

RUOTECLASSICHE

REGINE DEL PASSATO

CORVETTE

*La scoperta
dell'America*



NATE PER CORRERE

*"F&M Special" 1969:
la barchetta di Lancia*

PROVA SU STRADA

Ferrari "250 GTL" 1964



CISITALIA

Libere di correre

Lieto fine, come nelle fiabe. Si temeva un recupero impossibile dei tre preziosi rottami, trovati sette anni fa in Argentina. Invece, due tenaci collezionisti hanno riportato le berlinette di Dusio in condizioni smaglianti. Raffinate tecniche di restauro per l'alluminio e verniciatura "alla nitro" come usava una volta

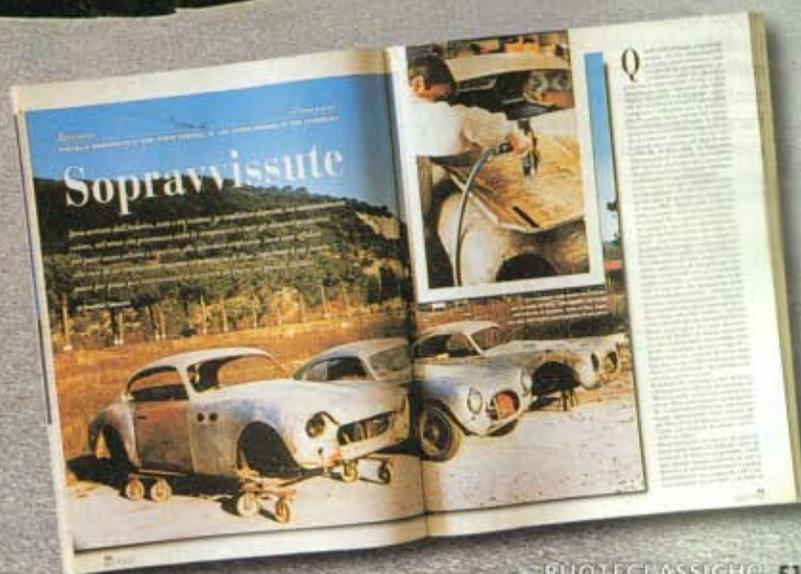


Ruoteclassiche, luglio-agosto 1997, pagina 60. Nella foto di apertura del servizio tre berlinette Cisitalia "202" giacciono, incomplete, nel cortile di un restauratore in Toscana. Arrivate dal Sudamerica da qualche anno, acquistate da collezionisti italiani, erano in attesa di essere restaurate. Non deve stupire il fatto che arrivassero da così lontano: l'Argentina, infatti, è il Paese dove Piero Dusio, fondatore della marca torinese, si era trasferito nel 1948 a seguito delle difficoltà economiche nelle quali versava la sua azienda. A quel

tempo Dusio, confidando nell'incontenibile entusiasmo degli argentini per le competizioni, riuscì a convincere il presidente Domingo Peron, grande appassionato di automobili, a facilitargli la realizzazione della Autoar, con sede a Buenos Aires, un'azienda destinata a produrre anche vetture da corsa. È naturale che Dusio facesse arrivare in quel Paese alcune "202" contando di venderle, tra cui, quasi certamente, anche i tre esemplari protagonisti di questa storia, contraddistinti dai numeri di telaio 008, 033 e 162. Furono ritrovati nelle peggiori ►

QUATTRO ANNI DOPO

Sulla strada della Coppa della Collina, in provincia di Pistoia, ecco le tre Cisitalia dopo il restauro, iniziato nel 1997 e il cui avvio venne documentato sul fascicolo di Ruoteclassiche di agosto di quell'anno. In primo piano la numero di telaio 008 del 1947, al centro la "033" del 1948, a destra la "162" del 1950, una delle ultime "202" prodotte.





