

QUATTORRUOTE



Lancia «Delta HF 4WD»

ANTEPRIMA Fiat: arriva una piccola berlina • Alfa: le nuove "33"

PROVE Lancia "Delta 1.6 i.e." e "H.F. Turbo 4x4"
• Saab "9000 i" • Ford "Escort 1.4" e "1.6 diesel"
• Confronto diesel: Ford "Fiesta" - Renault "5" - Peugeot "205"

INCHIESTA Assistenza Mercedes: è caduta una stella?

AGGIORNATI I COSTI DI ESERCIZIO DI 130 MODELLI

CISITALIA,



© MUSEO CISITALIA

Nel settembre del 1946 debuttò una piccola marca, la Cisitalia, le cui innovazioni hanno influenzato la tecnica e lo stile dell'automobile. Poteva diventare la Porsche italiana ma durò pochi anni costruendo solo qualche centinaio di vetture. Ecco la sua breve, gloriosa e sfortunata storia.

Il 1946 è un anno importante per l'Italia: da monarchici diventiamo repubblicani ed Enrico De Nicola, uomo di tutto rispetto, è il primo presidente. Dopo anni di stenti, privazioni e paure, gli italiani ricominciano a sorridere: si entusiasmano per il ritorno di Arturo Toscanini dagli Stati Uniti che inaugura la Scala ricostruita; si esaltano per i trionfi di Gino Bartali al Giro d'Italia e di Fausto Coppi alla Milano-Sanremo; si affollano nei teatri che ospitano le

compagnie di Wanda Osiris, Macario, Dapporto, Taranto e Rascel. Abbiamo anche un gioco nuovo che subito coinvolge tutti: la Sisal, il Totocalcio di oggi, inventato dal giornalista Massimo Della Pergola. Però non è solo divertimento. Il 1946 è anche l'anno in cui, rimboccate le maniche, cominciamo a ricostruire quanto fascismo e guerra hanno distrutto. Nascono nuove industrie e fra queste, una Casa automobilistica che in breve tempo diventa famosa:

LA GRANDE ILLUSIONE



Una splendida Cisitalia coupé «202» del 1947 carrozzata dalla Pininfarina. Una vettura analoga è conservata al Museo d'Arte Moderna di New York come «scultura semovente».

la Cisitalia. E, quarant'anni fa, quando qualsiasi posto di lavoro era una conquista e una camicia nuova significava già benessere, vedere una scuderia di macchine da corsa presentarsi compatta, con sette monoposto tutte uguali, con tre «muletto», con i cronometristi, gli ingegneri, gli assistenti ai box, i meccanici, tutti con la tuta identica e la scritta Cisitalia sul taschino, suscita enorme impressione. Artefice di tutto ciò è l'industriale Piero Dusio

(nato a Scurzolengo d'Asti nel 1899), pilota per passione, ex presidente della Juventus, che già durante la guerra aveva intuito l'importanza di farsi trovare «pronto» e preparato alla fine del conflitto. Con l'Alfa Romeo semidistrutta dai bombardamenti, con la Ferrari che doveva ancora spiccare il volo, con tutto il vecchio materiale da corsa perso, distrutto, o quanto meno malconcio, era scontato che al momento della ripresa ci sareb-

be stato spazio in abbondanza per chi avesse avute le idee chiare.

È però indispensabile fare bene e in fretta. Perciò Piero Dusio, già nell'ottobre del 1944, rivolge all'ingegner Dante Giacosa, allora all'ufficio tecnico vetture della Fiat, una richiesta precisa: il progetto di un'auto da corsa, di una monoposto economica e facile da costruire, da produrre quasi in serie e da poter approntare

(segue a pag. 190)



La produzione in piccola serie della «202» iniziò nel 1947 e terminò tre anni più tardi dopo solo 170 vetture. La carrozzeria disegnata dall'ingegner Savonuzzi venne realizzata dalla Pininfarina. Due le serie: la «SC» (Sport Coupé o Cabriolet) e la «B» (seconda

versione). La «202» coupé d'alluminio due posti nasce con il parabrezza in due pezzi; nel 1949 il vetro è in un sol pezzo piegato al centro; in seguito diventa interamente curvo. La «202» costava 3 milioni e mezzo, quasi il doppio della Fiat coupé «1100 S».

