

# Auto d'Epoca

FEBBRAIO

LIRE 8.000

SIMCA ARONDE

L'AUTO E I FRANCOBOLLI

CISITALIA 202D

SPECIALE ASTE



Cisitalia 202D

## Morbida e aggressiva

*In versione coupé e spider e con motori di derivazione marina di 2,8 e 2 litri questa vettura fu l'ultima Gran Turismo costruita dalla casa dello Stambeco. Solo cinque gli esemplari realizzati dal 1952 al 1955. Persa e ritrovata in Italia, una delle due coupé 2800 rimane la testimonianza di una realizzazione interessante soprattutto nella meccanica*



Cisitalia



**L**a Cisitalia 202D, motorizzata BPM, è stata l'ultimo modello significativo della casa dello Stambeco. La casa automobilistica torinese si era trasferita nel 1951 dagli stabilimenti di Corso Peschiera a quelli di Viale Marconi a Racconigi, sotto la direzione di Carlo Dusio, subentrato al padre Piero che aveva lasciato l'Italia nel gennaio '51 per impiantare una nuova impresa in Argentina.

Il nuovo modello Cisitalia era frutto del lavoro progettuale dell'ing. Giovanni Sa-

vonuzzi, ex responsabile tecnico della casa torinese rientrato in azienda in veste di consulente con la fiducia totale da parte di Carlo Dusio. Savonuzzi si era pertanto rifatto alla 202 SC Coupé Pinin Farina che tanto successo aveva ottenuto nel 1947 e tale che un modello fu richiesto dal Museo di Arte Moderna di New York.

Così il primo esemplare della nuova vettura Gran Turismo, denominata 202D, dove accanto alla sigla gloriosa veniva affiancata una D che stava per Dusio, venne realizzato in alluminio in versione

coupé da Stabilimenti Farina su disegno di Savonuzzi. Il risultato fu quello di una linea che ricalcava la vettura esposta a New York ma che forse appariva più morbida e tutto sommato più aggressiva, soprattutto nella parte posteriore. La coda si presentava infatti più sagomata, con la linea di cintura che andava a seguire il disegno del lunotto posteriore, e soprattutto con l'aumento del passo e delle carreggiate e con l'adozione di ruote e pneumatici di dimensioni maggiori.

La novità più interessante della Cisita-

lia 202D era comunque quella di essere equipaggiata da un motore costruito su licenza BPM, di derivazione marina. Nel primo esemplare realizzato si trattava di un propulsore a 4 cilindri in linea di 2.772 cc, con distribuzione a valvole in testa e a camere di scoppio emisferiche, capace di 160 CV a 5.300 giri al minuto, derivato da uno dei quindici motori che la ditta Botta & Puricelli Milano produceva nel 1951 per il settore della motonautica. Alla bontà del motore, indifferente agli sforzi più prolungati, si affian-

cava un rapporto peso-potenza davvero favorevole, se si pensa che la vettura pesava intorno agli 850 Kg.

La stessa Cisitalia aveva già sperimentato propulsori di derivazione marina quando aveva installato un motore BPM di due litri sulla gloriosa monoposto D46, modificata nella meccanica per correre nella categoria Formula 2. Si era trattato del motore BPM tipo 1800S portato al limite di due litri di cilindrata e alimentato da quattro carburatori motociclistici Dall'Orto. Pertanto se la D46

Formula 2 non ottenne risultati brillanti dal punto di vista agonistico la stessa vettura divenne un utile banco di prova di quei motori BPM di derivazione marina che avrebbero equipaggiato quella piccola serie di coupé e spider Cisitalia, denominata 202D.

