

28 maart 1987
32e jaargang nr. 7
f5,25 — Bfr. 105

AUTO

VISIE



MIAMI VICE FERRARI

TEST LANCIA YPSILON TURBO

INRUILPRIJZEN ■ EXCLUSIEF: NIEUWE REGATA



Extravagante Cisitalia Savonuzzi aerodinamica

Een der grote Italiaanse avonturen kort na de oorlog was Cisitalia. In deze fabriek, een verzamelplaats van vindingrijkheid, inspiratie en enthousiasme, ontstond de „aerodinamica Savonuzzi”, bij de kenners ook bekend als de „Savonuzzi streamliner”. Een unieke racer waarvan er slechts twee zijn gebouwd. Een daarvan dook, na jaren van stilte, plotseling op bij een Bredase specialist. Het aanbod om deze speciale Cisitalia te rijden, lieten we niet aan ons voorbijgaan.

De officiële benaming is Cisitalia 202 Coupé Mille Miglia, maar een liefhebber weet met „Savonuzzi streamliner” genoeg. Savonuzzi is de naam van zijn ontwerper, een ingenieur van Fiat Aviazione, die zich door Piero Dusio — industrieel, coureur, avonturier en oprichter van Cisitalia — aan het nieuwe merk had laten verbinden. Savonuzzi volgde daarmee dr. Dante Giacosa op (eveneens een Fiat-ingenieur) die in de nadagen van de Tweede Wereldoorlog gastvrijheid bij Dusio had genoten. Om de streamliner goed te plaatsen is het noodzakelijk iets van Giacosa en de door hem ontworpen racer te weten.

Dusio 1946

Giacosa, wiens eigen huis was platgebombardeerd, ontwierp overdag nieuwe Fiats voor na de oorlog. 's Avonds werkte hij aan een hartewens van zijn gastheer Piero Dusio: de ontwikkeling van een eigen racer die als eerste de naam Cisitalia zou gaan dragen. Giacosa maakte een uniek voertuig: een superlichte racer met een buizenframe, opgebouwd met bestaande Fiat-componenten. Dit staaltje was tot dan toe nog nauwelijks vertoond. Zo goed als alle race-auto's van die tijd waren groot en zwaar en telden veel cilinders met een forse inhoud.

De racers, D46 gedoopt naar „Dusio 1946”, kwamen voor het eerst aan de start op 3 september 1946 bij de Coppa Brezzi op het Valentino Circuit in Turijn. Aan het stuurwiel zaten niet de eersten de besten. Dusio zelf, Piero Taruffi (testrijder en ontwikkelingsingenieur bij Cisitalia) en Tazio Nuvolari (stercoureur bij het nieuwe merk). Aanvankelijk wa-



ren de Cisitalia's 16 seconden langzamer dan de grote en machtige Alfetta's 158, die twee dagen eerder op datzelfde circuit gereden hadden. Die 16 seconden waren slechts kinderspel want ze waren het verschil tussen een totaal onontwikkelde beginner en een van de meest succesvolle Grand Prix-wagens ooit.

Toen de Coppa Brezzi gewonnen werd door Dusio zelf — Nuvolari viel uit met een afgebroken stuurwiel, Taruffi trapte door zijn remmen — juichte Italië. De eclatante successen van de D46 werden op diverse circuits voortgezet en in zekere zin was de geboorte van Cisitalia (*Compagnia Industriale Sportiva Italia*) dan ook de hergeboorte van Italië.

De streamliner

De Mille Miglia lokte en Savonuzzi ging voor zijn baas Dusio aan het werk om het buizenchas-

sis van Giacosa's D46 tot een tweezitter te verbreden. De wielophanging van de D46 handhaafde hij. Dat was die van de Fiat 500 Topolino: enkele, A-vormige draagarmen met een dwarse bladveer en sterk naar binnen hellende schokdempers. Achter werd hij wat simpeler. Savonuzzi koos voor de starre achteras van de Topolino met half-elliptische bladveren en twee schokdempers per wiel, onder een hoek van 80° ten opzichte van elkaar geplaatst, één voorwaarts gericht en één achterwaarts.

In tegenstelling tot zijn impulsieve werkgever, was Savonuzzi bezadigd. Hij hield ervan systematisch te werk te gaan. Daardoor is het des te opmerkelijker dat er uit zo'n op de eerste plaats technisch brein een esthetisch zo geïnspireerd ontwerp als de streamliner is ontstaan. Savonuzzi bewees daarmee niet alleen

een begaafd ingenieur te zijn, maar ook een begaafd ontwerper. Hij beschouwde *carrozzeria* als kunst.