(segue da pag. 189)

in pochissimo tempo. Ovviamente, appena la situazione lo avesse permesso.

Nel frattempo, i due non restano con le mani in mano. Aiutati anche dal disegnatore Edoardo Grosso, affrontano subito i problemi tecnici presentati dalla costruzione di una nuova monoposto. Fra l'altro, l'ingegner Giacosa, cui era stata distrutta la casa da un bombardamento, per un certo tempo, è ospite nella villa torinese di Dusio: è quindi probabile che la «Cisitalia» sia stato il loro argomento preferito di conversazione. Decidono così che sarebbero state utilizzate parti di serie delle Fiat «1100» e «Topolino», logicamente con un'adeguata rielaborazione.

Viene, invece, presto abbandonata l'idea iniziale di un tradizionale telaio a longheroni a favore di una assai più ardita e nuova soluzione del traliccio di tubi, un procedimento fino allora mai applicato in campo automobilistico. A spingere verso tale soluzione fu la ricerca della maggiore

semplicità costruttiva e della massima leggerezza unita alla rigidità strutturale. Inoltre un simile telaio poteva agevolmente ospitare la meccanica in posizione molto abbassata ed evitava la costosa costruzione di stampi consentendo di utilizzare le attrezzature esistenti e le capacità del personale specializzato in queste lavorazioni.

DAI TUBI ALLE AUTO

Infatti bisogna ricordare che la Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia fondata da Dusio alcuni anni prima per la costruzione e la gestione di impianti sportivi) aveva allargato nel 1944 la sua attività con la costituzione di una «sezione meccanica» per la costruzione di attrezzature per officina e che verso la fine della guerra, eseguiva le lavorazioni più diverse, compresa quella delle biciclette. Da qui la manodopera specializzata nella piegatura e saldatura dei tubi. Anche un pizzico di fortuna viene incontro a Dusio che nei magazzini dell'Aeritalia trova uno stock di tu-

bi al cromo molibdeno che consentono di costruire telai leggerissimi e resistenti.

L'opera dell'ingegner Giacosa non si limita però al solo telaio; il tecnico della Fiat sviluppa e perfeziona anche un originale cambio a tre marce semiautomatico che aveva lo scopo di far risparmiare tempo al pilota impegnato in corsa.

Inoltre, per abbassare ulteriormente la meccanica e il posto guida a tutto vantaggio della stabilità, viene brevettata un'altra soluzione geniale: il ponte posteriore «rovesciato». Grazie a questo sistema tutta la trasmissione, e quindi il gruppo motore-cambio viene abbassato di circa 12 centimetri. Frattanto entra alla Cisitalia il giovane ingegnere Giovanni Savonuzzi che nel 1947 raccoglierà l'eredità di Giacosa.

L'esordio della nuova Cisitalia avviene il 3 settembre del '46 sul Circuito del Valentino a Torino: è la prima vera novità del dopoguerra in campo automobilistico e l'interesse che suscita, non soltanto nell'ambiente dei motori, è enorme. Le vetture



La riuscita «202» cabriolet del 1948 manteneva la stessa meccanica della coupé seguendone l'evoluzione. Nella foto un esemplare costruito dagli Stabilimenti Farina. Altri carrozzieri, Vignale, Pininfarina e Frua costruirono vetture di questo tipo.



La «202 SS MM» (Super Sport Mille Miglia) costruita nel 1947/1948 in circa 15 unità era una vettura esclusivamente da corsa. Venne poi denominata «Spyder Nuvolari» in onore del campione mantovano che l'aveva guidata con successo alla «Mille Miglia» del 1947.



L'elegante posto guida della «202». Il volante era quasi sempre a destra e la leva del cambio sul pavimento. Nei due strumenti circolari c'erano il tachimetro, l'indicatore livello benzina e l'orologio; poi contagiri, manometro olio e termometro acqua.



