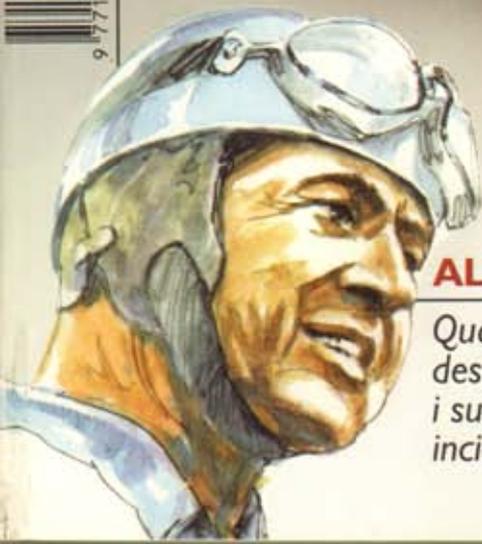


RUOTECLASSICHE

Cisitalia

TUTTI LE DICONO BELLA 202



ALBERTO ASCARI

Quale misterioso destino legò i suoi quattro incidenti a Monza?

«2 CV SAHARA»

Con due motori, due cambi e quattro ruote motrici nulla poteva fermarla

GARECLASSICHE

2000: vincitori e vinti di tutte le specialità



Cisitalia
«202» Vignale

Una **scultura**

Filante, proporzionata, stilisticamente perfetta, fu presa a modello da un'intera generazione di sportive. Pinin Farina la disegnò nel '47, Vignale l'adattò alle nuove tendenze



di Gaetano Derosa, foto di F. e M. Papetti

in movimento

A Vignale ne fu commissionata la costruzione dopo la brusca rottura tra Pinin Farina e Cisitalia. Proposta imbarazzante per un designer come lui, abituato a vestire un'auto da capo a fondo e ora chiamato al ruolo di semplice esecutore. Oltretutto, la «202» disegnata da «Pinin» nel 1947 era una «pratica» ostica, avendo già in partenza i connotati del capolavoro: difficile integrare nel progetto originale anche il più piccolo ritocco. La sua opera doveva quindi ►



Cisitalia

▼ BOCCA RIFATTA

Quando Vignale subentrò a Pinin Farina nel rapporto con la Casa torinese, la «202» subì alcuni ritocchi estetici. Uno dei più evidenti riguarda la mascherina, ora a 17 lame in ottone cromato.

△ PENSANDO ALLE CORSE

Il marchio della Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia), fondata da Piero Dusio nel 1946. In origine, il suo obiettivo era quello di costruire semplici ed economiche monoposto per riprendere l'attività sui circuiti immediatamente dopo la guerra. All'eccentrico pilota e costruttore astigiano si deve, tra l'altro, il brevetto italiano della tela cerata.