Il motore 2,8 litri BPM alloggiato sul telaio a traliccio tubolare in acciaio ad alta resistenza della prima 202D era derivato dal tipo 2600SS che tanti successi aveva riportato nelle competizioni motonautiche. La BPM era una delle due im-

## Non è vero che sia l'ultima: il sogno del collezionista può diventare realtà anche nel caso della "Cisi-BPM"

C'è sempre una speranza che alberga nel cuore di ogni collezionista: quella di ritrovare il "pezzo" dei propri sogni nascosto in fondo a qualche tettoia polverosa. La grossa Cisitalia 202D, meglio nota come Cisi-BPM, mi fece l'occhiolino dalla vetrina di un rivenditore di automobili di Mestre nel lontano 1973. Entrai e vidi delle strane ruote Aurelia, un motore massiccio e non identificabile, anche perché incrostato d'unto, e lasciai perdere ritenendola un "bidone".

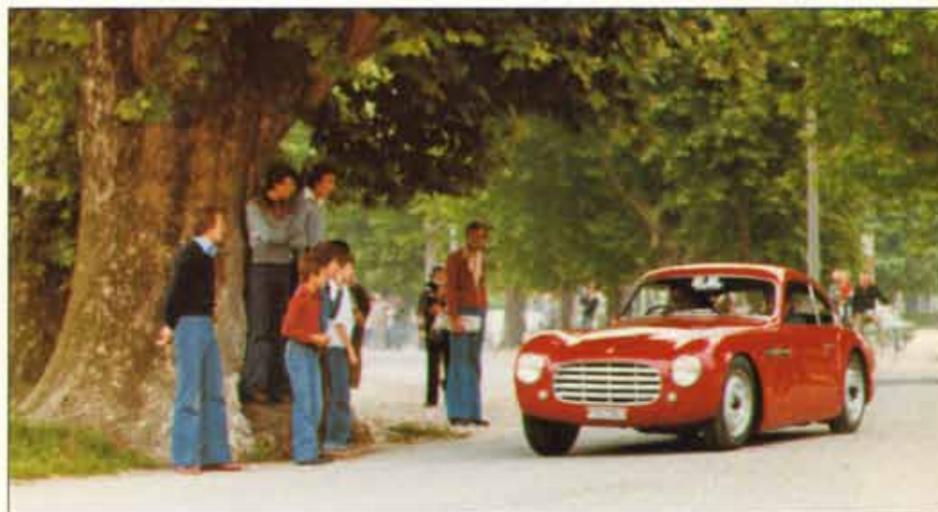
Ma pochi mesi dopo, ad una cena di club, sentii un discorso strano, relativo ad una Cisi sperimentale. Collegai subito le due cose e ne parlai ad un amico che mi sedeva vicino a tavola e che tutti i giorni andava giusto a Mestre per lavoro. La vettura venne rintracciata faticosamente e riuscii persino a ritrovare il maestro di sci, ultimo proprietario, che ancora aveva in sue mani il foglio complementare avanzando un credito di ben 20.000 lire. Pagai il debito residuo allo sportivo trentino, consegnai all'amico le 700.000 lire richieste ed attesi fiducioso l'arrivo della vettura entro la stessa serata. Ma ciò non accadde. L'amico adduceva a strane indisposizioni. Compresi che si trattava di un vero "amico" quando telefonai direttamente al rivenditore, che non avevo più contattato per non turbare la trattativa.

Seppi così che la vettura era stata effettivamente venduta a questo gentiluomo il quale l'aveva dirottata ad un signore di Bologna, guadagnando all'istante 50.000 lire, che potrebbero più o meno corrispondere a mezzo milione del 1992. Ebbi un'intuizione e telefonai a Mario Righini, grande collezionista bolognese. Feci centro; era proprio lui l'ignaro acquirente. Ricorderò sempre la sua correttissima reazione: "Mi scuso, non ne sapevo nulla. La macchina è qui, tu sai che l'ho pagata 750.000 lire. Dammi la stessa cifra e vieni a prenderla quando vuoi. Quel tizio, sarà bene che giri alla larga quando passa da queste parti".

