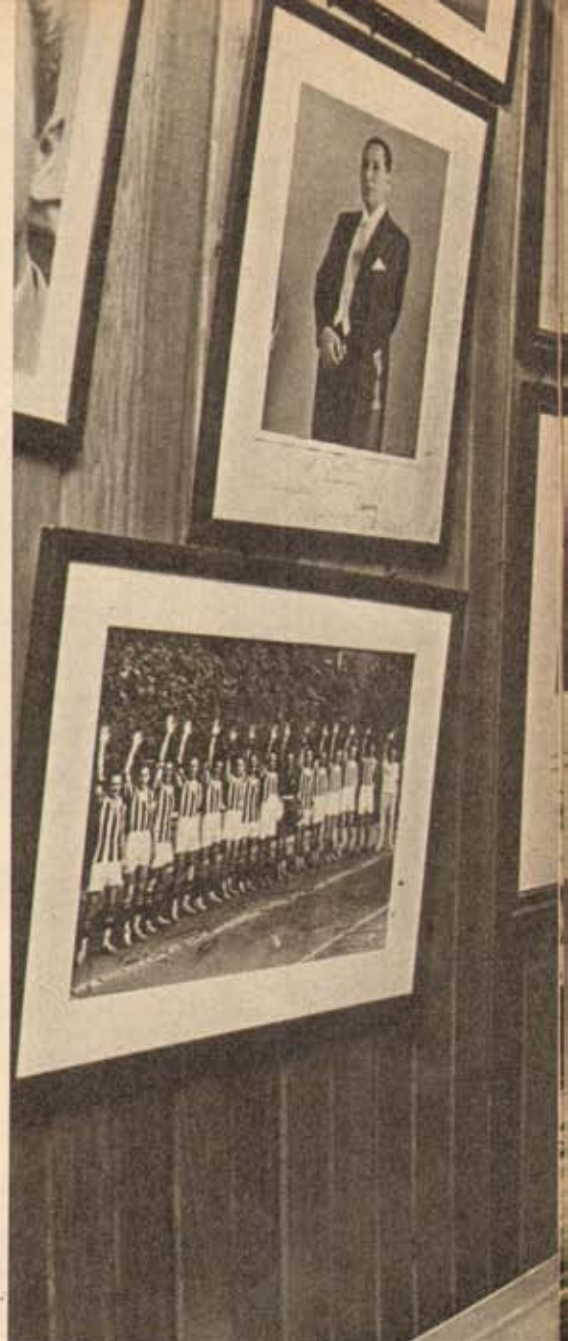
paradas por varias escuderías, y piloteadas por los ídolos populares de aquel entonces, se oponían los SIMCA —el monoposto desarrollado por Gordini— que para entonces dominaban el campo de las pequeñas cilindradas en las carreras importantes fuera de Italia. Para aquella carrera sobre 141,600 km, Dusio iba bien preparado. La fábrica de corso Peschiera 251, bajo la dirección del ingeniero Savonuzzi preparó 10 ejemplares del monoposto de avanzada denominado D. 46. A cargo de la organización técnica, Dusio creó un organismo deportivo estructurado a la perfección denominado Cisitalia Corse. Al mando de éste lo puso a Piero Taruffi.

La carrera fue una cabalgata triunfal para las Cisitalias. Las que terminaron por ocupar los tres primeros lugares. Que hasta la penúltima vuelta eran los cuatro primeros cuando Puma al comando de un Maserati logró infiltrarse detrás de la tercera Cisitalia. El equipo de las D.46 estaba integrado por Piero Taruffi, Raymond Sommer, Tazio Nuvolari, Franco Cortese, Louis Chiron, Clemente Biondetti y Piero Dusio. (¡Casi nada!)

