

PERIODICO MENSILE - N° 110 OTTOBRE 1997

L. 10.000

RUOTECLASSICHE

A CONFRONTO

Fiat «1100 S» - Cisitalia «202»



in omaggio

GARECLASSICHE &
I Signori del Volante

TUTTOCLASSICO
moto, bus, trattori, idrovolanti



Test a test

CISITALIA «202» - FIAT «1100 S»



Le Millecento delle meraviglie



Nel primo dopoguerra erano all'apice della sportività e dello stile. Due macchine d'avanguardia, due superbe interpretazioni del tema ancora incerto della «coupé». Da un lato la «202», il capolavoro di Pinin Farina, consacrato dagli americani come «scultura in movimento». Dall'altro la «1100 S», massima espressione, insieme alla successiva «8V», dell'estro e della originalità del reparto «Fiat Carrozzerie Speciali». Sul piano tecnico l'umile e generoso quattro cilindri della popolare «1100» che, grazie alla supervisione del grande Dante Giacosa sapeva offrire in entrambi i casi prestazioni straordinarie. Vediamole



La parola «coupé» deriva dal verbo francese «couper», tagliare, e viene adottata nell'Ottocento per meglio definire una carrozza tagliata, appunto, nella parte anteriore. Era in origine un'elegante vettura chiusa, a quattro porte e due sportelli, adibita al trasporto di due o al massimo tre passeggeri. Oggi il termine viene utilizzato per indicare un'automobile con carrozzeria derivata dalla berlina, che secondo alcune fonti è così battezzata per il passo (per

altre il padiglione) accorciato. Caratteristica saliente sono le due porte e i due posti costituiti, sin dall'origine, da sedili separati, come nelle spider, con la possibilità di sistemare altre due persone nella parte posteriore. Questa definizione, data da Pinin Farina, ci introduce in un mondo che ha due progenitrici importanti, nate entrambe nel primo dopoguerra. Sono servite da «muse ispiratrici» per tutte le Case automobilistiche negli anni Cinquanta e Sessanta. *Ruote-classiche* le ha messe in pista una di

fronte all'altra. Ecco dunque la Cisitalia «202» a duello con la Fiat «1100 S»: in sostanza, il meglio dello stile e della tecnica nel periodo della ricostruzione subito dopo i nefasti della guerra. Per la «202» il «patron» Piero Dusio, che mandò in rovina la Casa dello Stambecco nell'inseguire il sogno di vetture sempre più sensazionali, creò un gruppo di tecnici di grande calibro: da Dante Giacosa a Giovanni Savonuzzi, a Piero Taruffi, senza dimenticare l'estro di Pinin Farina. Già a metà del 1946 Giacosa



aveva steso le bozze della «biposto modello 202», quando fu costretto ad interrompere la collaborazione segnalando Savonuzzi come possibile erede. Questi sviluppò velocemente gli «input» di Giacosa e in autunno il telaio tubolare biposto con meccanica 1100 era pronto per i collaudi. Taruffi, con un sedile di fortuna, riuscì a collaudarlo dietro la fabbrica e i suoi giudizi furono lusinghieri. A questo punto Dusio aveva a disposizione una monoposto quale la «D46» e un telaio per una vettura Sport, da destinare

ad una clientela ricca, in grado di gareggiare in competizioni come la Mille Miglia. «Voglio un'auto larga come la mia Buick, bassa come una "Grand Prix", comoda come una Rolls-Royce e leggera come la "D46"». Con queste parole Dusio spiegò a Savonuzzi come desiderava fosse la sua futura vettura. E questi desideri, apparentemente inconciliabili tra loro, furono realizzati grazie alle incredibili doti del telaio della «202», che aveva consentito di abbassare decisamente la meccanica: una «condicio sine

Una accanto all'altra le protagoniste del nostro servizio. La Fiat «1100 S» (sopra a destra), ideata da Dante Giacosa, e la Cisitalia «202» (a sinistra) che porta la firma di Pinin Farina.

qua non» per ottenere una linea affascinante. Vennero contattate diverse carrozzerie, ma la spettacolare esecuzione di Pinin lasciò tutti di stucco, compreso Dusio che non ebbe più alcun dubbio sulla veste definitiva della sua «202».



