

Auto d'Epoca

ANNO XV - N. 2 - FEBBRAIO 1998

LIRE 9.000

Cisitalia D46

Il restauro
di una delle
straordinarie
monoposto di
Dusio e Giacosa

Dolomite Sprint

Era Triumph la prima auto
di serie con il sedici valvole



Alfa Romeo 1750
Turismo Garavini

Lancia Aprilia
Torpedo Militare

Cisitalia D46 Nel 1947 il pilota francese Robert

Manzon iniziò la sua carriera con una Cisitalia

D46, la **straordinaria vettura sportiva** voluta da

Piero Dusio e progettata da Dante Giacosa. Dopo

alterne vicende questa monoposto è stata restaurata

da un'appassionato d'oltralpe ed ha compiuto la

sua prima uscita in occasione del Gran Premio de

Divone les Bains del 1996 [di Norbert Michel]

trolla la compatibilità, disegna i progetti delle spider e delle berline, mette a punto la monoposto e raccoglierà l'eredità di Giacosa quando quest'ultimo porrà fine nel 1946 al suo rapporto di collaborazione con la Casa.

Grande appassionato di automobili veloci e sportive, prima della guerra Piero Dusio aveva partecipato a molte competizioni dimostrandosi ottimo stradista, scalatore di gran livello e in grado di figurare de-

gnamente perfino nei Gran Premi.

In quel periodo era diventato amico di Taruffi, Varzi, Nuvolari, Sommer, Chiron e tanti altri che avranno in seguito l'occasione di condurre le sue piccole vetture. Piero Taruffi viene quindi nominato direttore sportivo ed è lui che affiancherà Savonuzzi per la messa punto della vettura.

Il 21 agosto 1945 il disegno di quella che sarà la D46 (D per Dusio e 46 per l'anno di e-

Piero Dusio, uomo d'azione, intraprendente, lavoratore, ambizioso, intelligente e colto, debutta molto giovane come rappresentante e ben presto acquista l'impresa per la quale lavora. Da uomo d'affari avveduto si ritroverà ben presto padrone di una notevole fortuna e di diverse aziende proprio allo scoppio della guerra.

Da molto tempo coltiva l'ambizione di costruire una vera vettura da Gran Premio ma sa che questo non sarà molto facile con la penuria che inevitabilmente farà seguito al conflitto. Bisognerà costruire leggero, poco costoso, servendosi dunque il più possibile di pezzi di serie già esistenti. Intanto nel 1943 crea la Compagnia Industriale Sportiva Italia che, due anni più tardi, diventerà la Cisitalia Automobili.

Nell'ottobre del 1944 l'ingegner Dante Giacosa dell'ufficio tecnico vetture della Fiat si stabilisce nella villa della famiglia Dusio, con l'incarico di disegnare una nuova vettura sportiva utilizzando le parti meccaniche della Fiat 500 e 1100. Giacosa si mette al lavoro con slancio e ben presto rea-

la Cisitalia anche un giovane ingegnere proveniente dalla Fiat aeronautica: Gianni Savonuzzi. Quest'ultimo organizza l'officina delle costruzioni, controlla gli operai, ordina i pezzi, sorveglia la lavorazione, procede alle prove,

c o n -



La piccola italiana di Manzon

lizza non solo il telaio (a longheroni ravvicinati) ma anche un originale cambio a tre marce semiautomatico meccanico e rivede profondamente la parte motoristica di derivazione Fiat.

Nell'agosto del 1945 entra al-

Nella pagina: la Cisitalia D46 appartenuta a Robert Manzon come si presenta attualmente, dopo il lungo restauro intrapreso da Eric Michel che l'ha recuperata praticamente in pezzi nel 1972.

Cisitalia D46

sordio) è pronto. Si è largamente attinto dalla produzione di serie ma si tratta a tutti gli effetti di una vettura d'avanguardia.

Nella primavera del 1946 si svolgono i primi collaudi e la vettura si rivela subito all'altezza delle aspettative di Dusio. Si dimostra particolarmente efficace sui terreni accidentati grazie al peso ridotto (350 chili) ed al cambio (azionato col pedale della frizione) che permette cambi di velocità molto rapidi senza lasciare il volante con le mani. Tutte queste qualità trovano immediata conferma fin dalle prime uscite.