En noviembre de 1946 el comandante Piero Dusio, director general y copropietario de la casa Cisitalia, decide construir en sus establecimientos un coche Grand Prix y confiar los proyectos a Porsche. El hecho de que él mismo construyera los coches deportivos en su fábrica puede ser considerado como un fenómeno de posguerra. La idea de un coche Grand Prix la tiene luego de producir,



NOMBRES DEL AUTOMOVILISMO



sin la colaboración de Porsche, la Cisitalia 1100, Sport y monoposto, famosísimas por los triunfos obtenidos en toda Europa —y América— no sólo en su categoría sino que en muchos casos triunfaron en las clasificaciones generales contra máquinas mucho más grandes. Entre 1946 y 1949 casi todos los pilotos más notables probaron la pequeña Cisitalia de carrera: Ascari, Taruffi, Von Stuck, Bonetto, Nuvolari, Lurani. Para anécdotas, basta recordar la Mille Miglia de 1947 en la que Nuvolari con la Cisitalia Sport estaba primero en la clasificación general y fue vencido en el último tramo de llanura por Biondetti en un Alfa 2.9 con compresor. Pero Dusio tenía grandes ambiciones, no le bastaba un coche de 1100 cm³, si deseaba conquistar la fama mundial debía disponer de una máquina Grand Prix y asegurarse la colaboración de los mejores proyectistas. La gente de Porsche, finalizada la guerra, estaba pasando momentos difíciles en Austria. ¿Por qué no acudir a estos excelentes técnicos? Además del G. P. Dusio tenía también en mente un coche Sport de 1500 cm³, y los ingenieros de

Porsche bien podían diseñarlo. Las primeras tratativas con los dirigentes de la casa alemana se realizaron en Zell am See al principio de diciembre de 1946. Al finalizar las conversaciones la casa Cisitalia ordenó al departamento de diseño de la Porsche un Grand Prix (Porsche typ 360), un coche sport de 1500 cm³ (Porsche typ 370), un pequeño tractor de 11 CV (Porsche typ 323) y una turbina hidráulica (Porsche typ 385). Pero de entre todos ellos, Dusio dio prioridad al proyecto Grand Prix. Mientras tanto, quien se ocupaba del proyecto era Ferry Porsche, su padre; el profesor Porsche estaba en una cárcel de Francia prisionero de guerra. Por intermedio de Louise —hija de Porsche—, Piero Dusio se puso en contacto con las autoridades francesas —vía Raymond Sommer— y pagando una suma fuerte de dinero logró que Porsche volviera su patria. Esa suma que pagó por la libertad del genial constructor sirvió para que Dusio en particular y Cisitalia en general, gozaran de la mejor disposición de Ferdinand Porsche, y por otra parte esa fuerte suma pagada sirvió para que los proyectos

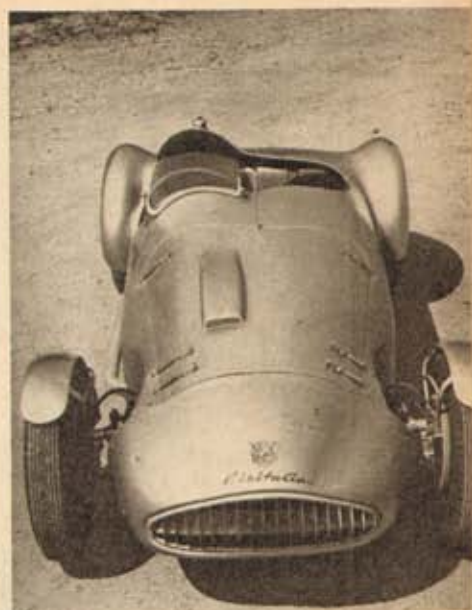
encargados a la casa austriaca se abarataran al descontarse esa cantidad del total presupuestado. Dusio logró al mismo tiempo también la libertad del doctor Piech, yerno de Porsche y ex administrador delegado de la Volkswagen.

El 15 de noviembre de 1948 Auto Italiana publicó una noticia según la cual los trabajos de construcción de la Cisitalia Grand Prix estaban casi terminados. Pero internamente las alegrías no eran tantas. Dusio pensaba que para tener un verdadero y serio equipo de carreras se necesitaban por lo menos 6 Grand Prix, y al finalizar el verano de 1948 lo oneroso del proyecto total hizo que la casa de Dusio vacilara. Ya para entonces Dusio había comenzado las tratativas con el gobierno argentino. Se daba por seguro, en los medios periodísticos, el inminente tratado italo-argentino para la creación de una sociedad por acciones denominada "Autoar" para la construcción de coches de turismo, sport, industriales y tractores. Presidente y director de dicha sociedad era Piero Dusio, quien habría asegurado al gobierno argentino la colaboración técnica del grupo Pors-