IL CARROZZIERE



“Le ho restaurate come un affresco”

Mario Faralli ha lavorato sulle carrozzerie delle tre Cisitalia. Forte di una lunga esperienza nel ripristino dell'alluminio, è in grado di “salvare” completamente una scocca comportandosi come se lavorasse su un affresco del Quattrocento. “Non c'è paragone tra l'importanza storica di una carrozzeria autentica rispetto a un'altra rifatta. Con l'alluminio non ci sono alternative: la ‘pelle’ va staccata e bonificata, prima sostituendo solo le parti irrecuperabili, in genere quelle attaccate dall'ossido, poi decapando accuratamente le lamiere e proteggendole con un antiossidante molto efficace. I risultati sono ottimi: l'ossido non ricompare più e la vettura torna esattamente come era”. Ma anche nel campo della verniciatura Faralli possiede la mentalità dello storico e non si sognerebbe

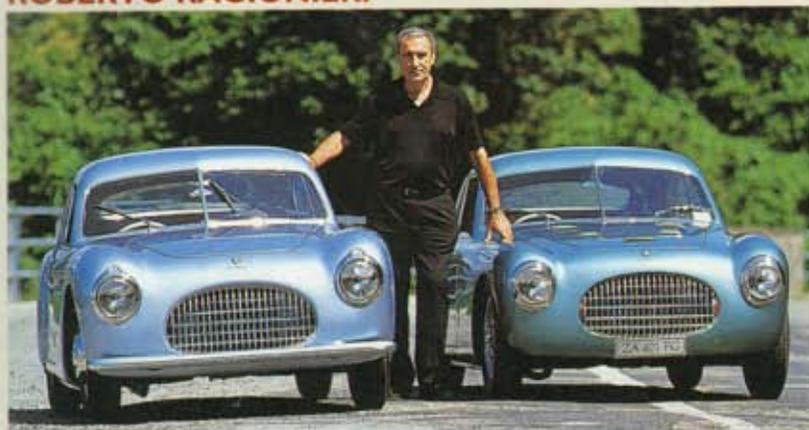
mai di usare una moderna vernice a due componenti su una vettura degli anni Cinquanta e Sessanta. “Il risultato è ottimo anche con la vecchia vernice alla nitrocellulosa, ormai quasi bandita perché ritenuta di scarsa qualità. In più, si salvaguarda il metodo di lavoro dell'epoca”.

► condizioni immaginabili, al punto che nessuno sembrava avere il coraggio di iniziarne il restauro. Si deve quindi alla segnalazione di un appassionato argentino di Cisitalia, Alberto Lugo, se le tre berlinette varcarono nuovamente l'oceano per approdare a Livorno. Oggi sono tornate al loro antico splendore dopo un lungo e complesso lavoro che ne ha anche decifrato e approfondito i risvolti storici, stabilendo con certezza l'originaria configurazione di ciascuna. Questi tre esemplari, costruiti fra il 1947 e il 1950 e allestiti da carrozzieri esterni alla Cisitalia, presentavano infatti tre distinti allestimenti estetici che, a prima vista, avevano creato non poche perplessità. Fu così deciso di procedere all'esame spettrografico dell'alluminio delle carrozzerie per verificare, ad esempio, se le “pinne” della “033” fossero d'origine o applicate successivamente. E, poiché la composizione dell'alluminio risultò omogenea, fu deciso di lasciarle, mantenendo intatta l'affascinante foggia che riconduce alla berlinetta aerodinamica di Giovanni Savonuzzi (Ruoteclassiche di settembre, pagina 84). Nel corso di questi quattro ►





ROBERTO RAGIONIERI



“Con una delle tre ho pagato il restauro”

Industriale di Empoli e collezionista di automobili e di moto storiche, Roberto Ragionieri è il fortunato proprietario delle vetture “008” e “033”. “La Cisitalia mi era sempre rimasta impressa nella mente. Mio padre ne aveva una e ricordo che quando avevo dieci anni ci salivo spesso. Per la verità sono molto appassionato di Abarth e mi piacciono molto anche le Ferrari e le vetture inglesi, ma non avevo mai abbandonato l’idea di trovare una Cisitalia. Quando mi fu offerta la possibilità di entrare in possesso di quella straordinaria berlinetta da competizione, quella con le pinne posteriori, mi sembrò di vivere un sogno. Peccato che non fosse da sola, perché per averla ho dovuto comprare anche le sue due sorelle, quelle con telaio 008 e 162. Ma quando vidi quei tre capolavori, anche se in condizioni che è dir poco definire disastrose, me ne invaghii a tal punto che il lato economico,