E così, dopo tante tribolazioni, la 202D, con telaio n. 189 e con motore n. 1815 di 2.772 cc derivato dal BPM tipo 2600SS, è arrivata finalmente ad essere il primo pezzo della mia collezione Cisitalia.

Da quel momento è anche iniziata la mia amicizia con Carlo Dusio ed i suoi ex progettisti, e la sete di ricerca mi ha portato a raccogliere una grande massa di dati, ora raccolti in un voluminoso archivio. Così appurammo che le Cisi-BPM costruite furono cinque. La mia è stata la prima della piccola serie. Con essa Carlo e Piero Dusio presero il via alla Mille Miglia del 1952 e con Carlo

alla guida raggiunse Vicenza nelle primissime posizioni a circa 180 Km all'ora di media, poi cedette la frizione, suo punto debole. La seconda coupé 2800, con telaio n. 190 e motore n. 1832, comparve all'improvviso a Montecarlo nel 1984, sepolta sotto un cumulo di fascine di legna, sul retro di una villa affacciata sulla grande "corniche". Ammaccata ma intera, ha preso la via della Germania ed ora è la gemma della collezione dell'appassionato dentista Joachim Jantzen di Essen. Fu invece la versione spider 2800, commissionata dal pilota svizzero Pierre Didiheim, con telaio n. 192, a cogliere alcune affermazioni di prestigio. Il 18 maggio 1952 la vettura era al via al Premio di Bremgarten in Svizzera, iscritta alla gara nazionale nella categoria Sport. Si ritirò al 14° giro per problemi di accensione quando si trovava comunque in 5ª posizione. Vittoria invece alla salita del Maloja, il 31 agosto, con Didiheim che la spuntò sulla Ferrari del milanese Piotti. Sembra che la vettura, di colore bianco avorio, sia andata successivamente distrutta in un incendio dovuto ad un incidente. Frattanto venne allestita una coupé, di colore celeste chiaro, con telaio n. 191 e con



La Cisitalia 202D di Nino Balestra alla "curva del platano" del Circuito del Te a Mantova, durante il primo Incontro Internazionale dei proprietari di Cisitalia svoltosi nel 1976.

### CISITALIA 202D COUPÉ (telaio n. 189/motore n. 1815)

#### SCHEDA TECNICA

<b>MOTORE</b>	anteriore	<b>FRENI</b>	a pedale: idraulici sulle 4 ruote con i posteriori a centro sul differenziale; a mano sulle ruote posteriori
Posizione	4 in linea in alluminio (ricambio BPM)	<b>RUOTE E PNEUMATICI</b>	Ruote: a disco in acciaio stampato autoventilanti
Cilindrata	2.772 cc	Pneumatici	6.40x15 oppure 165x100
Allestaggio e corsa	89x110 mm	<b>TELAIO</b>	Tipologia
Potenza max	160 CV a 5.300 g/m	Tipologia	a traliccio tubolare in acciaio ad alta resistenza
Rapp. di compressione	8,5:1	Caratteristica	Stabilimenti Farina in alluminio, coupé 2 posti, 2 porte
Distribuzione	valvole in testa a 80°, arte e bilancieri a magnete "scintilla"	<b>IMPIANTO ELETTRICO</b>	Tensione
Accensione	pompa; due carburatori orizzontali doppio corpo Weber 40 DCO ad accigiar con pompa e riscalatore anteriore senza ventilatore	Dinamo	12V
Alimentazione	forzata con pompa ad iniezioni e scambiatore di calore anteriore		200W
Scandamentamento		<b>DIMENSIONI E PESO</b>	Peso
Lubrificazione		Passo	2.450 mm
<b>TRASMISSIONE</b>		Carreggiata ant.	1.300 mm
Tipologia	ad albero sdoppiato monodisco a secco a 4 marce (II, III e IV sincronizzate) + RM, in posizione posteriore in blocco col differenziale; comando a leva centrale	Carreggiata post.	1.280 mm
Filone		Peso	850 Kg
Cambio		<b>PRESTAZIONI</b>	Velocità max.
<b>SOSPENSIONI</b>			ca 230 Km/h
Anteriori: a ruote indipendenti, balestra trasversale superiore, triangoli inferiori, due ammortizzatori idraulici telescopici		<b>ANNO DI PRODUZIONE</b>	1952
Posteriori: ponte tipo De Dion, balestre longitudinali, semibalestre regolate, quattro ammortizzatori idraulici telescopici			
<b>STERZO</b>			
Tipologia	a vite senza fine con barra, in tre pezzi		