Beeldhouwwerk

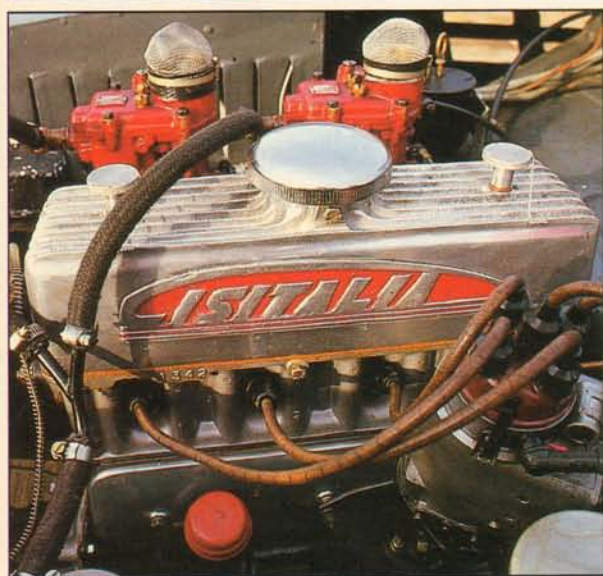
Van de Savonuzzi-streamliner zijn slechts twee exemplaren gebouwd. Het is nummer 2 die door ons de garage uitgeduwd wordt. De auto is jarenlang zoek geweest totdat Giorgio Filippini, vice-president van de „Cisitalia International Club”, hem ontdekte in een garage in Buenos Aires. Enkele jaren geleden maakte de streamliner de oversteek terug naar Italië, waar Rudy Pas en Marcel Roks, twee specialisten die onder de vlag van de Bredase Mercedes-dealer Rüttchen werken, hem ontdekten. De andere streamliner, chassisnummer 001 CMM, is in Houston (Texas) gevonden met afgeknipte vleugels en rijdt niet meer.

Buiten, als het magere zonlicht rond de uitbundige vormen van 002 CMM speelt, komt het kunststuk „Savonuzzi streamliner” pas goed tot zijn recht. De Cisitalia is klein, erg klein zelfs. Iemand in een terrein- of vrachtwagen zou er per ongeluk overheen kunnen rijden. Hoe de kleine Italiaan ook bekeken wordt, vanaf elke kant maakt hij indruk. Van voren lijkt hij op een roofvis die zijn grimme kaken openspert, happend naar prooi. De grille is geïnspireerd, zo heeft Savonuzzi ooit bevestigd, door de Mercedes W154/M163 Grand Prix-wagen van 1939. Met een en al soepelheid bewegen de vormen van de CMM achterwaarts, alleen onderbroken door de twee vlakke voorruit die onder een scherpe hoek bijeenkomen. De drie wissers,









Het beeldmerk van Cisitalia is de steenbok, temperamentvol steigerend, net zoals het zwarte paard van Ferrari. De naam „Cisitalia” is op al zijn auto's aangebracht in Piero Dusio's eigen handschrift.

Er zijn slechts twee van deze Savonuzzi streamliners gebouwd. Dit is nummer 2, met zijn 1100 cm³ viercilinder motor altijd nog goed voor meer dan 200 km/h. Piero Taruffi reed deze Cisitalia in de Mille Miglia van 1948.

waarvan er twee uit het dak steken, doen aan een vliegtuig-cockpit denken. En dan die prachtig aflopende staart en die exotische vinnen. Dit is geen carrosserie maar een beeldhouwwerk in aluminium.

Een doorontwikkelde versie van de streamliner, de 202 Coupé Gran Sports, staat al jaren in het New Yorkse Museum of Modern Art als „rijdend kunstwerk”. Bij deze Gran Sports heeft de uitbundigheid plaatsgemaakt voor subtiliteit en geen enkele auto heeft zo veel voor het Italiaanse industriële prestige betekend als deze. Ten tijde van zijn introductie werd hij beschouwd als een schitterende prestatie en in die 40 jaar heeft hij nog niets aan historische betekenis ingeboet. Maar misschien had toch de streamliner in New York moeten staan.