Di profilo la Cisitalia mette ancor più in evidenza il fascino della sua linea. Qui a sinistra il posto guida: l'esemplare in prova è impreziosito dalla pulsantiera in bachelite giallo-arancio. A destra, il 1100 Fiat preparato.



I DATI DEL COSTRUTTORE

Cisitalia «202» (1947-1950)

Motore

4 cilindri in linea - Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm - Cilindrata 1089 cm³ - Rapporto di compressione 7,5:1 - Potenza 55 CV DIN a 5500 giri/min. - Valvole in testa - Albero a camme laterale nel basamento (ingranaggi) - Lubrificazione forzata a carter secco, serbatoio dell'olio - Alimentazione con due carburatori Weber 36 DR - Filtro aria a secco - Accensione a magnete Marelli - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 6,5 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità con sincronizzatore tra la III e la IV - Comando a leva centrale - Pneumatici 5.00-15.

Corpo vettura

Berlinetta 2 porte, 2 posti - Carrozzeria in lamiera d'alluminio -

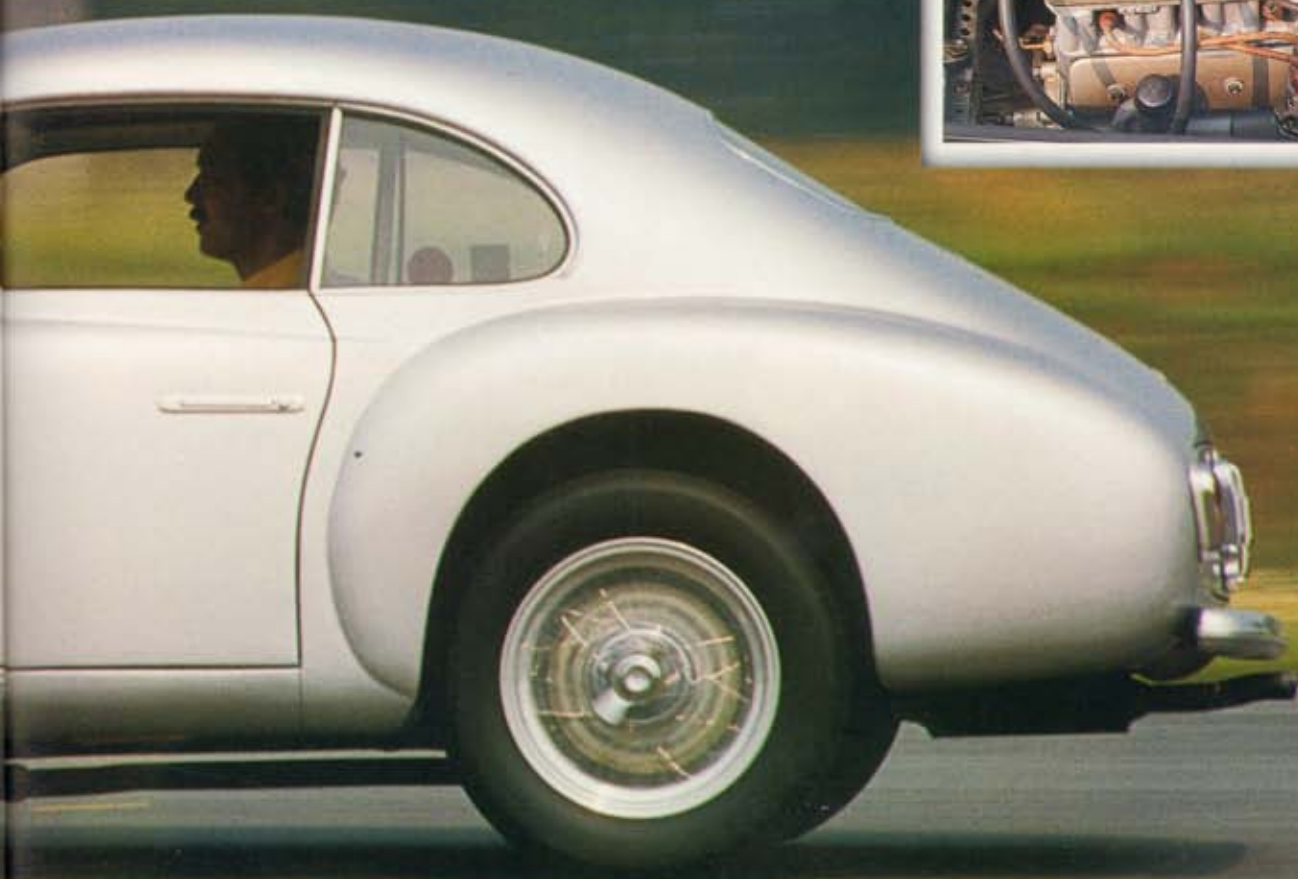
Telaio a struttura tubolare in acciaio - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, con bracci triangolari sovrapposti, balestra trasversale, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici - Sospensione posteriore ad assale rigido tubolare, balestre longitudinali, doppi ammortizzatori idraulici telescopici - Freni a tamburo - Freno a nastro sulla trasmissione - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 45 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2400 mm - Carreggiata anteriore 1260 mm - Carreggiata posteriore 1250 mm - Lunghezza 3400 mm - Larghezza 1450 mm - Altezza 1400 mm - Peso 700 kg.