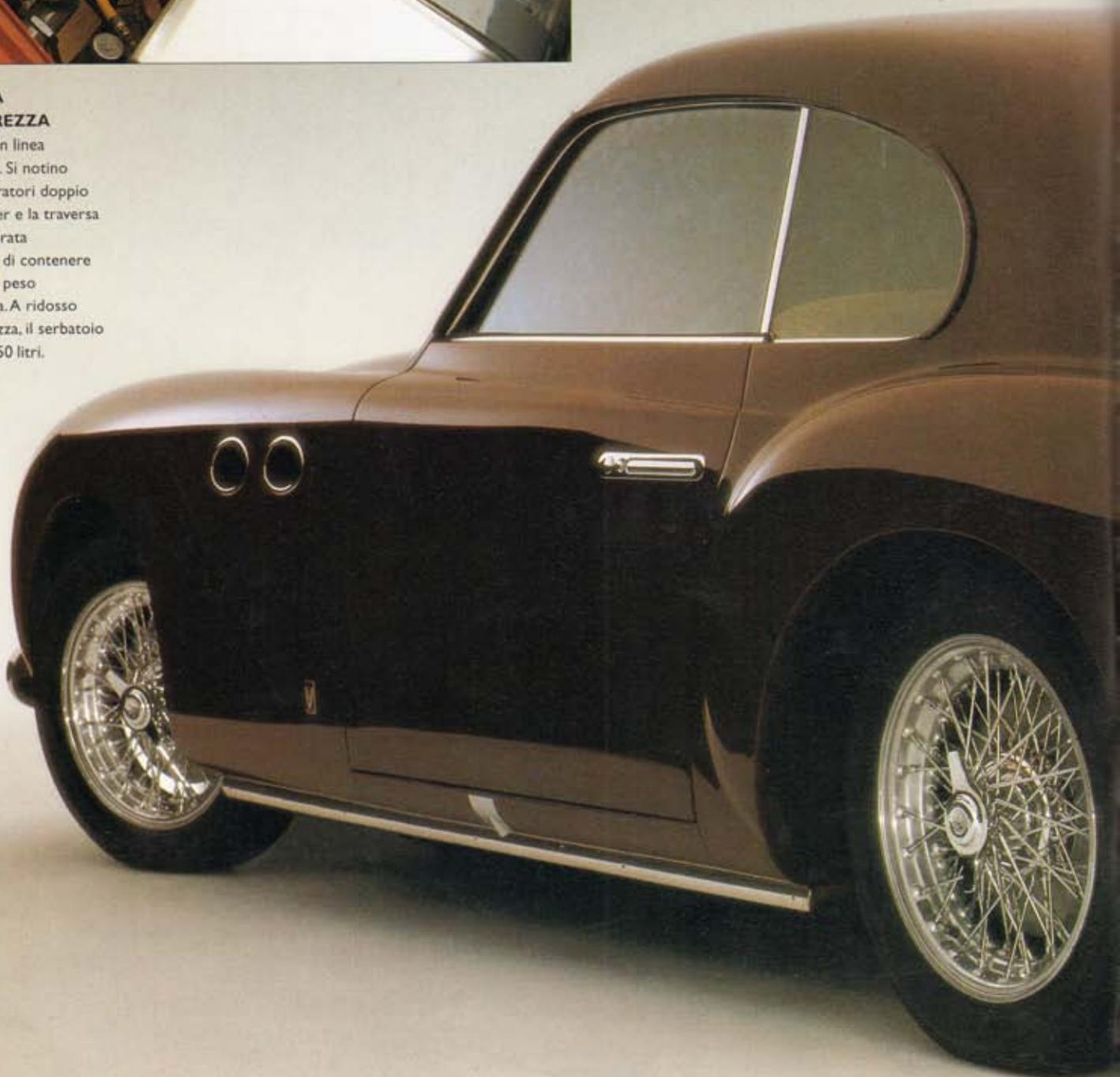
Cisitalia
«202» Vignale



► limitarsi alla modifica di alcuni dettagli. Solo due anni erano trascorsi dall'entusiastica accoglienza che aveva salutato il primo esemplare di «Pinin». Due anni che, anche all'epoca, volevano dire progressi notevoli sul piano delle tecniche di lavorazione e del contenimento dei costi di produzione. Due anni nel corso dei quali la Cisitalia era stata costretta in ginocchio dall'avventurosa parentesi in Formula 1, costata alla Casa torinese la cifra, per l'epoca strabiliante, di

△ **POTENZA
E LEGGEREZZA**

Il 4 cilindri in linea di 1089 cm³. Si notino i due carburatori doppio corpo Weber e la traversa del telaio forata per cercare di contenere al minimo il peso della vettura. A ridosso del parabrezza, il serbatoio benzina da 50 litri.



400 milioni e che si risolse, nel '49, con la messa in amministrazione controllata dell'azienda e il definitivo strappo con Pinin Farina. Vignale, che si era offerto di dare una mano a Piero Dusio, patron della Cisitalia, non poteva prescindere da questo lasso di tempo, doveva usarlo a proprio vantaggio per restare fedele al progetto stilistico, ma al contempo essere più al passo con le nuove tendenze. A costo di «marcare» alcuni dettagli, che dalla matita di «Pinin» erano usciti con altra ►



◁ **IN ATTESA
DEL COFANO**

La vettura del servizio ha il telaio n. 141. Due esemplari più tardi la coda sarebbe stata modificata con un cofano per i bagagli. In origine le frecce posteriori erano bianche. Oggi il vetro è stato colorato di arancione come previsto come previsto dal Codice della Strada.

△ **LE BORSE
SOTTO GLI OCCHI**

Fari Carello con borchia cromata ovale. La luce di posizione è leggermente maggiorata rispetto alla versione Pinin Farina. Era prassi comune per i carrozzieri dell'epoca reinterpretare i disegni originali in base alla disponibilità di pezzi in quel momento.



Cisitalia
«202» Vignale



Il telaio della «202» è costituito da un traliccio di tubi, lo stesso della «D46», la monoposto che Dusio volle costruire per le gare in salita e che portò al successo, nel giorno del suo esordio al Gran Premio del Valentino di Torino, nel settembre del '46. La meccanica, invece, deriva da quella della Fiat «1100» di serie: sospensioni anteriori a ruote indipendenti e posteriori ad assale rigido con balestre longitudinali. Modifiche sostanziali riguardano però il cambio a 4 marce non sincronizzate, realizzato dalla stessa Cisitalia, e il motore, la cui potenza passa da 32 a 60 CV. Bassissima (1260 mm), elegante e ben proporzionata (la portiera segna la perfetta metà della lunghezza totale), la «202» lascia per molti anni un'impronta indelebile nella concezione stessa di vettura sportiva. Tanto da essere esposta al «Museum of Modern Art» di New York come «esempio di scultura in movimento». «È perfetta da ogni punto di vista» disse di lei Henry Ford II, nel '48, ordinandone per sé ben due: una spider e una berlina. ■

△ LA QUINTA RUOTA

Dietro la targa, un piccolo vano ospita la ruota di scorta, fermata da una cinghia.

