

AutoCapital



Mensile - N. 12 - Dicembre 1991 - Lire 8.500
Sped. abb. post. gruppo 111/70

**16 cilindri, 330 km/ora:
in prova la Cizeta V16T,
la rivale di Ferrari Testarossa
e Lamborghini Diablo**



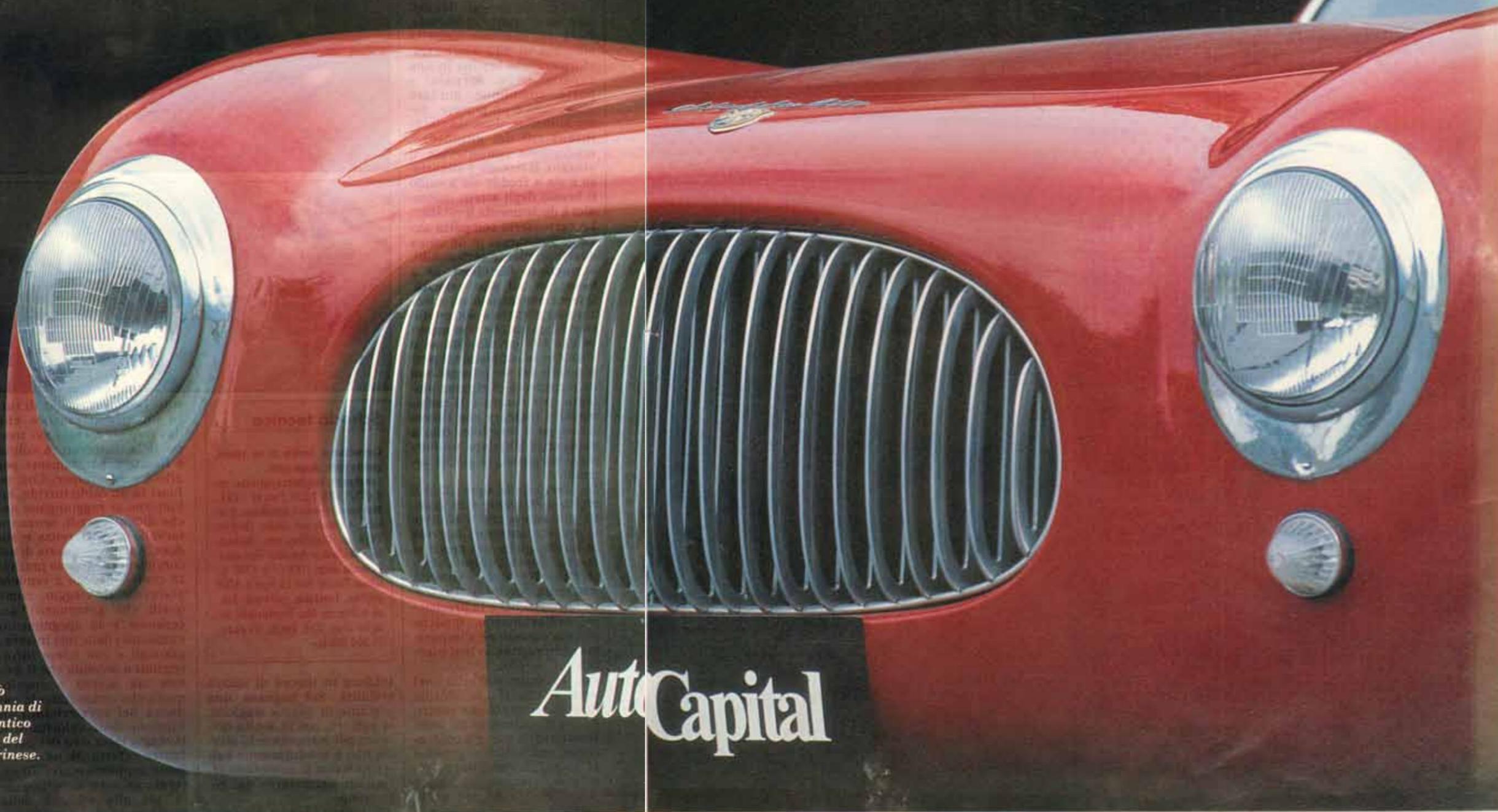
Volvo 850 Glt,
come è fatta, come va
la svedese anti
Thema e Bmw