Windtunnel

Savonuzzi heeft al zijn verbeeldingskracht aan zijn streamliner besteed. Het ontwerp is uitvoerig uitgetest, tot snelheden van 250 km/h, in de *galleria del vento* (windtunnel) van de *Politecnico di Torino* en daar bleken de vinnen uitermate effectief. De neus van de auto loopt vrij sterk naar beneden om voor een neerwaartse druk bij hoge snelheden te zorgen. Aerodynamisch gunstig zijn de gladde en strakke flanken die aan de voorkant van de auto aanzienlijk hoger zijn dan de motorkap. Een klein spoilerletje bovenaan de achterraut leidt de lucht op de juiste manier over het staartstuk, waar twee binnenwaartse wervelingen helpen de lucht sneller tussen het wegdek en de wagenbodem te laten doorstromen. Savonuzzi had aandacht voor detail: de verzonken deurgrepen komen door een druk op de knop naar buiten. De schilden voor de achterwielen zijn de meest effectieve manier om de wielkasten als aerodynamische hindernissen uit te schakelen. Belangrijk voor een racer: in de deurstijlen zijn handgreepjes aangebracht waarmee je de wielplaten snel kunt ontgrendelen.

Aan de onderkant is de 202 Coupé Mille Miglia zo vlak mogelijk en de transmissietunnel is dichtgemaakt om de luchtstroom zo min mogelijk te hinderen.

Achter het stuur

Binnen in de auto zijn hier en daar duidelijk de buizen van het chassis waarneembaar. De zit is erg diep, de deorraampjes beginnen pas op schouderhoogte. Een knik met het hoofd is voldoende om ze aan te raken. Ook de dunne aluminium huid van het dak is dichtbij. Het dashboard is, vergeleken bij de plastic altaren van tegenwoordig, prachtig. Twee grote klokken: een toerenteller die tot 6000 gaat en een snelheidsmeter die met 205 km/h geen moeite heeft. Verder natuurlijk klokjes en meters voor

brandstof, oliedruk en watertemperatuur. Alle knoppen zijn van amberkleurig materiaal. Alfredo Vignale, die de streamliners voor Cisitalia bouwde, heeft zich niet gemakkelijk van het dashboard afgemaakt: mooie, ronde welvingen, zorgvuldig uitgeklopt. Op deze stoel, achter dit stuurwiel heeft Taruffi gezeten. Deze pedalen zijn door zijn voeten honderden malen ingedrukt tijdens de Mille Miglia van 1948. Ze laten zich overigens licht bedienen en de streamliner moet geen buitengewoon moeilijke of vermoeiende auto geweest zijn. De motor slaat onmiddellijk aan. Het is een 1100 cm³ viercilinder Cisitalia-kraftbron, eigenlijk een opgepepte Fiat-motor. Het kleine ding klinkt onverwacht krachtig, een kleine keffer met een overdosis zelfvertrouwen. Hij is onlangs gereviseerd en er geldt een limiet van 3000 toeren. Het is onbekend hoeveel toeren hij in ingelopen staat kan hebben, maar de teller gaat tot 6000 en er is geen „rood” aangegeven. Recht uit de Fiat-fabriek was zo'n motortje goed voor 32 pk, maar Dusio en de zijnen namen ze danig onder handen. Met een andere krukas, andere drijfstanden, een bewerkte aluminium cilinderkop en een enkelvoudige Magneti Marelli-ontsteking (MVE 4) kwam er, afhankelijk van de carburatie (Zenith of Weber), tussen de 60 en 65 pk uit bij 5500 min⁻¹. Onze streamliner heeft twee Webers (tipo 32 DR3) onder de kap. Cisitalia gebruikte ook andere versies van de Fiat-vierpitter, vergroot tot 1200 cm³. Draaiend op een mengsel van benzol en benzine kwamen die tot meer dan 70 pk.

Op weg

Het buizenchassis is behoorlijk stijf en de vering aan de stugge kant. De besturing voelt wat merkwaardig aan. Zij is precies en direct maar volstrekt ongevoelig voor veerbewegingen van het wiel. Daarover krijg je overigens ruimschoots informatie via het chassis. Lawaai van banden en wind is zo goed als niet aanwezig, maar de vierpitter voorin laat zich goed horen door de absolute afwezigheid van enig geluiddempend materiaal. De Fiat-vierbak schakelt redelijk snel en precies, op de ongesynchroniseerde achteruit na.

