

Autos de época



Cisitalia D46
Milagro en la post-guerra

Chevrolet Impala
Un clásico por millones



Un Monoposto para la Post Guerra

En 1945, Piero Dusio, rico dueño de una fábrica de máquinas herramientas pensando en que la Segunda Guerra debería terminar algún día se lanzó a la tarea de diseñar y construir un monoposto de alta potencia para quienes quisieran volver a conducir después del conflicto. Uno de esos autos fue restaurado a su estado original en la Argentina.

En febrero del 45, Piero Dusio se encontraba en un momento de gran optimismo. Después de haber pasado un tiempo en un campo de prisioneros en la Alemania nazi, había regresado a su país natal, Italia. Allí se dedicó a trabajar en su fábrica de máquinas herramientas, pero también se dedicó a diseñar y construir un monoposto de alta potencia para quienes quisieran volver a conducir después del conflicto. Uno de esos autos fue restaurado a su estado original en la Argentina.

Para Dusio, el auto debía ser rápido y tener un motor de gran potencia. Quería un auto que fuera fácil de conducir y que tuviera un diseño moderno.

Pero Dusio no se dio cuenta de que el mundo había cambiado. Después de la guerra, el mundo estaba cambiando.

El motor Fiat 1100 tenía un rendimiento excelente. Dusio quería un auto que fuera fácil de conducir y que tuviera un diseño moderno. Quería un auto que fuera fácil de conducir y que tuviera un diseño moderno.

El motor Fiat 1100 tenía un rendimiento excelente. Dusio quería un auto que fuera fácil de conducir y que tuviera un diseño moderno. Quería un auto que fuera fácil de conducir y que tuviera un diseño moderno.

© MUSEO CISITALIA



ra



© MUSEO CISTALIA



Con este motor la D46 participó en los Grand Prix contra autos más potentes.



La trompa del D46 fue construida en el país con los mismos procedimientos originales.



carrocería y para su diseño y construcción ingresa el joven ingeniero Giovanni Savonuzzi quien confía la construcción a un especialista en carrocerías de carrera, Rocco Motto. Giacosa pasa al Consejo de Administración de Cisitalia Automobili y Virglio Borsattino lo reemplaza en las funciones ejecutivas.

La nueva carrocería pesa solamente ca-

nos de montaña intervienen también Piero Taruffi y el propio Piero Dusio.

De estas pruebas surge la necesidad de efectuar cambios. La tapa de cilindros de bronce es reemplazada por una de aleación de aluminio, se perfecciona el chasis reforzándolo en los lugares donde se habían producido fisuras, se modifica el tren trasero incorporándole un sistema de con-

Su peso era de 370 kilos, un dato increíble en aquellos años para un auto de carrera. La velocidad máxima que desarrollaba era de 160 a 170 km/h de acuerdo a la relación del puente siendo sus engranajes fácilmente cambiables lo que, también, constituía un avance notable.

En el debut de la Cisitalia D46 se presentan siete de los diez autos construidos

El D46 fue pensado para recibir mecánica Fiat 500 o 1100 aunque se La idea inicial del chasis de largueros se reemplazó por una estructura

torce kilos y se asegura al chasis por un sistema aeronáutico que permite su remoción rápida, virtud imprescindible en un auto de carreras.

Cuando ya estaban en la tarea de construir el primer auto, Savonuzzi descubre en un galpón los tubos sobrantes de la construcción de los aviones CR y BR utilizados en la Gran Guerra y los utiliza para los primeros chasis.

En febrero de 1946 el prototipo, con 55 CV, sale a las rutas que rodeaban la fábrica y es conducido alternativamente por Adolfo Macchiellado, Giacosa y Savonuzzi.

En la segunda sesión de ensayos en cami-

tol de la torsión en base a dos semielásticos de nojes y dos resortes helicoidales ocultos por la carrocería. Se pensó, incluso, en incorporarle ruedas duales atrás al estilo de los "dick-track" o "midgets" americanos.

En agosto de 1946 los primeros autos de la gran serie estaban listos. Lo hecho por Dusio era realmente curioso ya que se trataba del primer monopo de carrera producido en gran serie.

El primer D46 ofrecía detalles interesantes como eran la suspensión delantera carenada y el volante rebatible para permitir que el piloto ingresara al cockpit.

por Dusio y detrás de los volantes de esos autos se sientan nada menos que Piero Taruffi, Raymond Sommer, Clemente Biondetti, Louis Chiron y el gran Tazio Nuvolari. Los D46 dominan la carrera y el ganador es su propio ideólogo, Piero Dusio. Es en esta carrera en que se crea la leyenda de Nuvolari "sin volante" pues siempre quedará en el recuerdo de los entusiastas aquella foto de Tazio con el volante en la mano.