Lancia Thema Lx,
Saab 9000 Cs: il
fascino discreto
dello stile classico

Dossier,
sapere tutto
sulle Honda
formula uno

Le preferite / Non ha vinto gare famose, non era la più veloce della sua epoca, non portava sul cofano un marchio già celebre. Ma la Cisitalia 202 si è guadagnata un posto nella storia per una dote comune a ben poche altre auto: la bellezza mozzafiato

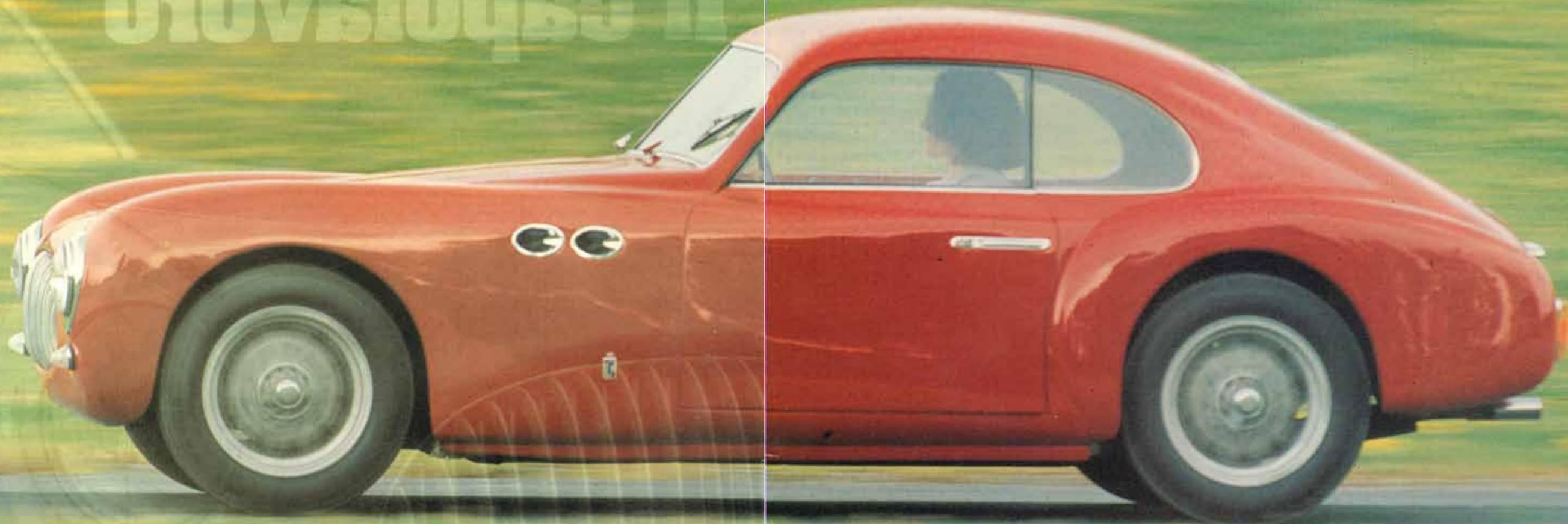
Il capolavoro



La Cisitalia 202 si può considerare l'opera omnia di Pininfarina; è un autentico compendio di bellezza del celebre carrozziere torinese.

AutoCapital

STONVIOGSE II



Biglietto da visita: l'unica vettura italiana esposta dal 1951 in una sala del Museo d'Arte contemporanea di New York. La maggior parte dei critici concorde nell'attribuire alla Cisitalia 202 la palma di opera omnia di Pininfarina. Rimane però il fatto, unanimemente riconosciuto, che la Cisitalia 202 ha comunque influenzato con le sue linee innovative tutta la produzione degli anni successivi.