## Cisitalia

motore di 2.000 cc derivato dal motore BPM tipo 1800S. La vettura venne dotata di vetri laterali scorrevoli in plexiglas, ma verrà venduta con vetri discendenti il 18 agosto 1953 al signor Margheri di Firenze. Dopo vario peregrinare, nel 1964 terminò in provincia di Gorizia dove cadde sotto la mazza impietosa di un demolitore. Ci sono tracce che confermano il ritrovamento della carrozzeria, una pelle d'alluminio staccata dal telaio, mentre il motore n. 1878 è nel mio garage, fortunatamente ritrovato quindici anni fa presso un meccanico bolognese.

Infine lo chassis n. 193, che giaceva ormai invenduto a Racconigi, fu aggiornato in "spider barchetta" e nella livrea rosso vivo metallizzato trovò un acquirente in Francia nel 1955. Di questo esemplare si sono perse le tracce. Potrebbe marcire ancora in fondo ad un vigneto, essere andato distrutto molti anni fa e ricomparire fra poco, più lustro di prima, in mano a qualche felice collezionista che abbia come credo il motto "non è vero che sia l'ultima".

Nino Balestra



In alto e qui sopra: viste canoniche della Cisitalia 202D del 1952, equipaggiata col motore 2,8 litri di derivazione marina costruito su licenza BPM; la vettura appartiene alla collezione Balestra. Qui a lato e in basso: l'interno, i cui allestimenti sono blu cobalto, si distingue per il volante Nardi e per la strumentazione Jaeger; da notare la forma particolare del pedale dell'acceleratore. L'accesso all'abitacolo è delimitato in basso dal passaggio dei tubi del telaio. Dietro i due sedili è ricavato un vano destinato al trasporto del piccolo bagaglio.



### I LIBRI

**Cisitalia: Catalogue Raisonné 1945-1965**, a cura di Nino Balestra e Cesare De Agostini, Automobilia, Milano, 1991. Testo in italiano, inglese e francese, cm 25,5x28,5, pagg. 260, 31 illustrazioni a colori e 217 B/N.

**Cisitalia: Tecnologia ed arte dell'automobile italiana**, testo in italiano, cm 22x24, pagg. 60, 50 illustrazioni B/N.

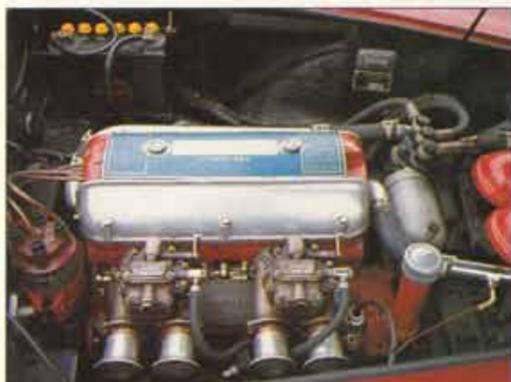
**Automobile Quarterly** n. 8/2, articolo in inglese, pagg. 20, 4 illustrazioni a colori e 25 B/N.

### IL CLUB

**Cisitalia International Club** c/o Nino Balestra, Piazza Libertà 37, 36061 Bassano del Grappa (VI), tel. e fax 0424/623555.