La Cisitalia denominata «Aerodinamica Savonuzzi» del 1946 è una delle prime auto con pinne posteriori e venne realizzata dopo intense prove al tunnel del vento del Politecnico di Torino. Nonostante il piccolo motore di 1100 cc con 61 CV superò i 200 Km/h.

re al via sono addirittura sette (tre quelle di riserva) e le guidano lo stesso Piero Dusio. Piero Taruffi che con Carlo Dusio aveva messo a punto la vettura, l'intramontabile Nuvolari e poi Cortese, Chiron, Sommer e Biondetti. Per le piccole «D 46» (è questo il nome dato alla monoposto torinese) è un trionfo: Dusio conquista il primo posto davanti a due altre sue vetture; la «D 46» di Nuvolari è solo tredicesima, costretta alla resa da noie all'accensione e inizialmente attardata da un guasto (il distacco del volante dall'apposita cerniera) passato alla leggenda e che ha contribuito ad arricchire il mito del pilota mantovano.

Nel frattempo, siamo sempre nel '46, Dusio, il figlio Carlo e i loro collaboratori sviluppano il progetto di un analogo telaio allargato per una «sport biposto» che, carrozzata da Alfredo Vignale, è pronta nel 1947. Questa berlinetta, denominata «Coupé Mille Miglia» è un'auto stupefacente che non ha niente in comune con le analoghe vetture costruite fino allora. Il muso è

schiacciato verso il suolo con chiaro effetto deportante: i fianchi formano due pareti laterali più elevate del cofano motore; dietro spiccano le pinne, molto accentuate: le ruote sono completamente carenate. Un piccolo spoiler è sistemato sopra il lunotto posteriore per migliorare la penetrazione, mentre due profondi incavi che modellano la coda facilitano la «fuga» dell'aria che si trova fra il suolo e il pavimento della vettura tutto carenato. Pur dotata di una cilindrata limitata di 1100 cc e di soli 61 CV, la «Coupé Mille Miglia», durante alcuni collaudi, tocca la notevole velocità di 201 km/h.

ALLA «MILLE MIGLIA»

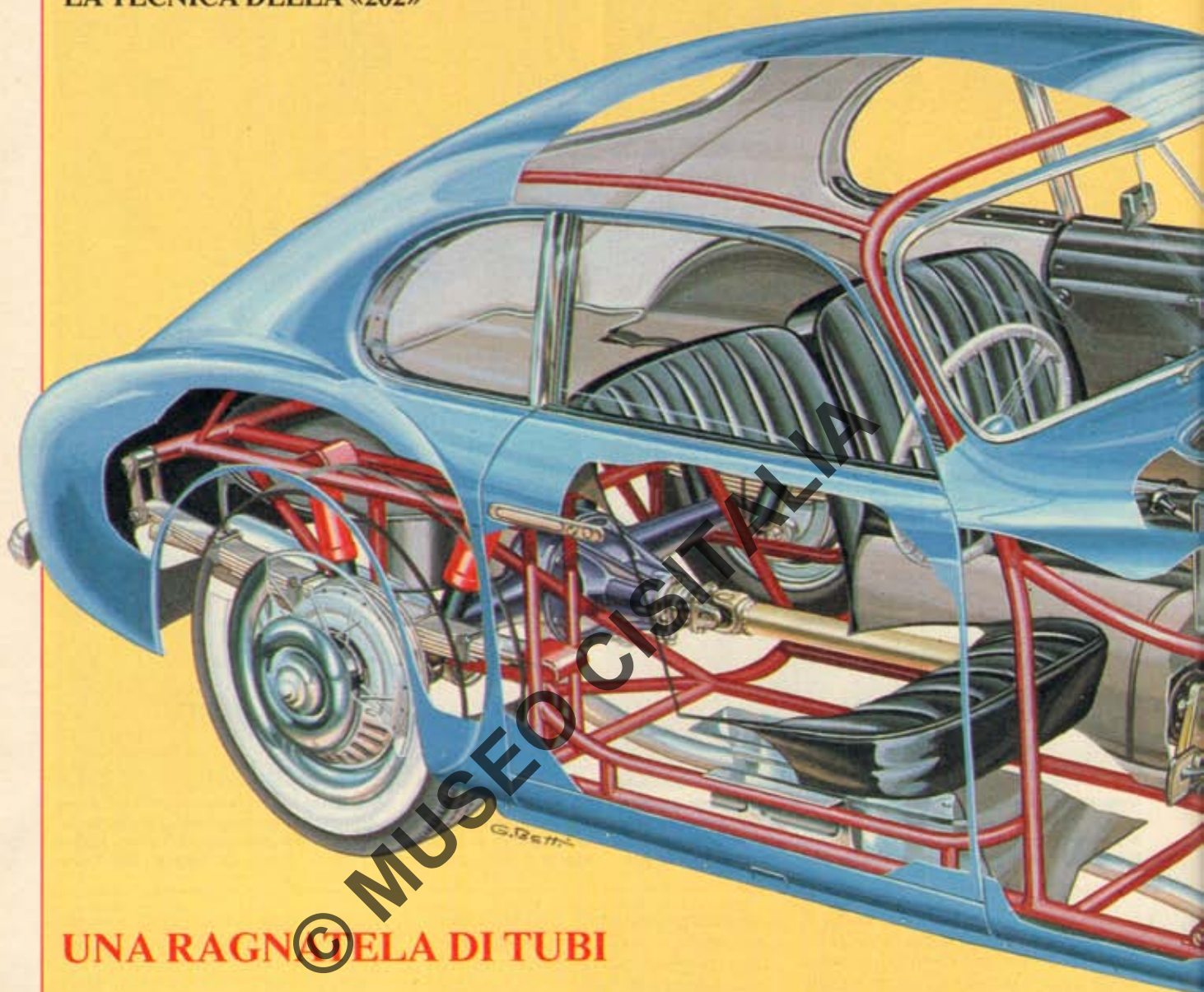
Questa rivoluzionaria vettura, affidata a Piero Taruffi, viene presentata il 22 giugno 1947 alla partenza della «Mille Miglia» ed è affiancata dalla prima versione sperimentale guidata da Bernabei e da tre spyder pilotate da Piero Dusio, da Nuvolari-Carena e da Minetti-Facetti. L'esordio non è dei più fortunati: mentre la spyder di Nu-