La vettura che *AutoCapital* presenta su queste pagine fa parte della collezione privata della Pininfarina di Grugliasco. Per i puristi, questo esemplare

presenta alcune peculiarità perché non rispecchia fedelmente l'originale. Prima di tutto per il colore rosso che sulla 202 non è mai esistito (vedere la tabella colori a pagina 117); la mancanza di paraurti e le ruote differenti completano il quadro, persino provocatorio, di questa automobile. La Pininfarina l'ha però voluta tenere così come l'ha trovata, rispettando le modifiche apportate successivamente, e non ne ha modificato il colore per una serie di mostre e servizi fotografici in cui il rosso era basilare.

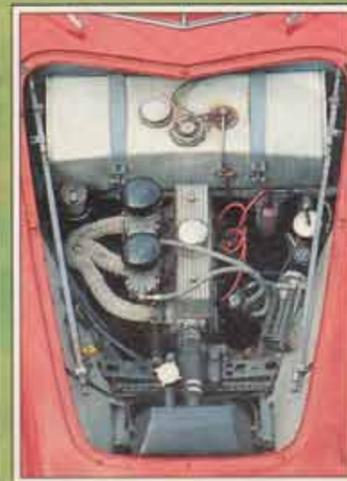
La linea della Cisitalia 202 fa

sprecare le lodi: snella, sobria, proporzionata, leggera. In una parola: bella. Sotto qualunque aspetto la si guardi, si può notare la maestria dei progettisti che hanno adattato a un telaio a traliccio di chiara marca corsaiola un vestito elegante e signorile adatto per qualsiasi uso.

Per ripercorrere la storia di questa magnifica vettura, bisogna rileggere un po' di storia della Cisitalia. La casa nasce a Torino, dal felice incontro tra l'industriale Piero Dusio e il pilota-ingegnere Piero Taruffi. Questi infatti diede il la a Dusio per realizzare un'idea che in verità en-

Nella foto grande, la 202 che appartiene alla collezione privata della Pininfarina di Grugliasco. Questo esemplare presenta alcune peculiarità rispetto all'originale, come il colore rosso che sulla 202 non è mai esistito, la mancanza di paraurti e le differenti ruote.

trambi accarezzavano già da tempo: cioè la realizzazione di un'auto da corsa i cui costi d'acquisto e manutenzione fossero molto contenuti. Viene così contattato un genio emergente, Dante Giacosa, già padre della Topolino, che nel 1944, in una Torino oscurata e impaurita per



La scheda tecnica

Motore: 4 cilindri mm 68x75; 1.089 cc; 55 Cv a 5.500 giri. **Carburatori:** 1 e 2 Weber 36 Df 4 Sp. **Lubrificazione:** serbatoio olio; radiatore olio anteriore. **Raffreddamento:** acqua; radiatore ant. e pompa. **Accensione:** spinterogoni. **Trasmissione:** frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità. **Telaio:** traliccio tubolare al cromo-molibdeno. **Sospensioni:** ant. indipendenti con balestre trasversale; post. a ponte rigido con due balestre longitudinali. **Ammortizzatori:** idraulici telescopici; 2 ant., 4 post. **Freni:** idraulici a tamburo. **Peso e misure:** kg 780; lung. m. 3,40; alt. m. 1,25 (1,39); largh. m. 1,45. **Velocità max:** 160 km/h. **Cerchi e pneumatici:** cerchi 3,50 x 15; pneumatici 5,00 x 15. **Carrozzeria:** berlina due posti in alluminio; costruita da Pininfarina e successivamente da Stabilimenti Farina e Vignale. **Esemplari costruiti:** circa 170 (compresi cabriolet). **Anna:** dal 1947 al 1952.