Dall'alto in basso e da sinistra a destra. Le due bocchette cromate ovali e la maniglia esterna. I cerchi anteriore e posteriore a disco speciale Giannetti; da notare il mozzo posteriore fuso col ponte De Dion. Il sistema di apertura del baule e il bocchettone a riempimento rapido del serbatoio del carburante. Sotto il cofano posteriore c'è posto solo per il serbatoio e per la ruota di scorta. Il motore, n. 1815, installato sul telaio n. 189.



## Cisitalia

prese più importanti nel settore della costruzione di propulsori marini. Se la Carraro era l'azienda leader nel settore dei motori a ciclo Diesel, la BPM era altrettanto importante nella costruzione di propulsori alimentati a benzina. Il motore a corsa lunga era caratterizzato da un'architettura interessante e tutto sommato semplice. Il sistema di alimentazione funzionava, nella versione Gran Turismo, tramite un solo carburatore Zenith ed invece, nella versione Competizione, tramite due carburatori Weber 36 a doppio corpo orizzontale.

Altra caratteristica interessante dell'autotelaio della Cisitalia 202D fu l'adozione del gruppo posteriore, opportunamente modificato, della Lancia Aurelia B20 GT seconda serie. Tale gruppo comprendeva il cambio di velocità, il differenziale e i freni in un unico blocco, soluzione che ben si addiceva ad un propulsore come il BPM che non disponeva ovviamente di un cambio di velocità né di una agevole possibilità di attacco. Un ponte, interamente costruito dalla Cisitalia secondo lo schema De Dion, completava l'interessante soluzione del retrotreno, peraltro già sperimentata sull'autotelaio della già citata D46 di Formula 2. Pure interessante il disegno del resto della sospensione posteriore, con balestre portanti e balestrini di reazione e con quattro ammortizzatori idraulici telescopici.

Furono impostati e realizzati cinque esemplari di Cisitalia 202D, i cui numeri di telaio andavano dal numero 189 al numero 193.

La prima vettura, con carrozzeria coupé e motore di 2.772 cc, fu presentata in occasione del Salone di Ginevra del marzo 1952. Verniciata in un colore rosso amaranto brillante, si presentava equipaggiata di paraurti ad andamento orizzontale dal disegno piuttosto massiccio e di ruote a disco della Lancia con borchie coprimozzo cromate. I fanalini anteriori erano disassati rispetto ai fari principali. Caratteristiche erano anche le tre bocchette cromate ovali su ognuna delle due fiancate e i vetri laterali posteriori apribili a compasso.

L'interno della Cisitalia 202D coupé si distingue a prima vista per una serie di particolari. Prima di tutto l'accesso all'abitacolo è ostacolato dal passaggio laterale dei tubi del telaio. In secondo luogo colpisce la tinteggiatura del metallo e dei rivestimenti in un colore blu cobalto che fa da contrasto invero sportiveggiante con il colore rosso amaranto dell'esterno. Infine alcuni altri particolari, come il volante e la strumentazione, danno un tono di eleganza che ben si lega con l'immagine generale della vettura pur adattandosi perfettamente all'insieme di una vettura sportiva e pertanto un po' spartana. Il volante a tre razze, davvero elegante, è un Nardi, realizzato in legno pregiato con armatura in alluminio speciale. La strumentazione di marca Jaeger è costituita, sulla destra, in corrispondenza del volante, da un tachi-



metro tarato a 240 Km/h, da un raffinato quadrante unico, che raggruppa gli indicatori del carburante, dell'acqua, dell'olio e l'amperometro, e dal contagiri con scala 6.000 giri/minuto. Spostato verso sinistra è l'orologio elettrico, con eleganti frecce indicatrici delle ore e dei minuti. La chiave di accensione del motore e gli altri comandi azionati da pomelli ed interruttori a levetta si trovano raggruppati al centro, fra la strumentazione principale e il cassetto portaoggetti posto sulla sinistra della plancia. Abbassando lo sguardo sulla pedaliera resta curiosa la forma del pedale dell'acceleratore, a conferma del carattere sportivo della vettura. I sedili, la cuffia del cambio e i pannelli delle portiere sono rivestiti in pelle di colore blu in tono con la verniciatura dell'abitacolo. I sedili ribaltabili danno accesso ad una panchetta posteriore utile per il trasporto di un piccolo bagaglio. Sotto il cofano posteriore infatti è alloggiato il serbatoio del carburante, capace di 100 litri, e la ruota di scorta, abbastanza invadente, per cui non esiste un portabagagli vero e proprio.