che y de conocidos ingenieros italianos. Con el proyecto "Autoar" se transfirió a la Argentina el proyecto "Cisitalia Grand Prix". Justo a tiempo, porque en febrero de 1949 Cisitalia entró en dificultades financieras de tal magnitud que sus acreedores —sobre todo los fabricantes de accesorios— obtuvieron del tribunal de Turín un secuestro por 240 millones de libras de deudas. Contemporáneamente los 400 operarios de la casa iniciaron también juicio. De cualquier manera, la dirección de la firma se opuso al secuestro y el trabajo continuó.

En el verano de 1949, el gobierno argentino permitió la importación de las máquinas de Turín a condición de que Dusio se transfiriese al país con sus ingenieros y sobre todo con el proyecto Cisitalia G. P. completo (los coches y las piezas ya construidas). El 12 de mayo de 1949 llegó a los directivos de Porsche en Gmünd un telegrama de Dusio desde Buenos Aires: "Comunico que todos los acuerdos de base se han estipulado con la Presidencia y los ministros competentes".

Las tratativas en la Argentina fueron largas y recién en el otoño



de 1950 "Autoar" fue consolidada y para el verano siguiente comenzó la producción. En cuanto al proyecto G. P. se introdujo un monoposto completo y otro casi completo. Este fue considerado como el Grand Prix más fabuloso de todos los tiempos (1500 cm³, 12 cilindros opuestos, tracción en las cuatro ruedas, 450 HP —teóricos— a 10.000 rpm). El coche habría de debutar en Buenos Aires en la primera carrera de la Temporada de 1951. Pero no fue así, cortado el cordón umbilical con Porsche al llegar el coche a Sud América, ni debutó el coche ni se supo nada de él durante 1952. Aunque en ese año se decía que Dusio había ido a visitar a Porsche para intentar ponerle un motor de 2 6 2,5 litros sin compresor para adaptarlo a la nueva fórmula. En 1953 las pruebas y los rumores continuaban. Cleomar Bucci finalmente probaba el coche en la autopista de Ezeiza y establecía el record sudamericano del km lanzado con la puesta a punto del Ing. Juan Rossi, hoy director de FIAT argentina. Parecía que la conclusión del proyecto Cisitalia Grand Prix se estuviera dilatando sin que nadie supiera

por qué, pero como si íntimamente cada uno de sus autores y colaboradores fuera consciente de que la muerte de ese monoposto sería la inevitable muerte de toda la magia y leyenda de un nombre. Gianni Roglietti, el gran periodista italiano, escribía entonces: "Todas las historias de cosas no realizadas son tristes, pero ésta es más que una historia triste, es un romance apasionante que habla del fin del coche que debió ser la máquina de carrera más extraordinaria de su tiempo". Finalmente el proyecto se abandonó para que el exquisito monoposto fuera a oxidarse en un tallercito de mala muerte. Ferry Porsche se enteró y en la primavera de 1959 se exportó rumbo a Alemania al Museo Porsche en Zuffenhausen el único Porsche Cisitalia que jamás existió. Y ése fue el epílogo de la triste historia de la última Cisitalia deportiva. La marca se siguió utilizando, pero lo único que tenía de sus antecesores era eso, porque ya ni siquiera existe la villa de Turín donde un día entre las bombas Piero Dusio soñó con construir un auto de carrera que fuera el mejor.

"Entonces hicimos un arreglo con el gobierno argentino para trasladarnos a este país. Colaboramos en el desarrollo del Rastrojero y los primeros autos verdaderamente argentinos."

Cisitalia sport de las primeras series, el mismo motor 1100 que los monopostos, estructura tubular y diversidad de piezas FIAT. Excelente diseño para una justa fama.

Era un deportista nato, en la década del '20 fue la estrella del club de fútbol más importante de Turín.

Arriba, izquierda: Louis Chiron, hombre del ex equipo Bugatti de fábrica, sobre su monoposto D.46 integrante del equipo Cisitalia Corse.

Mi amigo Pininfarina dijo que su "opera magna" es la Cisitalia Cupé. Con aquella carrocería se inició el concepto moderno del automóvil de Gran Turismo.