rappresentato dall’onerossissimo restauro, passò immediatamente in secondo piano. Le acquistai in fotografia fidandomi del venditore, ben sapendo di compiere un’imprudenza, ma mi andò bene. Quando finalmente le tre Cisitalia arrivarono in Italia, decisi di venderne una per alleggerire i costi di restauro delle altre due. Sono però contento che sia finita nelle mani di un amico. Ogni tanto ci troviamo e andiamo a fare qualche giro sull’Appennino”.

► anni sono stati effettuati interventi assai profondi, come lo smantellamento delle carrozzerie e la separazione del rivestimento in lega di alluminio dall’ossatura di acciaio e dal telaio tubolare ad essa collegato. Per mantenere il più possibile la “pelle” autentica sono stati effettuati lavori complessi e sicuramente più lunghi e costosi della semplice sostituzione dei pannelli danneggiati con altri nuovi. Le Cisitalia sono state quindi ricomposte utilizzando il rivestimento originale in lega di alluminio, opportunamente disossidato e trattato, limitando la produzione di parti nuove solo a piccole zone profondamente deteriorate e irrecuperabili. Il contatto dell’alluminio con l’ossatura di acciaio favorisce infatti un pericoloso processo galvanico: l’alluminio è sensibile all’ossidazione e produce quella caratteristica polvere bianca che solleva la vernice. L’esame spettrografico ha consentito di stabilire quindi che la “162”, che presentava un frontale con le palpebre sui fari, non era nata così ed era invece simile alla “008”. Se ne è quindi attribuita la paternità alla Stabilimenti Farina e non più a Vignale, come si era pensato all’inizio. Per quanto riguarda la meccanica, tutte e ►

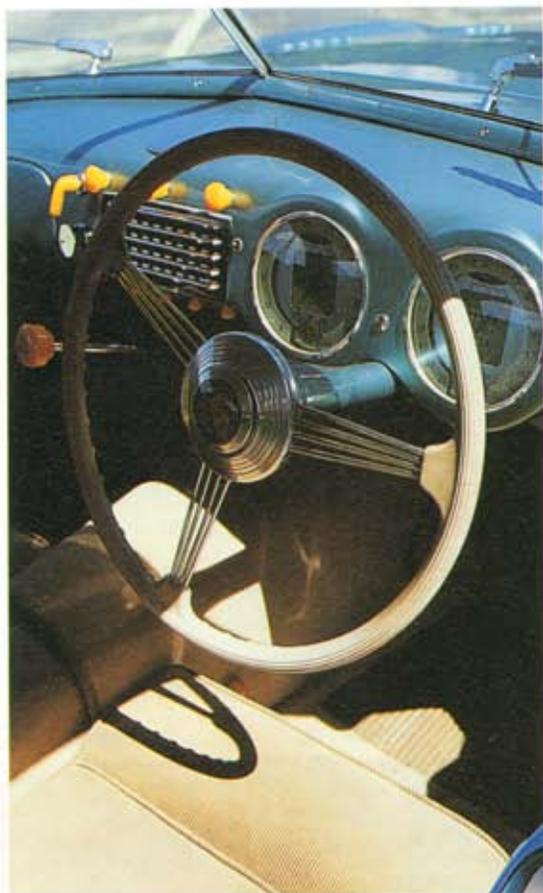


RESTAURI

Cisitalia

Le "202" ritrovate

Quelle pinne posteriori che ricordano tanto la berlinetta di Savonuzzi



◀ BEL VOLANTE

Il cruscotto è identico a quello della "008", con due grandi strumenti e la lunga leva del cambio. Anche questa vettura ha il parabrezza diviso in due.

▽ MOSTRA LE PINNE

Un gradevole verde tenue metallizzato caratterizza questo esemplare dotato di motore più potente e di carrozzeria con piccole pinne posteriori che ricordano le Cisitalia da corsa di Savonuzzi.