In vista della Mille Miglia del maggio 1952 la Cisitalia 202D fu allestita in versione Competizione. Carlo Dusio fu affiancato dal padre Piero, appositamente giunto dall'Argentina, alla guida della vettura il cui motore era alimentato da due carburatori doppio corpo Weber 40 DCO ed era capace di oltre 180 CV per una velocità massima di oltre 230 Km all'ora. La carrozzeria si presentava semplificata, senza paraurti, con ruote a disco alleggerito di marca Giannetti e col serbatoio di carburante col bocchettone di riempimento rapido posto esternamente sul lato destro. La Cisitalia 202D Competizione di Piero e Carlo Dusio, iscritta col numero 621 fra le vetture della categoria Sport, classe oltre 2.000 cc, si mantenne nelle prime posizioni fino a Vicenza, quando fu costretta al ritiro per il cedimento della frizione. La rottura di questo particolare meccanico, poche volte in grado di assorbire l'elevata potenza e la coppia del propulsore, sarebbe stata una caratteristica della vita, agonistica e non, di questo modello della Cisitalia.

Al Salone di Parigi dell'ottobre 1952 ricomparve la 202D con alcuni dettagli estetici modificati, come l'adozione di due rostri anteriori al posto del paraurti, l'installazione dei fanalini anteriori in asse coi fari principali, due bocchette ovali laterali, anziché tre, le borchie coprimozzo di disegno diverso da quelle apparse a Ginevra, ed infine i vetri laterali scorrevoli in plexiglas.

La Cisitalia 202D 2,8 litri coupé apparso ai saloni e alla Mille Miglia del 1952 avrebbe dovuto essere la vettura del rilancio dell'azienda torinese. I presupposti meccanici ed estetici c'erano tutti, anzi la motorizzazione costruita su licenza BPM aveva dato l'opportunità di equipaggiare la vettura con un motore potente dalle caratteristiche interessanti. Infine anche il prezzo, comparato con quello della precedente versione 202 SC di 1.100 cc e con quello di altre Gran Turismo dalle prestazioni analoghe, era favorevole per un eventuale successo commerciale.

Le dure vicissitudini della Cisitalia non resero però attuabile la produzione in serie della 202D, che rimase costruita in cinque

esemplari, tutti con la guida a destra, tre in versione coupé e due in versione spider, con motorizzazione sia di 2,8 sia di 2 litri. La prima vettura, quella col telaio numero 189, con carrozzeria coupé e motore di 2.772 cc ed immatricolata nel 1952, è stata restaurata da Nino Balestra, il gioielliere collezionista di Bassano del Grappa, e rimane una delle sole due esistenti delle cinque allestite dalla casa dello Stambocco.

La seconda vettura, con carrozzeria coupé e motore 2,8 litri, aveva il telaio numero 190 ma di essa conosciamo poca storia. È ricomparsa un giorno del 1984 in Costa Azzurra e, frutto di amorevoli cure di restauro, è oggi proprietà di un collezionista tedesco.

Un'altra Cisitalia 202D, quella col telaio numero 192 e motorizzazione di 2,8 litri sempre costruita su licenza BPM, fu allestita anch'essa nella prima metà del 1952. Questa volta si trattava di una vettura con carrozzeria spider che se non aveva la personalità della versione coupé aveva pur sempre una linea interessante e soprattutto pulita. Fra le caratteristiche estetiche più rilevanti rispetto alla coupé si distingueva il parabrezza diviso in due parti anziché in un pezzo unico. Inoltre i fanalini anteriori erano in asse coi fari principali e le bocchette cromate ovali sulle fiancate erano in numero di due. Erano queste ultime due particolarità che qualche mese dopo, al Salone di Parigi, sarebbero state presentate sulla coupé.