Prestazioni

Velocità massima 165 km/h - Consumo carburante 12,0 litri/100 km.



La realizzazione del «maestro» torinese ha rappresentato una svolta nel design automobilistico. Sul telaio tubolare venne impostata una berlinetta con scocca di alluminio (tipo Itallumag, dello spessore di 12/10) saldata a un'ossatura di lamierino d'acciaio. Il cofano risulta essere più basso dei parafranghi anteriori nei quali sono incorporati i proiettori che quasi si fondono con la linea di cintura. Completano l'opera i grandi raccordi morbidi tra i volumi, il parabrezza in due pezzi con profilo centrale in gomma, le maniglie esterne sostituite da tiranti incassati comandati a pulsante e i cristalli laterali senza telaini e privi del montante centrale. Dal 1951 un esemplare è conservato al «Museum of Modern Art» di New York, quale esempio

di «scultura in movimento», secondo la definizione di Arthur Drexler. Ancora Dante Giacosa fu il principale artefice dell'altra protagonista della nostra sfida, la Fiat «1100 S» del 1947. Nei programmi di aggiornamento della produzione della Casa rientrava anche il progetto di una vettura sportiva in grado di disputare onorevolmente competizioni su strada come la Mille Miglia o la Targa Florio. Questa berlinetta riprende fedelmente i canoni stilistici e le forme della «508 C Mille Miglia» di nove anni prima. La carrozzeria venne ristilizzata proprio dallo stesso gruppo di uomini, con la supervisione costante di Giacosa che nel frattempo era diventato il massimo esponente della progettazione della Casa torinese. Fu dunque il reparto «Fiat

Carrozzerie Speciali» a dare un volto alla berlinetta che montava il classico motore di 1089 cm³ della normale «Millecento», lo stesso della Cisitalia. Per ovvi motivi di uniformazione industriale i designer furono costretti a lavorare partendo dalla base del telaio della «1100» di serie, ed è questa la principale ragione per cui il risultato fu quello di una carrozzeria decisamente alta. Nonostante questo handicap iniziale, il risultato aerodinamico fu felice, tanto che la «1100 S» divenne subito l'ideale coupé sportiva utilizzabile tutti i giorni, ma altrettanto pronta a ben figurare anche nelle gare più impegnative. La linea della carrozzeria (sempre in lamiera di alluminio) è caratterizzata dal padiglione posteriore massiccio la cui forma



La «1100 S» mostra una linea meno aggressiva rispetto alla rivale. Ottimi, per allora, sia la resa aerodinamica, sia il piglio sportivo.

A sinistra, il quadro strumenti. Pagina a lato, l'immortale quattro cilindri Fiat.