TELAIO 033



LA PROVA DELLA VERITÀ

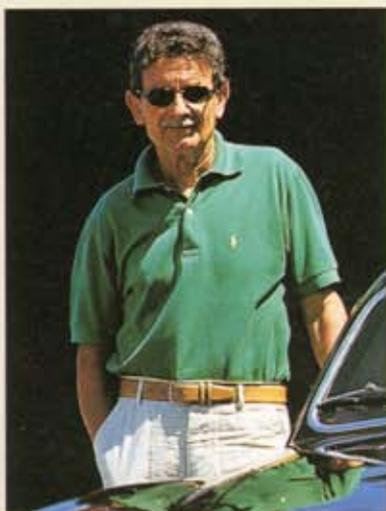
L'esame spettrografico della lamiera (sopra) ha consentito di verificare quali elementi della scocca erano originali e quali impropri. Si è avuta così la conferma che le pinne posteriori non erano posticce ma erano nate insieme alla vettura. La linea è di Pinin Farina.





FRANCO MALTAGLIATI “Vista e piaciuta”

Il proprietario della Cisitalia “162” è uno dei più noti coiffeur della Toscana. Franco Maltagliati è infatti ben conosciuto a Montecatini Terme dove annovera tra i suoi clienti Katia Ricciarelli, Miranda Martino, Patty Pravo. Ma anche con le mani impegnate a sistemare teste tanto famose, Maltagliati trova il tempo per prendere il volante delle sue auto storiche, nei cui confronti prova un’attrazione incontenibile. Ma quella della sua collezione che più lo affascina è proprio la Cisitalia, per lui una scoperta sensazionale: “Non credevo potesse esistere un’automobile di cinquant’anni fa così bella e dalla linea così equilibrata. L’avevo vista solo in fotografia e la conoscevo soprattutto perché me ne aveva parlato molto mio padre. L’ho acquistata a scatola chiusa, ancora in fase di restauro, perché mi fidavo del carrozziere che l’aveva in



mano: sapevo che il risultato sarebbe stato del massimo livello. Da quando la uso ho avuto una infinità di soddisfazioni, non solo per la piacevolezza della guida, ma anche per gli apprezzamenti che ricevo sia ai raduni sia dalla gente che incontro per strada”.

▶ tre le vetture hanno avuto bisogno di un completo rifacimento. Ricordiamo in proposito che il motore della “202” deriva da quello della Fiat “1100”, con cilindrata di 1089 cm³ (55 CV) per le Cisitalia con telaio 008 e 162 e cilindrata di 1187 cm³ (70 CV) per la “033”. Sembrerà curioso, ma certi ricambi si sono rivelati di facile reperimento, come i cilindretti e la pompa dei freni, che sono ancora in uso oggi, pressoché identici, su certi veicoli commerciali Fiat. I tipici fanalini posteriori non appartengono invece a nessuna vettura di serie, ma venivano usati dalla maggior parte dei carrozzieri dell’epoca. I paraurti in alluminio della “008” non c’erano più: si è fatto ricorso a modelli in legno ricavati da elementi autentici presi da un’altra “202” perfettamente conservata. Per quanto riguarda la tappezzeria, quella della “162” e della “033” era quasi completamente distrutta e ne restavano solo alcuni frammenti, che sono stati però sufficienti a Enrico Carli di Montecatini per rifarla in modo impeccabile. Sulla “008”, invece, l’interno era conservato e non vi sono stati dubbi sull’allestimento. ■

IL MECCANICO “Provate al banco”

Piero Falorni ha superato la sessantina ed è in procinto di abbandonare l’attività per mettersi a riposo. Ha curato personalmente il restauro della meccanica delle tre Cisitalia: “La perfetta equilibratura di ogni organo in movimento è essenziale, così come la perfetta equivalenza di volume fra le camere di scoppio. Può accadere che una riparazione modifichi il volume di una camera causando un’imperfetto funzionamento. Per questo è indispensabile effettuare la messa a punto al banco. Si tratta di un’apparecchiatura indispensabile: è qui che ho fatto compiere ai motori di queste Cisitalia i primi cicli del delicato rodaggio, al riparo dall’uso dell’inesperto che avrebbe potuto pregiudicare il lavoro svolto. Al banco ho anche avuto modo di verificare il tipo più idoneo di candela, la fase più corretta, l’assenza di trafilemanti d’olio e di acqua”.



