

La Historia de Cisitalia "L' Ultimo Modello"

lunes 24 de enero de 2011



Hoy quiero dejaros, un nuevo artículo, sobre uno de esos pequeños fabricantes italianos de deportivos, nacidos tras gran éxito en las competiciones automovilísticas, después de la Segunda Guerra Mundial, como Ferrari o Maserati.

El origen de su nombre, deriva como acrónimo de "Consorzio Industriale Sportive Italia", un conglomerado de negocios fundado en Turín en 1946 por Piero Dusio un rico industrial y deportista, con una pasión por el deporte del motor que anhelaba construir sus propios coches. Cisitalia, además de construir automóviles de calle en series limitadas, también fue constructor de Fórmula Uno. Sería, Piero Dusio el que participaría únicamente en el Gran Premio de Italia de 1952, al volante de un Cisitalia.



Logo de Cisitalia

Su fundador, Piero Dusio nació en Scurzolengo en la provincia de Asti . Comenzó su carrera deportiva, como futbolista donde jugó en al *Juventus* desde 1921 hasta 1922, pero su carrera futbolística se vio truncada tras una lesión en la rodilla. Después Dusio entró en el negocio textil, en un principio la fabricación de hule seguido por artículos deportivos, especializada en raquetas de tenis, bicicletas, y prendas de vestir y, durante la guerra, uniformes militares. También se dedicaría a la promoción inmobiliaria.

Posteriormente, la ex estrella del fútbol se convirtió en un piloto de carreras amateur muy capaz, disputando la Mille Miglia entre 1929 y 1938, tiempo durante el cual terminó sexto en el 1936 Gran Premio de Italia conduciendo un Maserati 6C -34 por su propio equipo, la Scuderia Torino , y ganó en su clase la Mille Miglia de 1937 en una Siata 500cc.

Después de la guerra, en 1946, el conglomerado Piero Dusio, el Consorzio Industriale Sportiva Italia, entró en el negocio de la construcción de automóviles. Se abrió una fábrica en Turín y se convirtió en la primera compañía en fabricar automóviles totalmente nuevos en Italia después de la guerra, derrotando a Fiat y Ferrari. El nombre de la empresa se hizo paso a usar el acrónimo de Cisitalia se derivó como marca. Dusio convenció a los ingenieros de Fiat Dante Giocosa y Giovanni Savonuzzi a unirse a Cisitalia. Además se les unió el conocido piloto de Grand Prix Piero Taruffi, que se convertiría en director de carreras, asesor técnico y jefe de pruebas.



Piero Dusio posando junto a un automovil

El primer Cisitalia, el monoplaza Cisitalia D46, con esto Piero Dusio lograba su sueño comenzar su carrera como constructor. Los primeros automóviles de Cisitalia se basarían en componentes mecánicos de Fiat, y el x se podría decirse que utilizó por primera vez en el automovilismo y los coches de producción incluso anterior a la Maserati Birdcage por varios años, el chasis Space Frame, que proporcionaba una rigidez notable, que se notaba en una conducción precisa. El desarrollo del coche corrió a cargo de Dante Giacosa tenía amplios conocimientos de los componentes de Fiat, debido a su experiencia en Fiat, tanto es así que él había diseñado el legendario 500 Fiat Topolino antes de la guerra. El motor y la suspensión derivaban directamente desde el pequeño Fiat, pero sería muy modificado para su nuevo cometido, las carreras. El motor también recibiría modificaciones como el cárter seco lubricación y se ajustó aún más para aumentar considerablemente la potencia, hasta los 60-70 CV potencia, lo que sumado a su extrema ligereza, de menos de 400 Kg, lo que le permitía obtener un gran rendimiento competitivo, en las carreras. Dante Giacosa diseñaría un automóvil de competición muy económico pero efectivo.