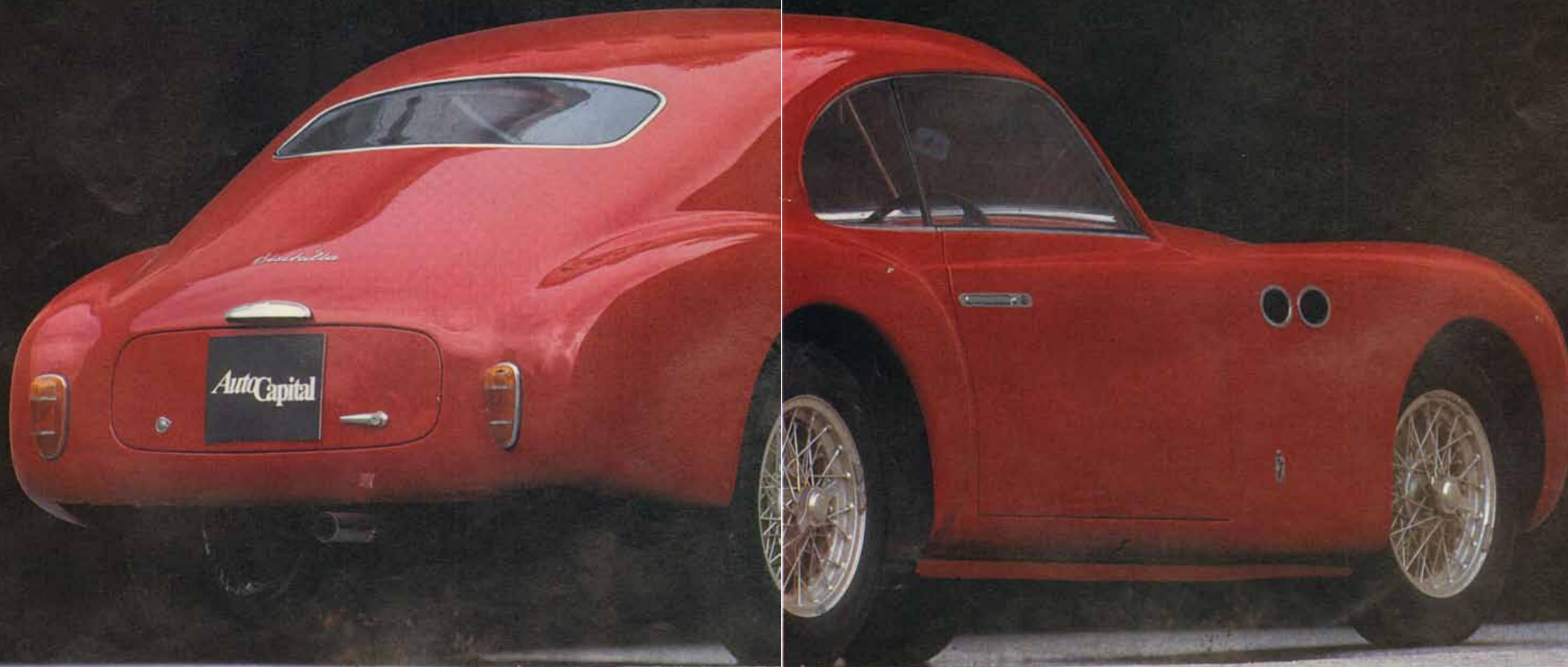
la guerra, disegna la D 46 (D per Dusio e 46 per 1946). Nasce così una piccola monoposto con telaio tubolare in cromo-molibdeno e motore derivato dalla Fiat 1100 B, il tutto per un totale di soli 370 kg, carrozzeria compresa, disegnata e realizzata da Rocco Motto di Torino. Forte di un capitale ragguardevole e di una passione creativa, Dusio inizia a lavorare per dar vita alla produzione automobilistica che passerà alla storia sotto il nome di Cisitalia (Compagnia Industriale