I DATI DEL COSTRUTTORE

Fiat «1100 S» (1947-1950)

Motore

4 cilindri in linea - Alesaggio 68 mm - Corsa 75 mm - Cilindrata 1089 cm³ - Rapporto di compressione 7,5:1 - Potenza 51 CV DIN a 5200 giri/min. - Valvole in testa - Albero a camme laterale (ingranaggi) - Lubrificazione forzata (carter umido), pompa ad ingranaggi e radiatore di raffreddamento per l'olio - Alimentazione con un carburatore invertito Weber 36 DR - Filtro aria a secco - Accensione a spinterogeno con anticipo automatico e riduttore a mano - Impianto elettrico 12V, batteria 50 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 6,5 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco su mozzo elastico parastrappi - Cambio a 5 velocità con III a ingranaggi silenziosi e sincronizzatore tra la III e la IV - Comando a leva centrale - Pneumatici 5.00-15.

Corpo vettura

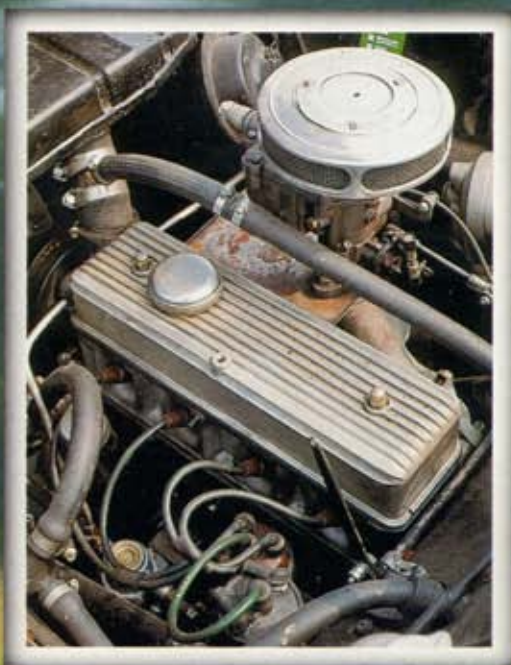
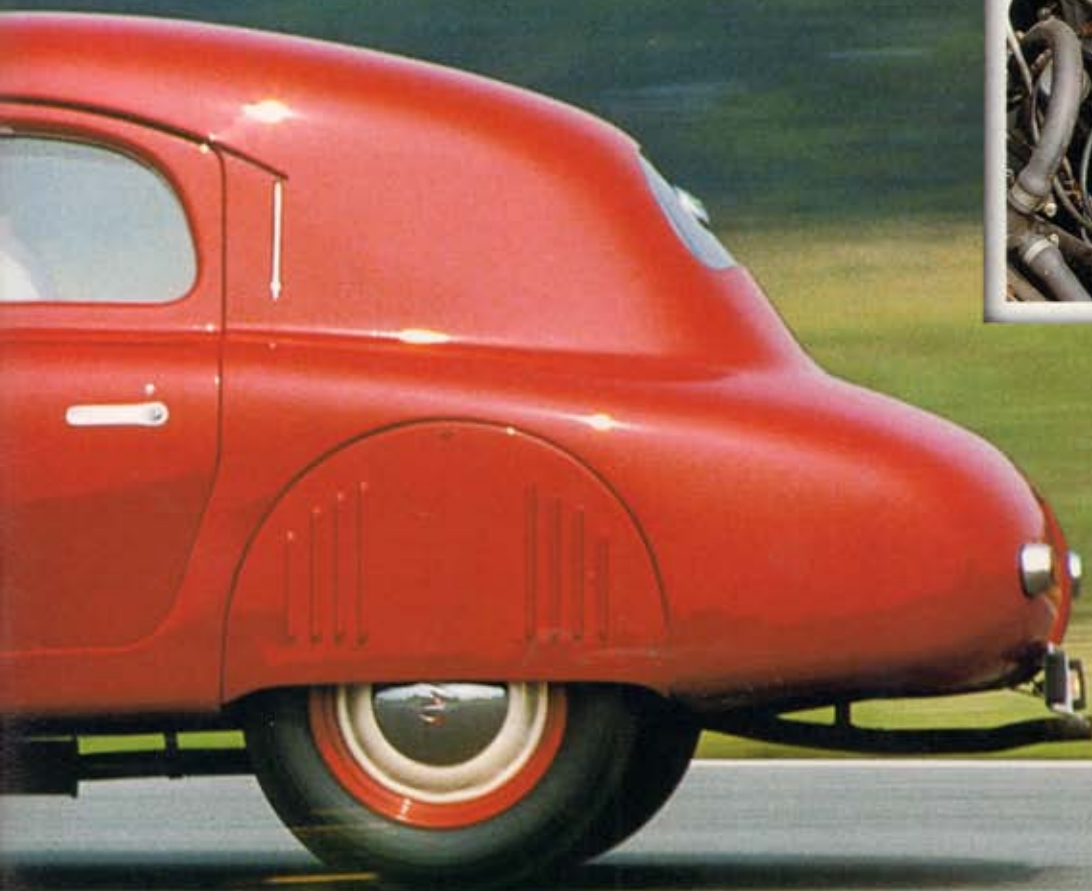
Berlinetta 2 porte, 2 posti - Carrozzeria in lamiera d'alluminio - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci trasversali, molle elicoidali, barra stabilizzatrice - Sospensione posteriore ad assale rigido, balestre, molle elicoidali - Ammortizzatori idraulici - Freni a tamburo - Freno a nastro sulla trasmissione - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 61 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2420 mm - Carreggiata anteriore 1231 mm - Carreggiata posteriore 1226 mm - Lunghezza 3930 mm - Larghezza 1480 mm - Altezza 1350 mm - Peso 825 kg.