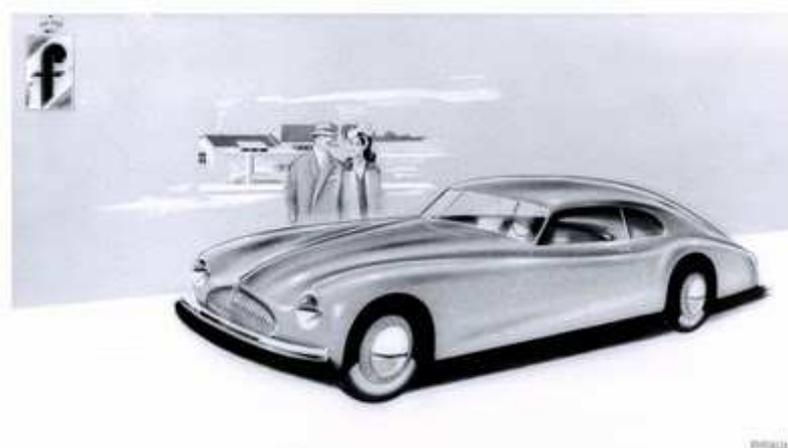


Siete de estos coches se inscribieron en el Brezzi Copa celebrada en Turín 's Valentino Park en septiembre de 1946. Contra algunas de las mejores marcas de su época, incluyendo Maserati, Simca-Gordini, e incluso [Auto Avio Costruzioni](#) (Los primeros coches realizados por Enzo Ferrari), y los mejores pilotos de la época. Los comienzos, no pudieran ser mejores, ya que él ganó el evento con uno de sus Cisitalia D46, pero lo más sorprendente es que los Cisitalia coparon los tres puestos del podio, con Franco Cortese segunda posición y Louis Chiron terminaría tercero, además de que habría que sumar, el quinto puesto de Raymond Sommer, mientras que el caso del hombre, el gran Tazio Nuvolari, terminaría 13º. El sueño de Dusio de un modelo fabricado en serie, quedó en la nada, pero los Cisitalia D46 empezaron a dominar la serie voiturette. Pilotos de gran talento como Tazio Nuvolari pilotaría D46 a múltiples éxitos frente a automóviles de competición, técnicamente más avanzados pero más viejos.



Nuvolari pilotando un Cisitalia D46

A raíz de la D46, el siguiente paso lógico para Cisitalia era producir un coche de carretera. El Cisitalia 202, que estaba basado básicamente en el mismo diseño del Cisitalia D46. Para ello Piero Dusio encargaría varios automóviles de los principales diseñadores de Europa. El primero fue carrozado por Carrozzeria Colli y la segunda por Vignale. Pero sería Pinin Farina, el autor de la carrocería del Cisitalia 202 GT. Debido a su producción artesanal, sólo se produjeron 170, (17 Spiders y 153 Coupes) Cisitalia 202 entre 1947 y 1952. Cuando se presentó por primera vez al público en Villa d'Este de la Copa de Oro en Como, Italia, y en el 1947 Salón del Automóvil de París , el Cisitalia "202" GT fue un éxito rotundo. El Cisitalia 202 GT, fue un logro técnico y estético que transformó diseño de la carrocería del automóvil después de la guerra.



Un boceto del diseño de Pinin Farina

Basándose en estudios de aerodinámica desarrollado para las carreras de coches, el Cisitalia ofrece uno de los ejemplos más logrados de la carrocería, concebido como un solo cuerpo. El techo, las aletas, las defensas, y los faros son parte integral de la carrocería, como si fuera de la superficie continua, en lugar

de añadido, como era habitual en los automóviles de la época. Antes del Cisitalia, el enfoque prevaleciente seguido por los diseñadores de automóviles era el de definición cada uno de los volúmenes del automóvil como compartimentos distintivos, uno para los pasajeros, otro para el motor y faros eran tomados como apéndices anexos al automóvil. En el Cisitalia, no hay bordes afilados, las líneas onduladas, mantienen las líneas unidas y la unidad, creando una sensación de velocidad.



El Cisitalia 202 posando en Turin

El extraordinario diseño, creado por Pinin Farina, para Cisitalia fue honrado por el Museo de Arte Moderno de Nueva York en 1951. En la primera exposición del MOMA sobre el diseño del automóvil, llamado "Eight Automobiles", el Cisitalia fue exhibido con otros siete automóviles (Mercedes-Benz SS tourer de 1930, Bentley saloon carrozado por James Young de 1939, Talbot-Lago Figoni Coupé de 1939, Willys Jeep de 1951, Cord 812 Custom Beverly Sedan de 1937, MG TC de 1948, y un Lincoln Continental Coupe 1941). El Cisitalia todavía forma parte del MoMA en su colección permanente.



El Cisitalia 202 GT levantando admiración en las calles de Nueva York

Desde los Cisitalia 202, nunca hizo una producción a gran escala y todos los automoviles fueron realizados a mano, el pequeño pero talentoso grupo de Cisitalia, incluía, Carlo Abarth (Que sería posteriormente fundador del preparador que llevaba su apellido), Dante Giacosa y Savonuzzi Giovanni. Del Cisitalia 202, se realizaron algunas versiones especiales.



