

Auto d'Epoca

GENNAIO

LIRE 8.000

SPECIALE
FORD MUSTANG

FORD MUSTANG

CARRERA PANAMERICANA

DIATTO STORY

MOSTRA DI PADOVA



Periodico Mensile - Sped. abb. post. gr. III/70 VR-CMP

AUSTRIA: 145 SC - CANADA: FRANCA: 55 FF - GERMANIA: 23 DM - MONACO-PRINC.: 55 FF - OLANDA: 21 HFL - SVIZZERA: 15 FS - SVIZZ. C.T.: 14 FS

ANNO IX - N. 1 - 1992

Mostre da ogni dove

Organizzata dal Club Auto & Moto Storiche Rovigo si svolgerà l'8 e 9 febbraio prossimi la quinta edizione della Mostra Scambio Auto e Moto Storiche Ricambi e Accessori. Quest'anno la manifestazione avrà luogo all'interno dei locali della Mobilstudio Tenari, per un totale di 7.000 metri quadri al coperto, 6.000 scoperti e di ampi spazi per il parcheggio custodito delle vetture dei visitatori. Gli orari saranno i seguenti: sabato 8 dalle ore 14 alle ore 19.30 e domenica 9 dalle ore 9 alle ore 19. Per informazioni: Club Auto & Moto Storiche Rovigo, via Cirio Menotti 13, 45100 Rovigo, tel. 0425/28614.

Il Comitato dei festeggiamenti della Segavecchia promuove a Forlimpopoli per il giorno 15 marzo la sesta edizione della Mostra Scambio di auto, moto e ciclo d'epoca. Per informazioni: Vittorio Maltoni, via Diaz 84, 47034 Forlimpopoli (FO), tel. 0543/742267.

Giunta ormai alla sua quinta edizione che si terrà il 14 e 15 marzo, la Mostra Scambio Automotocicli d'Epoca di Piacenza comincia ad avere i problemi logistici tipici delle manifestazioni in continua crescita. Per evitare che la rassegna possa perdere le sue caratteristiche peculiari e dare la possibilità a pubblico ed espositori di muoversi agevolmente nei limitati quartieri fieristici piacentini, gli organizzatori rendono note le modalità di partecipazione. L'accesso agli espositori sarà consentito il venerdì dalle ore 14 e il sabato dalle ore 7 mentre non sarà consentito nella giornata di domenica. Queste sono invece le tariffe espositive: gli spazi coperti 5x3 (solo su prenotazione) lire 50.000, gli spazi coperti all'aperto (15 mq) lire 30.000, ogni espositore (con pass valido due giorni) lire 10.000, ogni auto (solo su prenotazione) Lire 100.000. Per informazioni e prenotazioni telefonare allo 02/90631759 (anche fax).

La 2ª edizione di Expocar si terrà a Piacenza nei giorni 28 e 29 marzo. La manifestazione, che sarà inaugurata nella mattinata di sabato 28 prevede lo svolgimento di una serata di gala, con una sfilata di moda e con la premiazione delle automobili migliori. Per informazioni: Italo Grifoni, Via Paullo 11/A, 20135 Milano.

Anche quest'anno si svolgerà a Reggio Emilia la Mostra Scambio Auto, Moto, Accessori, Ricambi d'Epoca, organizzata dal CAMER, il Club Auto Moto d'Epoca Reggiano. La rassegna emiliana avrà luogo il 11 e 12 aprile presso il Centro Esposizioni della città del Tricolore, in prossimità del casello autostradale di Reggio Emilia. Su un'area di 40.000 metri quadri di cui la metà al coperto ci sarà dunque l'opportunità di incontro per gli appassionati del settore. La mostra sarà aperta al pubblico dalle ore 13 alle ore 18.30 del sabato e dalle ore 8 alle ore 18.30 della domenica. Per informazioni: tel. 0522/437934-511370-512827-344447-951406.

Il Centro Fiera di Montichiari ha promosso, in collaborazione col Musical Watch Veteran Car Club di Brescia, l'undicesima edizione della Mostrascambio Auto, Moto, Accessori, Ricambi d'Epoca, che si svolgerà il 16 e 17 maggio, una settimana prima del passaggio della Mille Miglia rievocativa dall'industrioso centro lombardo. Per informazioni: Segreteria Centro Fiera, Via Brescia, Montichiari (BS), tel. 030/961148, fax 030/9611966.