Prestazioni

Velocità massima 150 km/h - Consumo carburante 12,5 litri/100 km.



crea un particolare effetto deportante. Il motore era stato oggetto di numerose migliorie, tra le quali la testa e la coppa dell'olio in lega leggera, albero motore con perni maggiorati, albero a camme e valvole speciali, pompa dell'acqua centrifuga. C'era anche un radiatore per l'olio i cui attacchi richiedevano una diversa conformazione del monoblocco. A prima vista, le due coupé della nostra prova colpiscono sicuramente per la forte personalità stilistica. Si nota una decisa differenza nel taglio della linea di cintura, ma si tratta comunque di due berline sportive altamente performanti e particolarmente riuscite esteticamente. Le maniglie apriporta di entrambe le contendenti hanno un funzionamento analogo: è necessario esercitare una

leggera pressione per estrarle dalla carrozzeria e dunque accedere nell'abitacolo. L'interno della «202» è sobrio ma colpisce per l'estrema razionalità. Nell'esemplare da noi provato non si può fare a meno di notare la pulsantiera della vettura (maniglie alzavetri comprese) realizzata in bachelite giallo-arancio capace di creare un netto contrasto con il colore della plancia, non rivestita, in lamiera grigia metallizzata come la carrozzeria. I sedili in pelle non sono reclinabili ma garantiscono un discreto confort. Anche se il contenimento in curva è precario e talvolta obbliga il pilota a trovare appoggio sul pannello porta, se non sul passeggero! Il volante a quattro razze di generose dimensioni impedisce in alcuni casi la lettura degli

strumenti, raccolti in due gruppi. Da una parte tachimetro, contagiri, indicatori della pressione olio e della temperatura dell'acqua, dall'altra l'orologio e l'indicatore della benzina. Non appena il motore viene messo in moto si ha subito la sensazione di essere al volante di un'auto sportiva: all'interno le vibrazioni si avvertono immediatamente, mentre il 4 cilindri borbottante chiede di essere «tirato su di giri». La temperatura inizia subito a salire e il caldo all'interno dell'abitacolo, dopo un paio di giri in pista, diventa quasi insopportabile. Questo esemplare monta il propulsore tipo «Mille Miglia», che all'epoca si poteva ottenere con un sovrapprezzo di trecentomila lire; tra le sue peculiarità i due carburatori a doppio corpo Weber

LE RILEVAZIONI

a cura del Centro prove Quattroruote



CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 22° C, umidità 40%, vento da 0 a 1 metri/sec.
Peso delle vetture durante le rilevazioni
(pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):
kg 800 (Cisitalia 202) e kg 950 (Fiat 1100 S)

VELOCITÀ MASSIMA

Cisitalia 202: km/h **162,300** in IV marcia
Fiat 1100 S: km/h **132,6** in IV marcia