Para la temporada de 1947, Giovanni Savonuzzi, que había diseñado la mayor parte de los 202, esbozó una carrocería coupé de competición. El diseño fue ejecutado por Stabilimenti Farina tanto el chasis # 101 y # 102. Después de terminar los dos coupés, se realizó una versión spider, denominado 202 SMM (Spider Mille Miglia), se incluyó la denominación MM que adornaba todos los coches de competición. El Cisitalia 202 SMM, tenía una distancia entre ejes de 2.450 mm. Su carrocería era movida por un motor de cuatro cilindros en línea, que procedía del preparador francés Gordini, con una cilindrada de 1.300 cc, y alimentada por dos carburadores. El cambio corría a cargo de una caja de cambios de 4 velocidades, además de suspensión delantera independiente mediante brazos oscilantes y ballestas transversales y además de contar frenos de tambor en las cuatro ruedas.



El frontal del Cisitalia 202 SMM

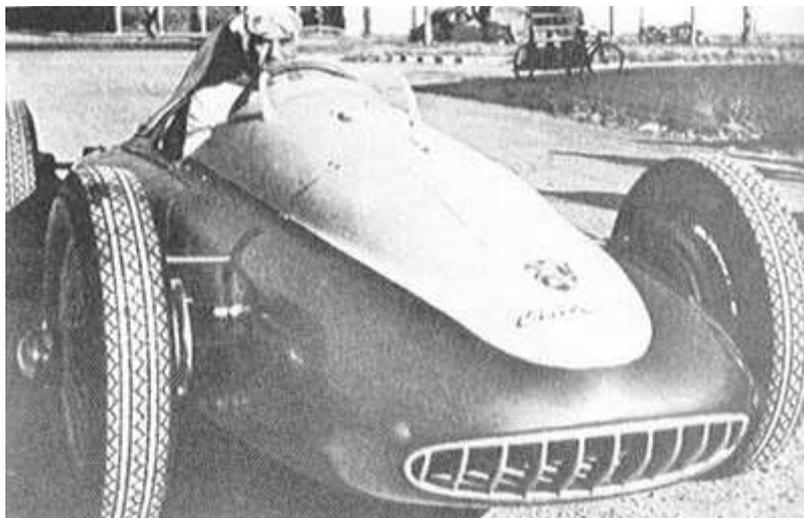
En el Mille Miglia de ese mismo año, Cisitalia 202 SMM, demostró realmente sus cualidades en la mayor parte de la carrera en las experimentadas manos del gran Tazio Nuvolari, que estaba enfermo por aquel entonces. A pesar de tener una competencia que contaba, con motores de hasta tres veces más grande, Nuvolari consiguió frenar la competencia hasta que los problemas producidos lluvia, provocaron que perdiese el primer puesto de la general. El resultado final de Nuvolari, sería un segundo puesto en la general y el primer puesto en su clase. Pero para reconocer el esfuerzo épico realizado por Tazio Nuvolari, el coche pasaría a ser conocido como Cisitalia 202 SMM Nuvolari.



Debido a los los buenos resultados obtenidos en la Mille Miglia, el Cisitalia SMM 202, Stabilimenti Farina continuó la producción para varios clientes. En total, se fabricaron alrededor de 20 Cisitalia 202 SMM, todos eran muy similar al automóvil, con el que había ganado Nuvolari. Además, un Cisitalia 202 SMM, con el número de chasis #005, que disputó la temporada de 1948 con Piero Dusio al volante. Con el que competiría en la Mille Miglia de ese año con su hijo como copiloto, pero la pareja no logró terminar la carrera. Después de la carrera, los faros serían carenados para mejorar la aerodinámica. Dusio se fue para la Argentina en 1949 y el coche fue vendido a Nico Dellepiane, quien corrió con gran éxito, ganando el Campeonato de 1500 cc en 1950. Posteriormente fue vendido a Ernesto Tornquist y ganó el Campeonato de nuevo en 1951. Con el motor fue cambiado posteriormente por un motor 1.4 litros origen Gordini que el coche conserva hasta nuestros días, momento en el que se dio a conocer el coche como Cisitalia 202 SMM Speciale. Con este coche, Tornquist ganaría el Campeonato en 1952, 1953, 1954 y 1955.