Il 3 settembre 1946 si disputa la prima corsa su circuito in Italia dopo la guerra. Si tratta della Coppa Brezzi corsa al Parco del Valentino a Torino. Le sette Cisitalia sono affidate, nientemeno che a Nuvolari, Taruffi, Chiron, Sommer, Cortese, Biondetti e Dusio.

La concorrenza in questa categoria 1500 senza compressore è piuttosto scarsa, se si escludono le quattro Simca Gordini di Scaron, De Saugé, Méstivier e Gordini. Risultato: Dusio vince seguito da Cortese, Chiron, con Sommer al quinto posto. Tazio Nuvolari dà spettacolo: il suo volante, fissato da un sistema di attacco rapido, si è staccato.

Tenendolo nella mano sinistra tenta di guidare con il piantone ma sarà costretto ad abbandonare.

Il primo confronto tra le sorelle-nemiche Cisitalia-Gordini si è dunque concluso a vantaggio della Cisitalia e i più anziani non mancano di notare che si ripete venticinque anni dopo il duello S a l -



Qui sopra: una rara fotografia che ritrae Robert Manzon mentre prova la sua Cisitalia sulle colline antistanti Marsiglia.

zionali che riprendevano l'idea di Dusio: mettere tutti i piloti su macchine identiche per farli lottare ad armi pari, utilizzando vetture in cui la costruzione faceva largamente ricorso a pezzi di serie per abbassarne i costi di vendita e manutenzione.

LA D46 DI ROBERT MANZON

Nel 1947 Robert Manzon, ultimo arrivato nel mondo delle corse, ha solo sentito parlare della D46 e l'ha vista solo sulle riviste specializzate. Durante un viaggio in Italia alla ricerca dei pezzi per la sua Lancia, resta letteralmente rapito davanti alla piccola monoposto esposta nella vetrina del concessionario milanese della marca.

Lo stesso Manzon confiderà poi:

"Era una dei primi e sem-

plari e nonostante l'aspetto esteriore fosse immacolato, aveva già partecipato ad una o due corse.

L'ho ordinata subito e sono andato a ritirarla quindici giorni dopo".

Manzon però si vede rifiutare l'iscrizione al GP di Marsiglia del 1947, con il pretesto che non erano previste le piccole cilindrate. Poco dopo si iscrive al GP di Nimes e la stessa scena si ripete. E Maurice Trintignant

che interviene a favore di questo pilota sconosciuto che gli organizzatori sono restii ad in-

"NEL 1947 AL GRAN PREMIO DI NIMES ROBERT MANZON ESORDISCE CON QUESTA D46 PARTENDO DAL FONDO DELLO SCHIERAMENTO



raggiare.

Nelle prime prove, dove le Gordini non partecipavano, egli si mostra più veloce degli altri concorrenti trovandosi, malgrado dei rapporti non ottimali, davanti a De Saugé e Schell, sempre su Cisitalia.

Poco dopo le Gordini migliorano questi tempi ma nonostante ciò egli resta ben piazzato sulla griglia di partenza. Il giorno della gara il direttore di corsa, un certo Lacroix, gli comunica che partirà alla fine della griglia per non intralciare i "veri" piloti.

Manzon non ci sta ma Lacroix gli indica con il dito due direzioni: quella del circuito se accetta le condizioni e la direzione opposta se rifiuta.

E dunque al-

la fine dello schieramento che Manzon parte per il suo primo Gran Premio. Riesce a rimontare fino al gruppetto di testa dove Trintignant e Wimille lo tano per la prima posizione.

Raggiunge addirittura il secondo posto quando Trintignant abbandona ma commette un errore ed esce strada finendo poi in terza posizione dietro il grande Wimille e Sommer, che aveva sostituito De Saugé su Cisitalia.

Il duello Gordini-Cisitalia dunque continua e quel giorno segna un punto a favore della marca francese. L'abilità del nuovo arrivato però non

s f u g g e all'occhio

esperto di Amedeo Gordini che lo ingaggerà più tardi nella sua scuderia.