volari-Carena è in testa e sembra avviata a conquistare la vittoria, un acquazzone allaga l'ultimo tratto della corsa (portata a 1800 km) costringendo il «mantovano volante» e il suo compagno a una sosta forzata a causa di un magnete bagnato. Dopo circa 20 minuti i due ripartono e giungono a Brescia secondi assoluti a 16 minuti da Biondetti-Romano. Terza è la coupé sperimentale di Bernabei-Pacini, quarta la spyder di Minetti-Facetti.

Il giorno dopo, nonostante il secondo posto, tutti i giornali sono concordi nell'esaltare l'impresa del grande Tazio e della miracolosa Cisitalia che assumerà ufficialmente la denominazione di «spyder Nuvolari». E così, dopo che l'esordio vittorioso del Valentino aveva portato la vettura all'attenzione del mondo sportivo, la «Mille Miglia» la consacra definitivamente anche presso l'uomo della strada. In meno di un anno, quella di Dusio è diventata la Casa più famosa, «imitata» e invidiata.

(segue a pag. 194)

LA TECNICA DELLA «202»

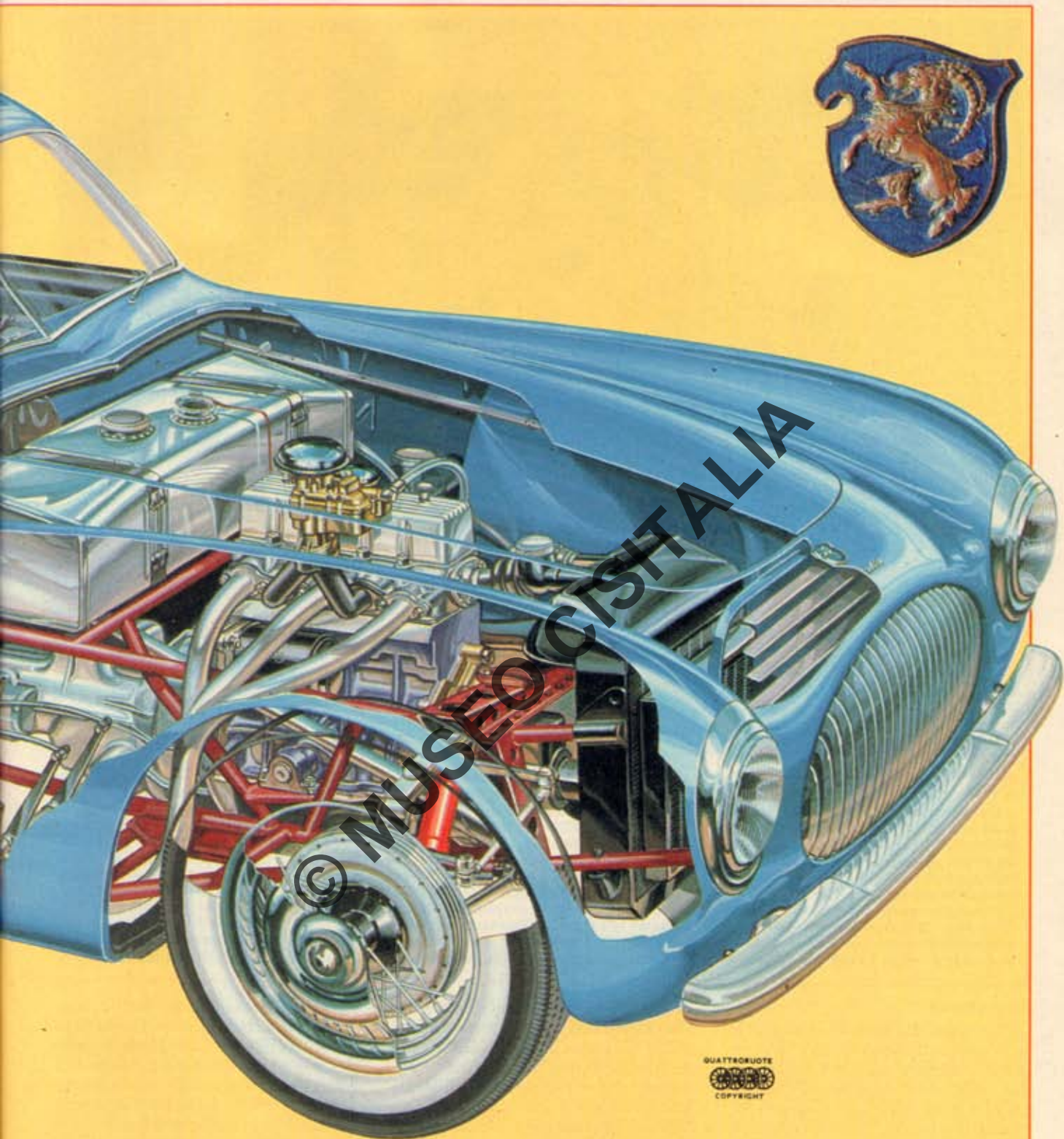


UNA RAGNETELA DI TUBI

La caratteristica più interessante della coupé «202» nata nel 1947 era il telaio, una raffinata struttura a traliccio tubolare progettata, come il resto della meccanica, dall'ingegner Giovanni Savonuzzi, in seguito diventato direttore tecnico della Chrysler e alla Fiat. Questo telaio, in tubi