La Cisitalia 202D spider 2,8 litri fu acquistata dall'industriale svizzero Pierre Didisheim, che la portò in gara in diverse occasioni. Alla metà di maggio 1952 la vettura era iscritta al Premio del Bremgarten, una gara nazionale svizzera riservata alle vetture sport di oltre 1.500 cc. Purtroppo il pilota svizzero perse dapprima molto terreno rispetto ai rivali, a bordo di una Ferrari 212 Export, tre Jaguar XK120 ed una Veritas-BMW, e fu poi costretto al ritiro per noie all'accensione della sua Cisitalia. Un risultato migliore fu ottenuto alla gara internazionale di velocità in salita del Maloja, svoltasi alla fine di agosto

## Cisitalia

1952. Didisheim conquistò la vittoria di classe fra le vetture della categoria sport fino a 3.000 cc, davanti alla Ferrari del pilota milanese Luigi Piotti. Di questa vettura, dalla carrozzeria verniciata di colore avorio, si è purtroppo persa ogni traccia. Pare sia andata distrutta in un incidente.

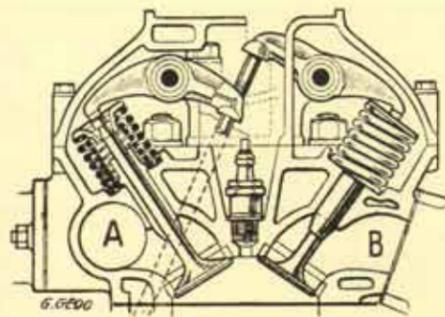
Nel frattempo era stato allestito un altro esemplare, quello contrassegnato dal telaio numero 191. Si trattava di una versione coupé con quello stesso motore di 2 litri, derivato dal propulsore 1800S della BPM, che era già stato sperimentato sulla monoposto D46 in versione Formula 2. La vettura, verniciata di un bel colore celeste chiaro, aveva gli stessi dettagli di finitura della coupé presentata al Salone di Parigi dell'ottobre 1952 (rostri anteriori, fanaleria anteriore, bocchette ovali laterali, borchie coprimozzo). I vetri scorrevoli in plexiglas furono sostituiti, per la vendita, con cristalli discendenti.

Uno dei tanti proprietari della vettura, Lido Piccioli di Arezzo, ha contribuito a far luce sul suo aspetto durante il periodo in cui ne fu il felice possessore, dal 1958 al 1964. La vettura non era sostanzialmente cambiata, tranne che nel paraurti orizzontale con portatarga, al posto dei grossi ma non certamente pratici rostri anteriori, e nei dischi delle ruote e relative borchie di disegno diverso. Di questo esemplare oggi rimane solo il motore, ritrovato da Nino Balestra una quindicina di anni fa presso un meccanico di Bologna.

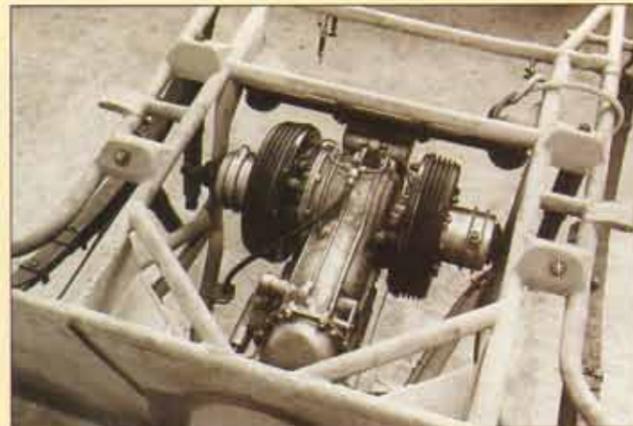
I dirigenti commerciali della Cisitalia pensarono, pur con le difficoltà obiettive dell'azienda, di entrare con questi nuovi modelli nel mercato degli Stati Uniti. Tanto è vero che la stampa nordamericana ne presentò nel marzo del 1953 le caratteristiche principali insieme con le immagini