Il CAMEVA, Club Auto Moto d'Epoca Valle d'Aosta, organizza la 1ª Mostra-Scambio di Auto e Moto d'Epoca e la Collezione, che si terrà al Palagagliardi di Charvensod dal 15 al 17 maggio prossimi. Il centro fieristico della Valle d'Aosta Palagagliardi si trova negli immediati dintorni di Aosta e sarà per l'occasione collegato coi principali parcheggi della città da un servizio gratuito di mini-bus. Per informazioni: Gioacchino Fiocca, Località Grand Chemin 30, 11020 Saint Christophe (AO), tel. 0165/34877.

**Fervono i preparativi per Genova Autostory
Anche la Cisitalia in mostra**

La casa dello Stambecco sarà uno dei temi della rassegna organizzata nell'anno delle colombiadi



(C.A.G.) La seconda edizione di Genova Autostory, l'esposizione internazionale di auto e moto d'epoca, si terrà nei padiglioni della Fiera della città ligure dal 24 gennaio al 2 febbraio. L'allungamento del periodo di apertura, due fine settimana anziché uno, e l'estensione della superficie espositiva, che si sviluppa ora per oltre 25.000 metri quadrati, sono le due novità organizzative della rassegna che si presenta grande proprio per essere la manifestazione d'apertura delle celebrazioni dell'anno colombiano.

Punti di riferimento imprescindibili per il pubblico saranno le grandi mostre tematiche, come quella dedicata all'Alfa Romeo e le grandi carrozzerie, quella denominata "Bertone: 1912-1992, 80 anni di fantasia" e la rassegna relativa alla Cisitalia, quest'ultima patrocinata dalla nostra rivista.

La mostra tematica relativa al legame fra la casa del Portello e le grandi firme dei maestri carrozzieri, oltre che essere il buon pretesto per presentare alcuni bei pezzi che hanno fatto grande la storia dell'Alfa Romeo, vuole riassumere soprattutto quel periodo fecondo che ha portato alla realizzazione di belle forme su autotelai 2300 6C, 2900 e 2500. Senza contare l'esibizione di esemplari famosi del secondo dopoguerra come la Disco Volante, la TZ, la 33, la Montreal e la recente modernissima Proteo.

Altra chicca di Genova sarà la storia della carrozzeria Bertone, quell'azienda nata nel 1912 e divenuta famosa soprattutto nel secondo dopoguerra quando è stata prescelta

In alto a sinistra: il cambio di velocità a tre marce semiautomatiche per la Cisitalia D46. Qui a fianco: una macchina rettificatrice, una delle attrezzature per officina costruite nei primi Anni Quaranta dalla Cisitalia.

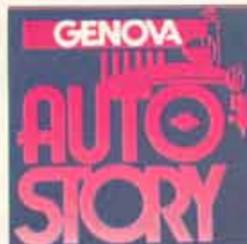


Genova Autostory '92
Mostra Cisitalia

24 gennaio-2 febbraio 1992

con il patrocinio di

Auto d'Epoca



dall'Alfa Romeo per la realizzazione di alcuni capolavori, fra cui la Giulietta Sprint del '54, e da altre case come Lamborghini, Fiat e Ferrari, senza contare le collaborazioni degli ultimi tempi con numerose case automobilistiche straniere nel disegno di alcuni dei più affermati modelli di serie mai apparsi al mondo.

La breve ma affascinante esperienza di una piccola casa come la Cisitalia sarà invece l'oggetto della terza mostra tematica di Genova Autostory. Alcune delle vetture più significative realizzate dalla casa fondata a Torino nel 1943 da Piero Dusio saranno sicuramente esposte a Genova, dalla monoposto D46 alla 202 Spider, dalla 202 coupé e cabriolet alla 204 Spider Sport, dalla 202 D coupé con motore BPM fino alla monoposto 360 Grand Prix.

Quest'ultima vettura dovrebbe giungere proprio in tempo per la rassegna genovese direttamente dal Museo Porsche di Stoccarda, mentre le altre fanno parte delle collezioni di alcuni appassionati italiani della casa dello Stambecco.