d'acciaio di piccolo diametro al cromo molibdeno, costituiva l'ossatura portante di tutta la vettura sulla quale veniva modellata la straordinaria e moderna carrozzeria d'alluminio disegnata e inizialmente costruita dalla Pininfarina. La disposizione della meccanica, abbastanza convenzionale, comprendeva un motore anteriore di 1100 cc, trazione posteriore, sospensione anteriore a ruote indipendenti e ponte posteriore rigido. Il motore, completamente ristrutturato dalla Cisitalia, sfruttava, per contenere i costi di pro-

duzione, il basamento della Fiat «1100» che allora forniva 32 CV a 4400 giri/min. Venivano sostituite la testata, in lega leggera, e quasi tutte le parti in movimento. La distribuzione rimaneva ad albero a camme laterale con aste, bilancieri e valvole verticali allineate. L'alimentazione era fornita da uno o due carburatori Weber monocorpo da 36 mm. Diversa anche la lubrificazione di tipo «corsaiolo», cioè a carter secco con serbatoio dell'olio. Così il quattro cilindri Cisitalia di 1089 cc (alesaggio 68 mm, corsa 75 mm) sviluppava 55 CV a 5500 giri/min. L'avantreno a ruote indipendenti era a quadrilateri deformabili, con bracci triangolari sovrapposti e una balestra trasversale come elemento elastico e stabilizzante. Il retrotreno, molto semplice, era ad assale rigido tubolare con due balestre longitudinali.