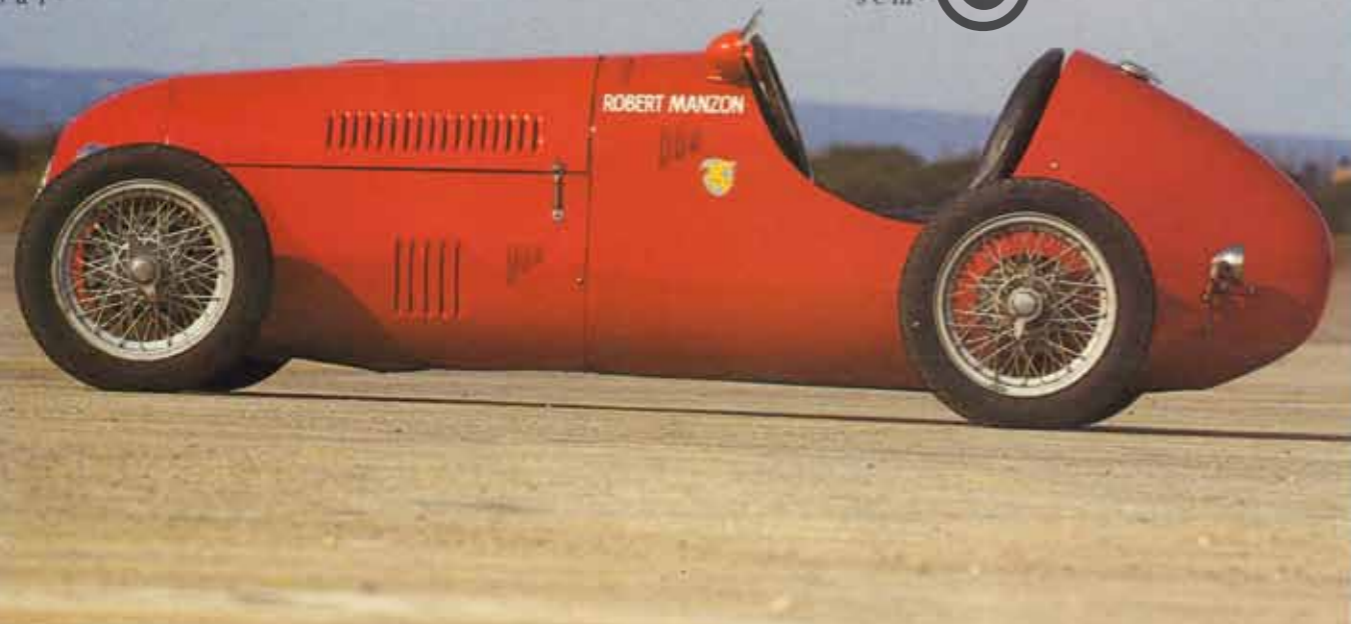
Per questo Manzon, dopo aver partecipato ancora ad una decina di corse fino all'inizio del 1948, non si servirà più della sua D46.

La piccola monoposto rossa viene allora affittata a Bayol, un altro apprendista pilota di Marsiglia, giunto alla conclusione che le Bugatti erano ormai superate e che bisognava rivolgersi verso le nuove marche che fiorivano un po' dappertutto, soprattutto in Italia.

Nel 1948 "impara il mestiere" proprio con la Cisitalia di

Manzon al GP di Berna e al GP di Angoulême. Più tardi riceverà una delle prime Osca 1100 e poi l'Osca Formula 2 sei cilindri, ma questa è un'altra storia.

La Cisitalia passa a Landon, che lavorava per il garage dei fratelli Manzon, il quale partecipa alla coppa René Laroque del GP di Marsiglia d e l





menti meccanici rientrano in Francia, allo scopo, se non di ricostruire l'auto, almeno migliorare le performances di qualche altra vettura con i pezzi così recuperati.

Ma nel 1955 Bourelly trova una barchetta Gordini più competitiva e i resti della Cisitalia restano a dormire così in fondo ad un garage. Nel 1957 Bourelly acquista la Maserati 250 F di Rosier e la Cisitalia viene rivenduta a De Beaulieu, il futuro costruttore delle piccole SIB, barchette su meccanica Simca 1000 apparse durante gli anni Settanta.