Sportiva Italia). Mentre Dante Giacosa interromperà la collaborazione per gli impegni alla Fiat, arriverà un altro ingegnere della Fiat Avio, Giovanni Savonuzzi, che imprimerà una svolta decisiva trasformando in industria la piccola officina artigiana. La piccola D 46, fin dalle sue prime apparizioni nel 1946, ebbe un enorme successo. Questo gioiello, pur con i suoi limiti di motore, aveva dalla sua un rapporto peso-potenza eccezionale che consentì a moltissimi piloti affi-

ciali e privati di competere con vetture di maggiore potenza e cilindrata. Alla guida della D 46, terminata la guerra e ripresa l'attività agonistica, troviamo oltre allo stesso Dusio e Taruffi piloti del calibro di Nuvolari, Ascari, Biondetti, Bracco, Chiron. Sull'onda del successo, alla corte di Dusio approdarono nomi famosi tra cui il viennese Carlo Abarth, che darà poi vita all'omonima casa, e Ferdinand Porsche, che con la Cisitalia collaborerà per diverso tempo.

Sotto qualunque aspetto la si guardi, la Cisitalia 202 stupisce per la maestria dei progettisti che sono riusciti ad adattare a un telaio a traliccio di chiara marca corsaio un vestito elegante e signorile adatto per ogni uso.

Giovanni Savonuzzi, intanto, riprendendo alcuni schizzi abbozzati da Dante Giacosa, aveva costruito un nuovo telaio per una vettura Sport a due posti. Il plotoncino Cisitalia, come la squadra torinese fu chiamata, parte-



Alla ricerca delle Cisitalia perdute

La notizia è fresca di giornata: i giapponesi, nella guerra per il controllo del mondo delle quattro ruote, stanno acquistando anche la Cisitalia. O, meglio, quel poco che ne rimane oggi unito a quel prezioso patrimonio storico che i nipponici, dall'alto di una pur perfetta e aggressiva tecnologia, non possono per forza di cose permettersi. Che prezzo può avere una fetta di storia? Rispondere oggi è ancora impossibile, ma se non ci saranno intoppi nella trattativa, il 1993 potrebbe già vedere la rinascita del leggendario marchio. «Le offerte sono molto serie», ammette Nino Balestra, gioielliere di Bassano del Grappa, da sempre storico e appassionato collezionista di Cisitalia e proprietario al 50% del marchio Cisitalia (l'altra metà è di Carlo Dusio). «Più difficile è semmai parlare del futuro: l'ipotesi concreta riguarda una produzione di vetture in serie limitata. Moderne supercar, ma con certe caratteristiche che richiamino il passato, sull'esempio della recente operazione Bugatti». Motori sotto i due litri? Vetture agili e dal design avveniristico? Molto probabile. Il marchio Cisitalia, evoca da sempre, e come pochi altri, pagine di sfide leggendarie e duelli emozionanti. La storia italiana è nota, Carlo Dusio riuscì a non far fallire l'azienda sommersa dai debiti, ma è altrettanto vero che nel 1964 dovette chiuderla per dedicarsi ad altre attività. Meno conosciute sono invece le vicende legate all'avventura argentina del padre, Piero Dusio, primo fondatore della Cisitalia ed emigrato in Sud America sul finire del 1948. Il desiderio di trovare nuovi orizzonti per la Cisitalia si arenò, anche qui per troppi debiti, a poco più di venti chilometri dal centro di Buenos Aires. Ora nello stabilimento, al n. 553 di via Almirante Brown, un supermarket ha preso il posto dell'ambiziosa fabbrica di motori e carrozze-

Nuove verità sulle vetture prodotte dalla casa di Piero Dusio vengono dall'Argentina: secondo un ricercatore di Buenos Aires l'anagrafe della marca andrebbe riveduta e corretta. Guardandosi però dai falsi in circolazione: mentre anche i giapponesi fanno piani per il futuro...