Er valt goed op te schieten met de streamliner. De motor toont geen spoor van nukkigheid en je hoeft niet per se hoog op toeren te rijden. Onze eerste indruk dat het met de Cisitalia een kwestie is van op snelheid brengen en hem koste wat het kost daar houden, moeten we als een onjuiste terzijde schuiven. We hebben weliswaar maar 60 pk ter beschikking, maar de streamliner weegt nauwelijks meer dan 650 kilo. Hij trekt dan ook stevig op, minstens zo goed als een middenklasser met een pk of 100. Bij 3000 toeren, helaas bij



Taruffi (links) aan de start van de Mille Miglia 1947 in streamliner nr 001 CMM.

onze rit de limiet, is het al een leven als een oordeel in de Savonuzzi-raket: de keffer begint op een kwaai terrier te lijken. Tegen de 6000 toeren moet de vierpitter het uitgillen, dat staat vast. Topsnelheid moet er voldoende in zitten: de streamliner haalde ooit 201 km/h op de autostrada van Turijn naar milaan. De CCM is behoorlijk springerig en Taruffi moet er op de bochtige en slechte Mille Miglia-wegen zijn handen aan vol hebben gehad. Maar niettemin leverden hij en zijn stalgenoten knappe staaltjes met de streamliners en de daarvan afgeleide spiders.

In de race

De eerste van de twee streamliners, 001 CMM, werd ingezet voor de Mille Miglia van 1947 (de eerste na de Tweede Wereldoorlog) met Piero Taruffi aan het stuurwiel. De streamliner lag, zo zegt Savonuzzi in het boek „Cisitalia”, op kop totdat bij Caltolica een gat in een zuiger de wagen aan de kant zette. Helaas waren er op dat moment geen nieuwe gesmede exemplaren voorhanden, en moesten Taruffi en zijn helpers de toevlucht nemen tot gewone, gegoten zuigers. Die hielden het maar enkele honderden kilometers uit.

Tazio Nuvolari, die was vertrokken in een cabriolet van de streamliner, wilde winnen en reed als een waanzinnige. Hij kwam steeds dichtbij de leidende Alfa Romeo 2900, bestuurd door Biondetti. Tegen het einde van de race begon het niet zo maar te regenen,

maar brak er een zondvloed van welhaast bijbelse proporties los. Nuvolari in zijn open tweezipter kreeg ontstekingsproblemen en verloor 25 minuten. Op de finishlijn had hij, na een woeste race van meer dan 16 uur, slechts 16 minuten achterstand op de Alfa. Streamliner nummer 2 werd voor het eerst ingezet voor de Mille Miglia van 1948, weer met Taruffi aan het wiel. Helaas moest hij met soortgelijke problemen als het jaar daarvoor opgeven. Maar de streamliner rehabiliteerde zich later dat jaar bij de „Circuito di Pescara”. De kleine Cisitalia, weer bestuurd door Taruffi, won met een gemiddelde van 125 km/h.

Daarna zwijgen de archieven de hele tijd over de streamliners tot 1952. Dan duikt nummer 2 plotseling op in de eindranglijst van de „Premio de la Lealtad” in Buenos Aires, op de vijfde plaats in de klasse tot 1500 cm³, met ene Herschberg als rijder. In '53 en '54 zien we deze Herschberg nog verscheidene malen terug, met de streamliner, op hoge eindklasseringen in races op het Zuidamerikaanse continent. Een succesvolle carrière kan de streamliners niet ontzegd worden.

Japan

Toen we de Cisitalia terugbrachten, vernamen we dat de nieuwe eigenaar een Japanner is. De CMM zet daarmee zijn zwerftocht over de wereld voort. In zekere zin jammer, want de Savonuzzi streamliner behoort tot het industriële of zo men wil culturele erfgoed van Europa en had eigenlijk voor ons werelddeel behouden moeten blijven.

Maar er is een herkansing. Rudy Pas en zijn partner hebben door een uitzonderlijk toeval de hand weten te leggen op de andere streamliner, nummer 001 CMM. De wagen is in ongerestaureerde staat (maar weer met vinnen) en heeft een 1200 cm³ motor, die meer dan 70 pk kan leveren. Laten we hopen dat deze wel in Europa blijft en dat we de streamliner nog terugzien tijdens een van de nieuwe edities van de Mille Miglia.



Toen streamliner nr 1 na een reeks van jaren herontdekt werd, bleek hij zijn vinnen kwijt te zijn. Savonuzzi werd erbij gehaald om uit te tekenen hoe de vin weer in originele staat kan worden teruggebracht. Savonuzzi (links) poseert hier met Nino Balestra (midden), de auteur van het boek „Cisitalia”, en Dusio's zoon Carlo (rechts) die ook in Cisitalia's geracet heeft.

Ton Rokhs