Gli ammortizzatori erano idraulici telescopici e doppi posteriormente. I freni, ovviamente a tamburo sulle quattro ruote e a comando idraulico, provenivano dalla Fiat «1100», come lo sterzo, a vite e settore. Le ruote da 15 pollici erano caratterizzate sulle prime vetture da cerchi a raggi tangenti con coppe in alluminio e pneumatici 5.00x15. Coupé molto compatta, la «202» era lunga solo 3,4 metri, larga 1,45 m, alta 1,40 m con passo di 2,4 m, carreggiata anteriore di 1,26 m e posteriore di 1,25 m. Pesava appena 700 kg. Caratteristica anche la collocazione nel vano motore del serbatoio carburante da 45 litri. Grazie alla notevole aerodinamica e alla leggerezza la vettura poteva raggiungere, secondo il costruttore, i 165 km/h. La «202» venne prodotta sino al 1950 in 170 unità, tra coupé e cabriolet.



La raffinata meccanica della «202» (qui nella prima serie del 1947) era caratterizzata soprattutto dal telaio tubolare a traliccio che consentiva di ottenere una vettura bassa e filante. In alto il marchio della Cistalia: lo stambecco, nobile animale tipicamente piemontese e simbolo araldico molto diffuso.



Grazie alla sua maneggevolezza la Cisitalia «D 46», leggerissima monoposto, ottenne brillanti risultati sportivi. Nella foto Felice Bonetto esegue con disinvoltura uno spettacolare controsterzo.

NATA SULLE PISTE

La breve storia della Cisitalia è soprattutto una storia di sport, di piloti famosi di vittorie. E Tazio Nuvolari, il leggendario pilota mantovano, vive con la Casa fondata da Dusio le ultime giornate gloriose della sua lunga carriera.

L'esordio sportivo della marca torinese avviene al Circuito del Valentino il 3 settembre 1946 dove prendono il via sette Cisitalia: vince la «D 46» (D sta per

Dusio, 46 per l'anno del debutto) di Dusio il patron; e altre due vetture della Casa si piazzano dopo di lui. Anche in seguito i circuiti cittadini, regalando numerosi successi alle Cisitalia, si riveleranno come il loro miglior terreno di gara. Per la Casa l'anno della vera consacrazione sportiva è il 1947: in marzo Dusio stupisce il mondo delle corse spedendo 26 monoposto in Egitto per una singolare sfida ai piedi delle Piramidi cui partecipa tutto il Gotha delle competizioni automobili-

stiche: Cortese (il vincitore), Ascari, Taruffi, Dusio, Tadini, Pagani, Lurani, Tenni, Basadonna, De Saugé, Brivio, Gherzi, Serafini, Banti, Marinotti. In quello stesso anno, con la piccola spider della Cisitalia, Nuvolari disputa una splendida Mille Miglia: in prima posizione fino a pochi chilometri dal traguardo, un acquazzone gli blocca il magnete della vettura costringendolo a cedere la vittoria alla grossa Alfa Romeo «2900» di Biondetti. Poi nel campionato italiano, cate-

(segue da pag. 191)

Poteva resistere Dusio (è un industriale non dimentichiamolo) a non sfruttare commercialmente un simile successo e una simile improvvisa notorietà? Senz'altro no. E infatti egli incarica l'ingegner Savonuzzi di progettare «un'auto larga come la mia Buick, bassa come una Grand Prix, comoda come una Rolls Royce e leggera come la nostra "D 46"». Il primo studio è una berlinetta molto somigliante all'aerodinamica «Coupé Mille Miglia», priva però delle pinne posteriori e con una finestratura più ampia. Sarà poi Pininfarina, sulla base di questo disegno, a sviluppare il progetto fino alla sua completa matura-

zione e il particolare chassis tubolare che, oltre a consentire un eccezionale abbassamento dei gruppi meccanici, sembra studiato in simbiosi con la carrozzeria.