ACCELERAZIONE

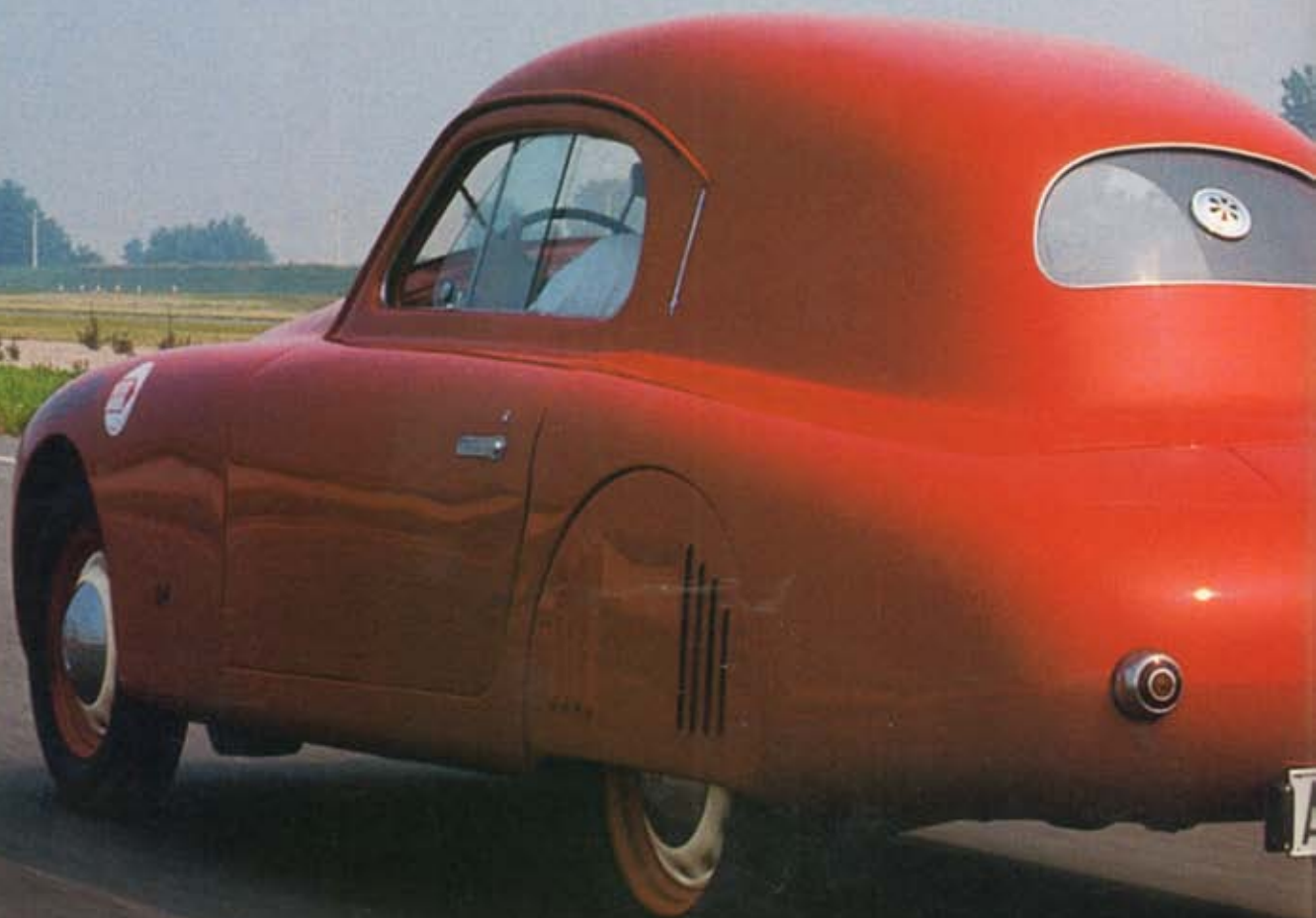
400 METRI con partenza da fermo:

Cisitalia 202: **sec. 20,330** (vel. d'uscita km/h **109,400**)
Fiat 1100 S: **sec. 22,700** (vel. d'uscita km/h **95,400**)