Una Cisitalia 202 in circolazione su una strada argentina.

rie aerodinamiche; tutto è cambiato e anche la zona, un tempo solo campi e paludi tra il delta del Paraná e il Rio della Plata, ha preso le sembianze di un tranquillo quartiere residenziale. Azionando all'indietro la macchina del tempo, il 9 dicembre del 1950 il generale Juan Perón visita lo stabilimento insieme ai suoi ministri e il *Clarín*, il quotidiano popolare di Buenos Aires, dedica all'avvenimento un breve articolo a pagina sette. Il ritaglio è ingiallito, ma sembra ancora trasmettere la grande, febbricitante attesa di tutto un popolo. La moderna fabbrica si chiama Autoarg, Automotores Argentinos, ma l'ultima lettera del marchio andrà poi perduta sui cofani delle vetture. Autoar è più musicale, più veloce da pronunciare: lo dicono anche i 600 operai, per lo più italiani, reclutati sulle banchine del porto. L'avvio è lento: solo cinque auto al giorno, ma il progetto ha le ali della fantasia, è dieci volte più grande: 15 mila vetture all'anno, meno di un terzo del reale fabbisogno del paese. Ma lasciando da parte le vetture pensate solo per il

mercato argentino, un curioso guazzabuglio di Fiat e Willys adattate, rivedute e corrette, quel che conta è la parte di Cisitalia emigrata, insieme a Dusio, in Sud America. E confusa con l'Autoar. Telai e motori, auto complete e carrozzerie da montare, soprattutto modelli 202, in versione cabrio e coupé. Quanti esemplari? A far luce sul mistero c'è voluta l'appassionata ricerca di un medico argentino, Sergio Lugo. «Ho avuto la fortuna», ammette con modestia, «di mettere le mani nientemeno che sull'inventario dell'epoca: le 202 furono in tutto 188, tra coupé e cabrio. E a Buenos Aires ne arrivarono esattamente 50». Attualmente gli esemplari, un centinaio nel mondo, sono ridotti in Argentina a nove, sei coupé (equamente carrozzate da Pininfarina e dagli Stabilimenti Farina). Il resto? A parte tre D46 (prodotti in 45 esemplari, ne esistono 26 in tutto il mondo) e una 204 spider Sport (una delle cinque esistenti al mondo, le altre tre sono andate perdute), regolarmente censite e studiate con cura da Sergio Lugo, il rischio di imbattersi in un falso è

davvero notevole. In Argentina, patria di repliche destinate soprattutto al mercato statunitense (che le ricicla poi, come vetture autentiche, in Europa, Australia e Giappone) tutto è possibile: nella sola Buenos Aires prosperano una decina di artigiani tanto abili nel ribattere l'alluminio quanto disposti ad ogni operazione. Per 20 mila dollari ci si può far confezionare la carrozzeria di una Cisitalia 202, con 50 mila ecco la vettura addirittura su strada. Questi i prezzi per un buon lavoro. Ma le Cisitalia, quasi per una sorta di pudore misto a rispetto, non si vedono più tanto facilmente negli affollati garage-atelier della capitale. Il boom è finito? I commercianti, fiutata la recessione mondiale, si sono tirati indietro? Altre auto in verità interessano ora i falsari, sono meno rischiose. Per la cronaca, ai primi di novembre, in Argentina solo una 202 SE coupé (telaio 073) e una Cisitalia Arbarth 204 (telaio non dichiarato) sono ancora trattabili. Ma vanno prese con le classiche pinze, non rientrano infatti nel censimento di Sergio Lugo. Quel che è certo è che il mistero Cisitalia non è ancora del tutto svelato e qualche pezzo autentico potrebbe ancora esistere. Qualcosa di inedito, a livello di prototipo o poco più. Bisogna sapere che in Argentina le auto non si sono mai trovate nei fienili, (anche se all'estero si insiste in racconti del genere), anche perché i fienili non esistono assolutamente. Né fienili né stalle. Motori e auto intere finivano invece addirittura sottoterra e questo gli europei non lo sanno. La tecnica era nata in tempo di guerra, per difendersi dai tedeschi che, con veloci incursioni, si portavano via di tutto, adattando potenti motori sportivi ad uso marino, nei cantieri bellici del Rio della Plata. Proprio nella zona in cui sarebbe sorta anni dopo l'Autoar.