El D46 es un éxito y los pilotos privados se lo disputan. A fines de 1946 ya hay cuarenta autos construidos. La fábrica participa en algunas carreras a través de la "Squadra Piero Dusio".

Es en este tiempo (... fines del 47) que a Cisitalia llegan los hombres de Porsche para iniciar el proyecto del Grand Prix con Rudolf Hruska a la cabeza. Savonuzzi entonces, decide abandonar Cisitalia y se incorpora Carlo Abarth con nuevas ideas.

En el Salón de Milán del 47, Cisitalia presenta un nuevo D46 con el mismo concepto pero con la parrilla horizontal en lugar de vertical, ya no utiliza los carenados del tren delantero y se le agregan dos depósitos de combustible laterales. También se reemplaza la caja semi-automática por una original de Fiat 1100 pero con diferentes engranajes. Al motor se le aumenta la cilindrada a 1200 cm³, el carburador Zenith da paso a dos Weber de 36 y la poten-

El propietario del Cisitalia D46, Eugenio Schlosberg, probando en la pista su famoso auto para la cámara de Autos de Epoca. El monoplaza respondió a todas las exigencias como en sus mejores momentos.





Dieciseis años después de su primera salida, el D46 gana su última carrera en la trepada de Mitholtz-Kandsteg (Suiza) conducido por Emil Zeiter.

El Cisitalia D46 fue objeto de muchas variantes y modificaciones por parte de preparadores y pilotos privados. Enrico Platé desarrolló un auto con motor Lancia Aprilia de 1.750 cm³ y Angelo Mijoini llevó el mismo motor a dos litros.

En 1952, mientras Piero Dusio intenta instalarse en la Argentina con su empresa Autoar, su hijo Carlo continúa con la construcción del D46 para la Fórmula Dos. Dusio se asocia en el proyecto con Savonuzzi y con el piloto francés Pozzi. Sobre el D46 se instala un motor de origen marino B.P.M de dos litros alimentado por cuatro carburadores Dell'Orto. Se desarrolla un nuevo tren delantero y al motor se le incorpora el conjunto de caja de velocidades, diferencial y frenos del Lancia Aurelia GTB20. La carrocería conserva sus líneas básicas originales aunque con un aspecto más sólido. Este auto es inscripto en el Campeonato del Mundo del 53 pero no llegaría a participar ya que en realidad, se trata de un auto-laboratorio concebido para desarrollar nuevas ideas para aplicar en los autos deportivos de la marca.

El nuevo modelo llega a los 80 CV. Este nuevo D46 aparece en el Gran Premio de Mónaco del 48 conducido por Nuvolari.

Este nuevo modelo es también exitoso corrido por Taruffi, Stuck y Bonetto. Taruffi gana en Berna mientras Stuck y Bonetto lo escoltan con la D46 de 1100 cm³. Taruffi gana el Campeonato Italiano de 1947 y 1949 y en el 48 se lo lleva Felice Bonetto.

Optó por ésta última.
Para multitubular.

El D46 que revivió en la Argentina

Según el hijo del fundador de la marca, Carlo Dusio, su padre trajo a la Argentina una decena de monostos D46 y entre sus dueños estuvieron los Torquinst y otros pilotos de la época. El "arqueólogo" de Cisitalia en la Argentina es el Dr. Sergio Lugo quien logró ir recuperando por partes tres unidades de este auto. Uno de ellos fue adquirido hace un tiempo por el Ing. Eugenio Schillosberg quien lo llevó a su estado original mediante un gran trabajo de restauración y logró ponerlo en valor.

Este auto es la única pieza rodante que existe en Argentina ya que Lugo aún tiene dos unidades desarmadas. Es un verdadero misterio que se ha hecho de las otras unidades D46 aunque se supone que estos "desaparecidos" fueron desarmados y muchas de sus partes utilizadas para construir autos de Limitada de la M.N. El Cisitalia D46 de Schillosberg giró para Autos de Epoca conducido por su propietario en el circuito del Tigre.

TACURAL Clasicos



Autos clásicos - Sports de todo Tipo
Clásicos Argentinos



Compra - Venta - Permuta - Consignaciones
Financiamos su auto hasta en 24 meses

Avda. Caseros 3750 - Ciudad de Bs.As.
Tel: (011) 4923-4031 / 4032