1 KM con partenza da fermo:

Cisitalia 202: **sec. 38,090** (vel. d'uscita km/h **126,100**)
Fiat 1100 S: **sec. 42,500** (vel. d'uscita km/h **120,000**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Cisitalia	Fiat 1100
0 - 40	3,47	4,60
0 - 60	6,81	8,91
0 - 80	11,11	15,66
0 - 100	16,93	25,78
0 - 120	25,66	42,52



36 DR4SP e la testa con il manovellismo speciale. La notevole leggerezza (pesa solo 800 kg) e la grande facilità di guida si manifestano subito. Tutto ciò invita il pilota a premere sull'acceleratore per capire i limiti della vettura. La tenuta di strada è notevole, anche quando le curve sono affrontate «allegrementemente», grazie alle sospensioni anteriori indipendenti e a quelle posteriori a balestra, dotate di doppio ammortizzatore telescopico. La frenata è sicura, sebbene la «202» talvolta manifesti uno

spiacevole blocco delle ruote posteriori facilmente eliminabile dosando con attenzione la pressione sul pedale. È indubbio che i cerchi a raggi aiutino notevolmente i tamburi nel raffreddamento. La velocità di punta rilevata è stata di 162,3 km/h, mentre per passare da 0 a 100 ci sono voluti 16,93 secondi: dati che testimoniano l'ottima preparazione del motore, revisionato di recente. Appena aperta la portiera della «1100 S» si nota subito la prima, importante differenza rispetto alla «202»: non è necessa-

rio calarsi nell'abitacolo con buone doti ginniche, ma è sufficiente salire semplicemente a bordo e saggiare subito la qualità dei sedili, molto comodi ma assolutamente inadatti per la guida sportiva. La strumentazione è sparsa lungo tutta la plancia in lamiera: contachilometri, orologio, amperometro, pressione olio, temperatura acqua e indicatore del livello carburante. Il volante è quello, classico, della «Balilla». Rispetto alla Cisitalia, l'interno della «1100 S» è un po' più «cupo», a causa delle generose

RIPRESA

Nel rapporto più alto

400 METRI con partenza da 70 km/h

Cisitalia 202: **sec. 15,315** (vel. d'uscita km/h **115,550**)

Fiat 1100 S: **sec. 19,880** (vel. d'uscita km/h **108,300**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Cisitalia	Fiat 1100
70 - 80	3,26	4,61
70 - 90	6,36	9,77
70 - 100	9,43	15,22
70 - 110	12,81	21,40
70 - 120	18,97	30,33

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	Cisitalia	Fiat 1100
60	23,31	27,12
80	41,15	48,21
100	68,42	75,31
120	97,10	108,52



dimensioni del padiglione posteriore, che oscura la visibilità, e rende la retromarcia particolarmente ostica.

A motore acceso la «1100 S» mostra uno spirito più sportivo rispetto alla Cisitalia: in rettilineo la guida, sebbene le prestazioni siano leggermente inferiori, è più entusiasmante. Basta ricordare di viaggiare sempre con i finestrini aperti, per non rischiare «svenimenti» a causa dell'incredibile quantità di calore sprigionata dal propulsore, che invade l'abitacolo. Qualche problema si manifesta

in curva: l'avantreno, insistendo sul gas, perde aderenza e rivela una certa lentezza nel raggiungere l'ottimale appoggio sulla ruota esterna. Di conseguenza è necessario «correggere» con il volante e alleggerire il pedale, appena impostata la traiettoria. Così diventa relativamente semplice forzare l'andatura giro dopo giro, anche perché il retrotreno difficilmente si esibisce in preoccupanti sbandate, e comunque le reazioni sono sempre meno brusche di quanto ci si possa aspettare. I freni sono ben modulabili, e

con un normale sforzo riescono sempre ad essere sufficientemente pronti.

La sfida ora è terminata. Le conclusioni, con un occhio attento ai numeri, mostrano un leggero vantaggio per la Cisitalia «202», soprattutto per merito della particolare preparazione del propulsore. In realtà, abbiamo messo in pista in un appassionante battaglia due validissimi coupé, capaci di esaltare al massimo le prestazioni dell'eterno «Millecento» di Casa Fiat; immortale cuore dalle risorse decisamente inaspettate. □