De Beaulieu ricostruisce uno chassis vagamente ispirato all'originale che però non sarà mai carrozzato. A causa dei troppi impegni di lavoro lascia l'auto ad un demolitore che a sua volta la rivende a



Cisitalia D46

1949 (più tardi egli diventerà capo del servizio corse della Renault)

Viene in seguito rivenduta a Bourelly, un industriale di Nîmes che se ne servirà 4 o 5 volte prima di dimenticarla nel fondo del suo garage.

In Francia l'amministrazione doganale tassava esageratamente le auto importate per cui la D46 possedeva dei documenti di importazione temporanea che obbligavano il proprietario a ripassare la frontiera una volta all'anno per farli timbrare.

Per mettere fine a questa scomoda situazione Bourelly decide di semplificare l'operazione e ritorna un'ultima volta in Italia.

Qui smonta la Cisitalia: lo chassis e la carrozzeria restano in Italia mentre tutti gli ele-

Qui sopra: Eric Michel accanto a Robert Manzon, ancora una volta a bordo della sua D46. A destra e qui sotto: la vettura possiede ancora tutte le sue invidiabili doti di velocità e maneggevolezza. Risulta invece piuttosto modificata nell'aspetto esterno rispetto a quella del 1947.



Louis Lefèvre, garagista di Pont Saint Esprit, nel sud della Francia.

IL RECUPERO

I resti della Cisitalia di Robert Manzon vengono acquistati da Eric Michel verso il 1972. Si tratta dello chassis in cromo-molibdeno non originale Cisitalia (quello di De Beaulieu) mentre la parte meccanica, viene caricata alla rinfusa sul break Peugeot 504 di Eric

"VERSO IL 1972 I RESTI DELLA CISITALIA D46 DI MANZON VENGONO ACQUISTATI DA ERIC MICHEL"

che non conosce ancora la storia di questi "rottami", destinati a diventare ricambi per la sua prima Cisitalia, questa sì davvero completa.

Qualche anno dopo due altre Cisitalia D46 si aggiungono alla prima ed ai pezzi di quella di Manzon, portando il totale a quattro.

Lentamente Michel inizia a restaurarle: dei quattro chassis uno viene ricostruito, un altro accorciato e allungato ma comunque mancano tre carrozzerie perché, a parte la prima, le altre sono scomparse o talmente modificate da risultare irreparabili.

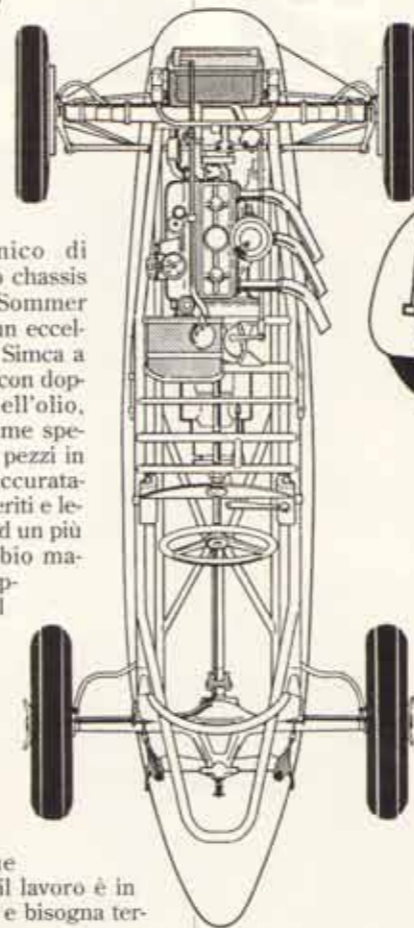
Ad un certo punto però Eric giudica di aver sognato abbastanza sulle sue Cisitalia e che era venuto il tempo di correre.

Ordina dunque al suo meccanico di montare sullo chassis presunto di Sommer o De Saugé un eccellente motore Simca a carter secco, con doppia pompa dell'olio, albero a camme speciale e tutti i pezzi in movimento accuratamente alleggeriti e levigati, unito ad un più agevole cambio manuale a 4 rapporti. Ma il meccanico fa un po' di confusione e inizia a lavorare sullo chassis della D46 di Robert Manzon: quando se ne rende conto il lavoro è in fase avanzata e bisogna terminarlo.