Insieme alle vetture saranno esposte per la curiosità del pubblico anche una macchina rettificatrice ed una bicicletta, ambedue costruite in pieno conflitto mondiale dalla casa di Corso Peschiera.



D46

La D46 (qui a lato), dove "D" sta per Dusio e "46" per 1946, era una monoposto con telaio tubolare in acciaio al cromo-molibdeno e motore di 1.089 cc con 60 CV, derivato da quello della Fiat 1100 B. Il progetto fu iniziato dall'ing. Dante Giacosa ma fu definito, realizzato e sviluppato dall'ing. Giovanni Savonuzzi, che divenne subito il responsabile tecnico numero uno dell'azienda e che sarebbe stato il progettista fecondo delle più riuscite creazioni della casa torinese. Il cambio di velocità era a tre marce semiautomatiche, con un preselettore sotto il volante. Tale cambio, di cui sarà esposto a Genova un esemplare, lasciò comunque il posto ad uno più affidabile ed interamente manuale a quattro rapporti. La D46 era caratterizzata anche dal particolare sistema del volante rovesciabile in avanti, per facilitare l'entrata e l'uscita del pilota dall'abitacolo. Quello stesso volante che rimase in mano a Tazio Nuvolari durante la prima gara di Torino e che lo costrinse a continuare guidando col solo piantone. Circa 45 sono le unità prodotte dal '46 al '47.

Le Cisitalia di Piero e Carlo Dusio a Genova Autostory '92

Fu dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale che Piero Dusio, uomo d'affari, pilota e industriale, decise di diventare costruttore di automobili cominciando proprio da una piccola serie di monoposto, le D46, che avrebbero debuttato con successo alla loro prima gara nel settembre 1946.

202 SMM SPIDER NUVOLARI

La 202 SMM Spider Nuvolari (qui a lato) fu invece la prima vettura aperta a due posti costruita dalla Cisitalia. Strettamente derivata dai progetti di berline aerodinamiche dell'ing. Savonuzzi, questa vettura sport era equipaggiata da un motore 1100 Mille Miglia da 65 CV, un esemplare della quale fu affidato a Tazio Nuvolari per disputare la grande corsa bresciana nel '47. La velocità di punta della bella vettura, anch'essa con telaio a traliccio tubolare e carrozzeria in alluminio realizzata da Stabilimenti Farina, era di circa 180 Km all'ora. La 202 SMM Spider fu denominata successivamente "Nuvolari", dopo che era stata chiesta l'autorizzazione al campione mantovano e da questi prontamente e sportivamente concessa. Circa 28 sono le vetture costruite dal '47 al '48.



202 SC COUPÉ PININ FARINA

Dopo i successi delle D46 e delle 202 spider, la Cisitalia pensò alla realizzazione di una vettura coupé Gran Turismo partendo dalla meccanica delle spider ma con l'idea di una carrozzeria estremamente piacevole. E dopo alcuni studi fatti dallo stesso Savonuzzi e da più di un carrozziere, la scelta definitiva fu quella che rimase espressa dalla 202 SC coupé (qui a lato) presentata al Salone di Parigi del 1947. Si trattava di uno stupendo esemplare disegnato da Pinin Farina, che aveva mantenuto pressoché inalterata la linea del frontale concepita da Savonuzzi ed aveva invece più armoniosamente concluso la vettura nella parte posteriore. Tanto è vero che la 202 SC coupé Pinin Farina fu esposta al Museo d'Arte Moderna di New York nel 1951 come "scultura in movimento" e ivi rimase a testimonianza di una delle vetture più belle del mondo. La 202 SC, B e C, allestita anche in versione cabriolet sia da Stabilimenti Farina che da Vignale, fu costruita dal '47 al '52 in circa 188 esemplari.