Nasce così un capolavoro, una delle più belle automobili di tutti i tempi. Carlo Dusio, ricorda quei momenti: «La carrozzeria della "berlinetta" veniva costruita nello stabilimento di Pininfarina, in corso Peschiera che è molto vicino alla nostra fabbrica e, quindi, ho visto la vettura prendere forma giorno per giorno. Ciò nonostante, quando la versione definitiva fu pronta rimasi a bocca aperta, tanto mi colpirono la sua incredibile semplicità e la sua purezza di linee». Presentata ufficialmente al Salo-

ne di Parigi nell'ottobre del 1947, la coupé riscuote un grande successo. L'anno dopo varca l'Atlantico e Carlo Dusio la guida per le strade di New York; lui stesso vuol farla conoscere al pubblico americano. Se una simile vettura aveva fatto sensazione in Italia, è facile immaginare l'impressione che suscita in un Paese dove l'automobile se non è mastodontica non viene presa assolutamente in considerazione. Ma agli americani non sfugge l'importanza di questa linea assolutamente innovativa, tanto è vero che dal 1951 il Museum of Modern Art di New York ospita una Cisitalia «202» con il titolo di «scultura in movimento».



SOGNI PROIBITI - La «360» del 1948 fu il sogno impossibile della Cisitalia che sperava di affermarsi anche nell'impegnativo settore del Gran Premi. Progettata dallo Studio Porsche, aveva numerose caratteristiche d'avanguardia; prima fra tutte la trazione integrale inseribile dal pilota e poi il motore posteriore, un inte-

ressante 12 cilindri boxer di 1452 cc sovralimentato con quattro assi a camme che permetteva di toccare i 400 CV a 12.000 giri/min. Pesava 650 kg e doveva superare i 360 km/h. In realtà avrebbe richiesto una lunga messa a punto per offrire completa affidabilità. Una delle due «360» costruite è conservata al Museo Porsche.



Lo schema di massima della meccanica della «360»: in evidenza il gruppo trasmissione integrale.

goria corsa sino a 1500, le Cisitalia conquistano i primi tre posti. All'estero colgono affermazioni con piloti famosi come Sommer, Manzon, Schell.

E, invece, sfortunata la partecipazione alla «Mille Miglia» del 1948. Felice Bonetto, con una spider, dopo aver condotto buona parte della corsa è costretto al ritiro sostituito al comando da Piero Carlo Dusio, ma a Gualdo Tadino (poco più di 200 chilometri dall'arrivo) anche l'industriale e suo figlio devono abbandonare.

La Casa si riscatta con una lunga serie di vittorie in circuito e in salita: Bonetto, Scagliarini e Taruffi la fanno da padroni; a fine anno Bonetto è campione italiano di «formula 2» battendo le Ferrari e Scagliarini nella categoria sport 1100 cc.

Con i suoi piloti-gentleman che corrono in ogni angolo del mondo, la Cisitalia continua a mietere successi con le monoposto «D 46» (a volte aggiornate con motori 1250 cc) e con le sport. Una data storica è il 10 aprile del 1950, quando Tazio

Nuvolari con una spider Cisitalia tipo «204» partecipa all'ultima gara della sua carriera: vince, nella sua categoria, la salita Palermo-Monte Pellegrino.

Sopraggiungono gravi difficoltà economiche e i successi delle Cisitalia diventano sempre più rari. L'ultima «volata» della Casa dello Stambecco è del 1961 quando Zaiter con una «D 46» vince in Svizzera la corsa in salita Mitholz-Kandersteg. Poi sulla Cisitalia definitivamente cala il sipario. □

Qualche tempo dopo viene approntata anche una versione cabriolet, la «202», che grazie a pochi felici interventi, conserva intatti il fascino e le mirabili proporzioni del coupé, diventando sia nella versione chiusa sia in quella aperta una vettura di moda. Fra i suoi entusiasti possessori Henry Ford II, il regista Roberto Rossellini e molti altri personaggi famosi.

A questo punto, però, Piero Dusio, mai pago dei successi ottenuti, non sa fermarsi e decide di cimentarsi nell'impresa di costruire una vettura da «Grand Prix» (le attuali «formula 1»), innovativa e vincente. Espone questa sua idea all'ingegner Savonuzzi che rifiuta l'incarico per tre motivi:

1) non ritiene che la Cisitalia abbia le capacità tecniche per affrontare un impegno così gravoso e difficile; 2) è il momento dell'Alfa Romeo «158 compressore» e, all'epoca, era difficile pensare a una vettura più competitiva; 3) la progettazione e la costruzione di una «Grand Prix» avrebbero enormemente disturbato, se non addirittura compromesso, la laboriosa produzione delle «202» coupé e cabriolet.