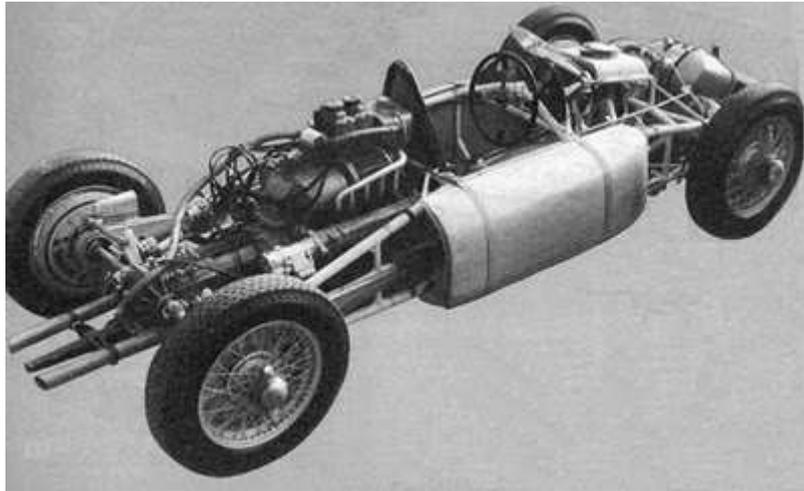


El éxito condujo a un ambicioso proyecto para los monoplazas mucho más que resultaría demasiado para la pequeña empresa. El plan de Dusio era producir un coche de Fórmula 1, el Cisitalia Porsche 360 y que sería diseñado por la compañía del genial Dr. Ferdinand Porsche, la Porsche Büro. A pesar de esto los resultados de este coche, fueron francamente decepcionante, ya que el propio Piero Dusio trataría de calificar el coche para el Gran Premio de Italia de 1952, pero fracaso debido a problemas de motor. Pero finalmente, el sueño de Piero Dusio llegó a su fin cuando, gracias a unos gastos exagerados, en parte debido a la construcción de costosos Cisitalia Porsche 360, cuatro ruedas motrices en un Formula uno.



El Cisitalia Porsche 360, que podría haber sido una revolución

Una empresa como Porsche podría haber sido capaz de desarrollar una propuesta de coche de carreras para Cisitalia capaz de ganar, pero, para entonces los problemas de liquidez, no se lo permitirían. Si la obra de Porsche y Piero Dusio hubiera seguido los planes previstos, la historia de las carreras de Gran Premio, quizás hubieran sido muy diferentes.



El chasis desnudo de un Cisitalia 360

Además, hay que añadir los modelos Cisitalia 303, un coupé, con un motor de cuatro en línea, de 1089 cc. El motor era de un solo árbol de levas en cabeza y con ocho válvulas y una potencia de 52.0 hp a 5500 rpm. Además de contar con tracción trasera y cambio manual de cuatro velocidades, todos estos factores le permitían alcanzar una velocidad de 140 Km/h. El Cisitalia 505 DF, del que sólo 10 unidades de este hermoso automóvil fueron construidos, las siglas *DF*, eran acrónimo de "*Derivado de Fiat*" ya que el motor y el bastidor eran procedentes de un Fiat 1900.



El espectacular Cisitalia 505 DF, uno de los 10 producidos

Carlo Dusio, el hijo de Pietro, fundador de la marca, vio la oportunidad de salvar la compañía, realizando una línea de automóviles destinados a los EEUU, utilizando los componentes de la multinacional Ford Motors, de esta unión nació el Cisitalia 808 X fueron unos automóviles experimentales, diseñados por el carrocerero italiano Vignale, del que sólo se construyeron alrededor de 3 o 4. Estos estaban basados en el chasis del Ford Thunderbird y motor de 322 cu/in de origen Ford, que ofrecía 225 CV y con una caja de cambio de tres velocidades.



El elegante diseño del Cisitalia 808 X con componentes Ford

Pero Cisitalia entraría en quiebra en 1949 y que sería vendida en 1952. La producción total de Cisitalia, esta alrededor de 200 automóviles, una producción muy escasa, pero que tendrían un gran impacto en otras marcas posteriormente, incluyendo, a Carlo Abarth que comenzó su imperio automotriz propios con los activos de la empresa que fracasó, tanto es así que los primeros coches Abarth se basaron en los diseños Cisitalia.

Piero Dusio se trasladó a la Argentina se fundó Automotores Argentinos SAIC con el apoyo financiero de Juan Perón aprovechando la presencia de Fiat en Argentina, y con el propósito de construir automóviles deportivos. Pero entre 1961 y 1962 produjo aproximadamente 170 unidades. Debido al bajo porcentaje de elementos nacionales utilizado en la producción de automotores, el Poder Ejecutivo Nacional decide retirarle la licencia para producir automóviles de acuerdo con el régimen automotor vigente. Posteriormente Piero Dusio moriría en Buenos Aires en 1975.



Un Cisitalia 750 Coupe fabricado en Argentina

- Un Cordial Saludo