▶ leggerezza di linee. Con gli anni Cinquanta si affaccia il gusto per le cromature e il particolare sfavillante. I paraurti, che nella prima versione sono sottili e diritti, diventano leggermente sagomati e più massicci. La mascherina a 23 sottili barre di alluminio è sostituita da una in ottone cromato a 17 lame, accentuando la fisionomia di una bocca spalancata. Ma soprattutto, il parabrezza non è più in due parti, ma unico e curvo, secondo nuovi e più funzionali criteri estetici.



△ LA FRECCIA SCOMPARSA

L'indicatore di direzione è a bacchetta, collocato sul parafrangente vicino alla battuta della porta. Caratteristici di Vignale gli sfoghi dell'aria ellittici.





△ UN SALOTTINO

Finiture eleganti, sedili in velluto, nessun accorgimento ergonomico. Dietro c'è spazio per i bagagli.

▽ RICORDA L'AMBRA

La pomelleria è in bachelite, una sorta di plastica di aspetto elegante normalmente impiegata sulle vetture dell'epoca. Il pomello del cambio è bianco, come il volante, disegnato dallo stesso Dusio.





Stregato

esperienza di auto storiche, ma non mi ero mai avventurato in un restauro totale: sapevo da dove partivo ma non dove sarei andato a finire. Quella macchina poteva gettarmi sul lastrico, per lo meno psicologico. Ora sono arcicontento, ma un'esperienza così non la ripeterò mai più». In che condizioni era la macchina? «Meccanica da revisionare, lamierati malconci ma recuperabili, interni devastati. Dopo lunghe ricerche scoprii che il tessuto dei rivestimenti, un velluto marrone a coste, bene intonato col colore della carrozzeria amaranto, era una creazione del Duca Uberto Visconti di Modrone. "Impossibile riprodurlo oggi, meglio rifare l'interno in pelle" mi suggerivano tutti. Io mica mi arresi: mi rivolsi ai Visconti di Modrone, spiegai la situazione e loro mi chiesero semplicemente: "Ce l'ha un campione?". L'avevo: una striscia di 24 centimetri che avevo recuperato da un sedile. Bastò quello per leggere al computer colore e trama e mettere in produzione una pezza, in esclusiva per la mia Cisitalia. Mi costò quasi cinque milioni: se avessi usato la pelle, avrei speso lo stesso». Com'è possibile che dopo tanti anni vi siano ancora le targhe originali? «Le targhe sono state rifatte da un artigiano di Torino e la vettura non è neppure immatricolata». Però il numero corrisponde... «Ho voluto che il numero fosse lo stesso della prima immatricolazione. Una targa nuova, su una macchina così, sarebbe stata un pugno

Meccanica da rifare, carrozzeria «conciata», interni distrutti: non era un affare, ma Francesco Gandolfi, appassionato di coupé anni 50 e 60, non seppe resistere. Oggi è come nuova

testo e foto di Gaetano Derosa

Per primo la possedette un imprenditore comasco, che le promise una vita comoda e agiata: pochi chilometri, niente corse, meccanici premurosi. Ma un giorno, chissà come e perché, la Cisitalia numero di telaio 141 partì per l'Uruguay, dove rimase molti anni e conobbe momenti difficili. Quando Francesco Gandolfi, collezionista lombardo, la vide, stentò a riconoscerla. «Diamine, una Cisitalia» esclamò, e la comprò per pochi dollari. «Aggi da incosciente» ammette. «Avevo



dalla **linea**

nell'occhio». Come va la macchina? «Si può immaginare: come un'auto del dopoguerra. E sappiamo tutti che le auto del dopoguerra erano ancora quelle di prima della guerra. La guida è impegnativa in ogni condizione: cambio senza sincronizzatori, una posizione di guida tremenda per via dei sedili infossati e del volante troppo grande, un parabrezza così piccolo che sembra di guardare la strada attraverso una feritoia. Ma per essere una "1100" degli anni 40 cammina, cammina eccome». ■

TARGATA A MANO

Costruita nel 1949, ha oggi targhe rifatte che replicano quelle con le quali fu immatricolata la prima volta. Il restauro, particolarmente complesso, è durato alcuni anni.

C'È UN PO' DI FIAT IN QUESTA "1100"

Motore:

4 cilindri in linea, alesaggio x corsa 68x75 mm, cilindrata 1089 cm³, potenza 60 CV a 5500 giri/min, rapporto di compressione 9,8:1, alimentazione con due carburatori doppio corpo Weber 36 DR4SP.

Trasmissione:

trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce non sincronizzate, pneumatici Pirelli 5.00-15.

Corpo vettura:

sospensione anteriore a ruote indipendenti, triangoli inferiori, balestra trasversale e ammortizzatori idraulici, sospensione posteriore ad assale rigido con balestre longitudinali e ammortizzatori idraulici, freni a tamburo, sterzo a vite e rullo.

Dimensioni e peso:

passo 2400 mm, carreggiata anteriore 1258 mm, carreggiata posteriore 1247 mm, lunghezza 3400 mm, larghezza 1450 mm, peso a vuoto 765 kg.

Prestazioni:

velocità 170 km/h.