*segue a pag. 64*





Qui sopra: la testa del motore 2800 a 4 cilindri in linea, costruito dalla Cisititalia su licenza BPM, con camera di scoppio emisferica e due valvole inclinate di circa 80 gradi, candela centrale ed asse a camme nel basamento.



In alto a sinistra: l'interno del capannone Cisititalia nell'inverno 1951/52 con quattro 202D in allestimento. Qui sopra: due immagini del retrotreno col gruppo cambio-differenziale e freni al centro della Lancia Aurelia B20 e il ponte De Dion. Qui sotto: una pagina pubblicitaria della Cisititalia per il mercato statunitense; nel bozzetto è raffigurata la vettura presentata al Salone di Ginevra del 1952. Qui a lato: il depliant della 202D Competizione, il cui motore era alimentato da due carburatori a doppio corpo Weber, consentendo una potenza massima di 160 CV a 5.300 giri al minuto. In basso a destra: il motore della 202D stradale era alimentato da un solo carburatore Zenith.

202/D-COMPETIZIONE

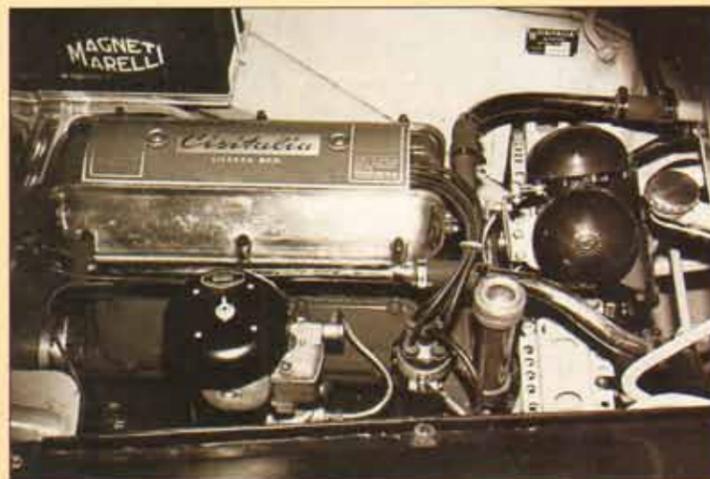
Cisititalia

Italy's Newest High Performance SPORTS CAR  
MODEL "202 D"  
1800 cc. - 160 HP - 138 MPH

Cisititalia

12 S. Apple  
VICINZI MOTORS CORP.  
125 East 42nd Street  
New York City NY 10018

16



# Cisititalia

Qui a lato: Carlo Dusio con la 202D Competizione 2800 alla Mille Miglia del 1952. Partito da Brescia in coppia col padre si ritirò a Vicenza a causa del cedimento della frizione. Qui sotto: la 202D così come venne presentata al Salone di Parigi del 1952 si differenziava rispetto a quella di Ginevra e della Mille Miglia. Il paraurti massiccio a sviluppo orizzontale scomparve alla Mille Miglia e tornò con soli due rostri a Parigi; le luci di posizione erano in asse con i fari anteriori, anziché disassate; a Parigi le bocchette cromate ovali erano due anziché tre come in precedenza.



Qui a lato: particolare delle sospensioni posteriori della 202D; da notare il semibalestrino inferiore con funzione di reggispinta (sopra) e il mozzo fuso col ponte De Dion (sotto). Qui sotto: il motore Cisititalia-BPM 2800 durante la revisione. Le tre immagini in basso sono state scattate negli anni 1975/76 durante il restauro dell'esemplare della collezione Balestra.