202 SC CABRIOLET

La Cisitalia 202 SC cabriolet (qui a lato) non fu altro che la versione aperta della 202 SC coupé; i canoni stilistici erano pressoché gli stessi. Allestite in serie sia da Stabilimenti Farina che da Vignale, le cabriolet si differenziano per pochi dettagli. Vere e proprie fuoriserie furono due esemplari carrozzati da Castagna ed uno vestito da Frua. Come la versione coupé la 202 SC cabriolet fu seguita dalle successive serie denominate B e C. Come la versione chiusa si trattava sempre di una vettura con telaio a traliccio tubolare, ormai a lungo sperimentato. Ed ambedue erano offerti all'inizio con la motorizzazione "Sport" o "Sport Special", rispettivamente di 50 o 60 CV, ma alla fine sarebbero state dotate di un solo motore "Grand Sport" di 55 CV. ■

**360 GRAND PRIX**

L'avvio al progetto della Cisitalia 360 Grand Prix (qui a lato), la monoposto di Formula 1 che avrebbe dovuto riportare Tazio Nuvolari alle gare del massimo livello, si ebbe nel 1948. Ne furono impostate 5 ma alla fine, ne furono costruite 2. La 360 Grand Prix nacque dalla collaborazione di Porsche con due suoi collaboratori, Hruska e Abarth. Il motore, posto in posizione posteriore centrale, era un 12 cilindri "boxer" di 1493 cc con due compressori volumetrici che avrebbe dovuto esprimere la

potenza massima di oltre 400 CV. La caratteristica meccanica più interessante rimaneva la trazione integrale (la trazione anteriore era inseribile mediante una leva posta sotto il volante). La filante carrozzeria che ricordava le Auto Union di fine Anni Trenta nascondeva sui fianchi due serbatoi di carburante. La costruzione della vettura richiedeva un impiego di capitali e di esperienze tali da scontrarsi nel '49 col fallimento della Cisitalia. Passò pertanto all'Autoar, la società creata da Piero Dusio in Argentina, dove avrebbe mosso i primi e gli ultimi timidi passi solamente nel '53. ■

204 SPIDER SPORT

Problemi finanziari ed organizzativi si ebbero in Cisitalia nel 1948. L'ing. Savonuzzi lascia l'azienda, entra il gruppo di uomini Porsche, già autore per conto della Cisitalia del progetto della monoposto 360 Grand Prix, Carlo Abarth diviene il responsabile della squadra corse. Con l'intuito di Abarth e l'aiuto di giovani ingegneri nasce la 204 Spider Sport (qui a lato), una vettura leggera con telaio a tubi di base di grande diametro e con la stessa meccanica della precedente 202 SMM Spider. L'avantreno era di scuola Porsche mentre la carrozzeria in alluminio era a forma di siluro, coi fari anteriori incorporati nella mascherina e con parafanghi motociclistici sulle quattro ruote. L'esemplare che sarà esposto a Genova presenta una carrozzeria evoluta, coi fari anteriori separati dal corpo vettura, il muso più ovalggiante e i parafanghi motociclistici solo alle ruote anteriori. 4 furono le 204 costruite dal '48 al '49. ■

**202 D-BPM**

Le vicissitudini della Cisitalia continuarono anche nei primi Anni Cinquanta a fasi alterne. Piero Dusio si era trasferito in Argentina, suo figlio Carlo era rimasto a Torino con tanta voglia di fare, l'ing. Savonuzzi riprese a collaborare con

l'azienda a lui cara come consulente esterno. Nacque così la 202 D (qui sotto), equipaggiata con un motore Cisitalia "licenza BPM" di 2.772 cc di derivazione marina, alimentato da due carburatori doppio corpo e capace di ben 165 CV. Inoltre la vettura adottava il gruppo posteriore della Lancia Aurelia opportunamente modificato.

Il primo esemplare costruito, in versione coupé e con motore 2800, fu presentato al Salone di Ginevra del 1952. Successivamente furono costruiti altri quattro esemplari: un altro coupé ed uno spider 2800, ed infine un coupé ed uno spider 2000, sempre con motore marino. 5 dunque gli esemplari ultimati e carrozzati da Stabilimenti Farina dal '52 al '55.



La storia della Cisitalia continuò anche dopo i primi Anni Cinquanta. Nel '53 venne costituito un nuovo gruppo, con la ragione sociale Cisitalia Autocostruzioni. L'attività, invero stentata, durerà fino al '64, senza però avere i connotati di una vera e propria casa costruttrice. Aumentarono i lavori per conto terzi, si fecero alcune vetture come la 303 e 505 DF, la 33, 35 e 36 DF, ed infine le 750 e 850 GT coupé e spider, ma il periodo delle glorie della casa dello Stambeco era ormai lontano. ■