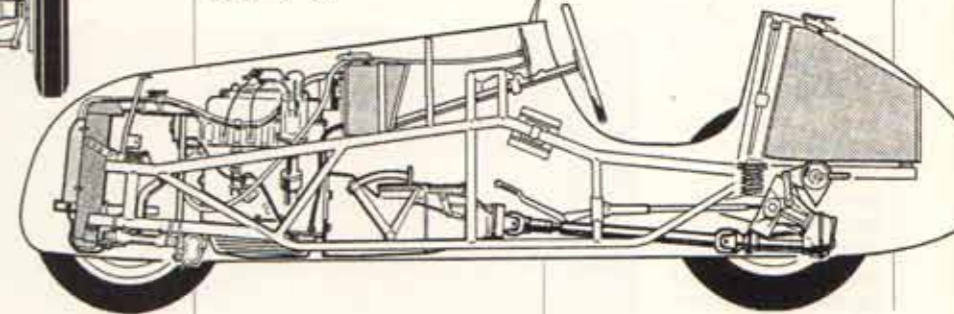
Per tentare di giustificare questo montaggio così poco ortodosso Michel ci ricorda oggi che i cambi preselettivi, a

Le caratteristiche tecniche

MOTORE	4 cilindri 68X75
Cilindrata	1.090 cc.
Compressione	9,8
Potenza	65 CV a 5.800 g/m
Velocità	170 km/h
Distribuzione	a bilancieri
Accensione	Magneti Marelli
Alimentazione	con carburatore vetivale Zenith 36 VIF-C
Lubrificazione	a carter secco e doppia pompa dell'olio
CAMBIO	Tre rapporti più retromarcia prima e retromarcia sono manuali seconda e terza sono automatiche azionate dal pedale della frizione
PONTE POSTERIORE	Invertito, con differenziale e pompa dell'olio
SOSPENSIONI	anteriori posteriori
	con molle a lame trasversali, triangolo inferiore, barre di torsione con molle elicoidali, ammortizzatori a frizione
FRENI	A tamburo in alluminio sulle quattro ruote
CHASSIS	In tubi al cromo-molibdeno
passo	2.008 mm
carreggiata anteriore	1.220 mm
carreggiata posteriore	1.120 mm
RUOTE	a raggi Borrani
Anteriore	400x15
Posteriore	500x15
CARROZZERIA	Monoposto in alluminio realizzato da Motto



causa delle loro tre velocità, vennero rapidamente abbandonati, tanto che alla fine del 1947 e so-

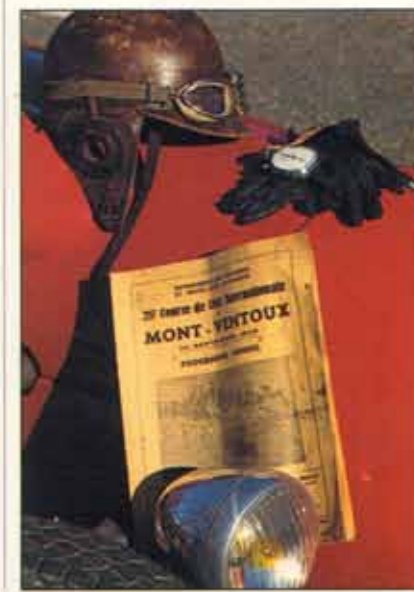


prattutto nel 1948, tre Cisitalia su quattro montavano il cambio manuale.

Resta il vantaggio di sapere che, se il motore dovesse cedere, non sarebbe così grave come se si fosse distrutto un vero propulsore Cisitalia.

Il motore e il cambio originali restano comunque a disposizione e chissà che un giorno non vengano finalmente rimontati al loro posto, ridando a questa piccola auto affascinante e rabbiosa tutto il suo straordinario fascino.

(traduzione e adattamento di Renzo De Zottis)



Qui sopra: il progetto della D46 delimito da Giovanni Savonuzzi sulla base degli schizzi di Dante Giacosa.