Cisitalia

Le "202" ritrovate

Cilindretti e pompa dei freni sono quasi identici a quelli dei furgoncini Fiat



TELAIO 162



L'HANNO RIMESSA IN FORMA

Il frontale di questo esemplare era stato ampiamente modificato. Qui sopra lo vediamo riportato alle condizioni d'origine. In alto, il cruscotto così come appariva dopo il ritrovamento della vettura. Rispetto alle "sorelle" presenta alcune varianti al cassetto e nella zona dei pulsanti.

▽ FINE CARRIERA

La linea, inizialmente ritenuta di Vignale, dopo attente ricerche è stata attribuita agli Stabilimenti Farina. Questa vettura è una delle ultime Cisitalia costruite.

△ DI DESTRA

Anche questo esemplare ha la guida a destra. Ciò provoca inizialmente qualche imbarazzo nell'uso del cambio. Anche i sorpassi sono piuttosto difficoltosi.



Cisitalia
"202"

La buona azione del telaio

La struttura tubolare esalta le doti dell'onesto "1100". Che nella versione potenziata (1187 cm³ e 70 CV) dell'esemplare col telaio 033 è assai più sportivo

di Maurizio Tabucchi, foto di Alfredo Albertini



L'equivoco in cui si può facilmente cadere, sedendosi alla guida di una Cisitalia "202", è quello di ritenere che allo straordinario moderno design corrispondano esaltanti prestazioni e facilità di guida. Ma è bene tornare subito alla realtà: la "202" è una vettura progettata a metà degli anni Quaranta che risente di tutti quei limiti che l'evoluzione tecnica rimosse solo negli anni Cinquanta, più o meno quando apparve la "Giuletta". La chiave di contatto è il tipico "chiodo" delle vetture d'anteguerra e per l'avviamento bisogna tirare un pomello che si trova sotto al cruscotto. Il motore è subito pronto e vivace e fa intuire il suo notevole potenziale. Si rivela anche dotato di una buona

coppia ai bassi regimi. Il volante a destra non aiuta l'uso del cambio, che è del resto quello della Fiat "1100", con prima e seconda non sincronizzate. In curva si apprezza una buona stabilità, ma si avverte una leggera predisposizione al sottosterzo causata dal naturale squilibrio dei pesi, dovuto al gruppo motore-cambio e al serbatoio del carburante anteriori. Nei repentini cambiamenti di traiettoria la vettura si comporta piuttosto bene: si "sente" la presenza del telaio tubolare che non accenna a flettere. Anche il ponte posteriore, sebbene sia praticamente quello rigido della Fiat "1100", non dà segni di incertezza, ma "collabora" con l'avantreno, dotato invece di sospensioni a ruote indipendenti. Le



caratteristiche delle Cisitalia telaio 008 e telaio 162 si equivalgono: i motori provati al banco hanno infatti indicato la stessa potenza. L'esemplare contraddistinto dal numero 033 (quello cioè con le «pinne») ha invece il motore con cilindrata di 1187 cm³ (anziché 1089 cm³) e 70 CV contro 55: la guida è quindi più entusiasmante e permette al pilota di osare un po' di più, tirando le marce fino a 6000 giri. Del resto, la berlina "033" era destinata alle competizioni e, grazie al rapporto di compressione di 8,5:1 e a una generale riduzione del peso, era in grado di raggiungere agevolmente una velocità di 170 km/h. Niente male per una "1200" costruita alla fine degli anni Quaranta. ■

CUOR DI MILLECENTO

Il motore della Cisitalia deriva da quello della Fiat "1100": la cilindrata è di 1089 cm³ (1187 cm³ per l'esemplare "033", nella foto) e la potenza di 55 CV (70 per la "033"). La distribuzione è a valvole in testa con aste e bilancieri, il basamento in ghisa e la testata d'alluminio. Si notino i due carburatori. Le "202" hanno mediamente una quotazione di 67.000 €.