Roberto Denti



capò alle Mille Miglia del 1947 con queste nuove vetture e fu un trionfo, grazie all'eccezionale agilità, tenuta di strada, frenata e ripresa. Fece man bassa di primi e secondi posti, nonché premi speciali. Solo la sfortunata privò Tazio Nuvolari, ormai 55enne, della vittoria assoluta. Sempre nel 1947, all'indomani della Mille Miglia, un altro grande entra nel mondo Cisitalia: Battista Farina, non ancora Pininfarina, che interviene per vestire un autotelaio con una carrozzeria di lusso. Savonuzzi lo affianca abbozzando alcuni disegni vicini a quelli della coupé aerodinamica e della spider. Inizialmente si dà vita a una berlinetta dall'abitacolo e dalla finestratura ampi, senza pinne e con una coda raccolta. L'approvazione è immediata e si intuisce che quella versione diverrà poi la notissima coupé 202. Su tale disegno Pininfarina lavorerà fino alla definitiva versione.

Due esemplari di 202 uscirono dalle mani di Pininfarina, realizzati in lamiera di acciaio: furono presentati ufficialmente in occasione della Fiera di Milano, il 6 settembre 1947, e successivamente al concorso di eleganza di Villa d'Este, vicino a Como, dove ottennero un vero trionfo. La Cisitalia mise in vendita questa

In queste foto: alcuni dettagli della 202 fotografata da AutoCapital, in evidenza il posto guida con la strumentazione chiara e leggibilissima, e le eleganti leve per l'apertura della porta e del finestrino.

vettura in duplice versione: la Sport con 50 Cv e la Sport Special con 60 Cv. In realtà i due modelli vennero ben presto unificati nel modello Grand Sport di 50 Cv. La casa comunicò la disponibilità dei suoi modelli, precisando che la coupé Grand Sport di Pininfarina, motore di 50 cavalli, cambio a quattro marce manuale, cinque ruote gommate, aveva un prezzo di listino di 3.900 mila lire. Con un supplemento di 300 mila lire

I colori originali

Grigio perla chiarissimo, Verde acquamarina metallizzato, Azzurro chiaro metallizzato, Blu metallizzato, Verde metallizzato, Argento metallizzato, Grigio medio, Verde bottiglia, Blu, Nero, Amaranto. Il Cisitalia International Club con sede legale c/o Automobile Club di Mantova, p.za 80° Fanteria, n. 13, 46100 Mantova, è a disposizione per ulteriori informazioni e può indicare, a chi lo richiede, marca e tipo di vernice.

veniva fornito un motore tipo MM che poteva sviluppare 55/60 cavalli, con mono o bicarburatore per una velocità di 155-175 km/ora.

Per l'inizio del 1948 la Cisitalia aveva in programma di produrre 300 coupé Grand Sport, ma le vicende economiche della casa non lo permisero. Già a metà di quell'anno Piero Dusio emigrava in Argentina sperando di ridare fiato all'economia dell'azienda italiana aprendo nuovi sbocchi al commercio.

Ma l'impresa della Autoar (Automotores Argentinos) incontrò, nonostante l'entusiasmo nazionalistico del regime di Juan Peron, difficoltà pressoché insormontabili. Lasciando l'Italia per la nuova avventura sudamericana Dusio portò con sé pezzi, ricambi, carrozzerie di Cisitalia da rimontare (vedere riquadro a pag. 116) nei magazzini della Autoar. Poca cosa, di fronte a conti fallimentari, da vera voragine finanziaria, che gravavano sull'azienda, costretta a rivedere i piani di produzione.

La Cisitalia sopravvisse in qualche modo a se stessa, sino al 1964, senza più avvicinarsi ai fasti dell'epoca della 202. È rimasto oggi solo un marchio da leggenda, il ricordo di un grande sogno estetico-avveniristico.

Vittorio Serventi