Ciononostante Dusio non rinuncia al suo progetto e si mette in contatto con il gruppo tedesco Porsche l'unico, a detta di tutti, in grado di fare qualcosa di nuovo. Lo stesso Ferdinand Porsche jr. viene a Torino, visita la sede della Cisitalia, stipula

l'accordo per la fornitura di un progetto di una «Grand Prix» di 1500 cc a 12 cilindri contrapposti e trazione integrale.

A differenza delle precedenti occasioni, però, stavolta non tutto fila liscio e già l'approntamento delle speciali attrezzature è estremamente laborioso. E quando finalmente viene allestito il primo motore, si verificano numerosi guai in sala prova; così, facendo e rifacendo stampi e fusioni, si buttano via un sacco di tempo e una quantità enorme di denaro. Lo stesso ingegner Rodolfo Hruska, futuro «padre» dell'Alfasud (entrato alla Cisitalia proveniente dall'ufficio tecnico Porsche al «seguito»

(segue a pag. 197)

Al volante della monoposto «D 46» PICCOLA E INDOMABILE

Settembre 1983: manca meno di un'ora al via del G. P. d'Italia e Monza è gremita all'inverosimile. Sono stato invitato con la mia Cisitalia «D 46», insieme ad altre quindici monoposto veterane, per tre giri d'apertura.

Si parte in gruppo e la prima chicane si avvicina abbastanza in fretta. Perché il motore è brioso nonostante i pochi cavalli a disposizione e fornisce buone accelerazioni grazie al peso ridotto (370 kg) del corpo vettura. Mi sento un po' a disagio seduto così in alto e senza alcuna protezione sopra la testa. Vado a non più di 50 all'ora, mi sembra d'essere fermo ma è una velocità più che sufficiente per farmi provare attimi di panico nonostante corra spesso con una «formula 1» d'epoca che ha quattrocento e passa cavalli. La mia «Cisi» comincia a buttar fuori la coda: sono entrato troppo forte!

I pneumatici anteriori sono quelli della «Topolino» e quelli posteriori della vecchia Fiat «1100». Mordono (se così si

può dire) l'asfalto con non più di 100 cm² in totale, mentre un'attuale «formula 1» ha un'area di contatto complessiva di quasi 3000 cm²!

In un attimo faccio un salto indietro di 40 anni e rivivo le sensazioni dei piloti d'allora. Mi tornano alla mente il comportamento saltellante della vettura, l'estrema rigidità, lo «scarrocciamento» laterale che tuttavia allora costituivano i «pregi» della piccola monoposto torinese.

Per guidarla forte bisogna veramente rischiare. Attenti ai cordoli o a qualsiasi tipo di bordo, perché salendoci sopra con una ruota si cappotta e guidando con mezzo busto fuori non deve essere certo un'esperienza simpatica.

Mai, come in questo primo mezzo giro, finché non ho assimilato la guida della Cisitalia, ho provato la sensazione di insicurezza fornita da un'auto degli anni Quaranta. Tale spiacevole sensazione deriva però dall'esperienza avuta con macchine da corsa moderne: il baratro è

enorme. Al secondo giro vado più «sciolto», più forte e più sicuro e ho tempo di pensare. Pensare, ad esempio, alle parole di Clay Regazzoni che, davanti alla Williams che aveva pilotato nella sua splendida stagione 1979, guardando la mia piccola Cisitalia disse che era sicuramente più semplice e sicuro guidare una monoposto moderna piuttosto che quella specie di trespolo. E anche se ogni paragone tra le due vetture è assolutamente improponibile forse Regazzoni aveva ragione: la piccola «D 46», che con soli 70 CV riusciva a tenere il passo di monoposto ben più potenti come le Ferrari «2000», aveva bisogno a suo tempo di gente piena di «cuore» per poter essere guidata al limite; gente alla Clay, insomma.

I tre giri sono terminati, c'è ancora una folta immensa. Impressionante. Appesa appena appena. A dire la verità durante la «corsa» mi sono sentito assolutamente solo impegnato come non mai a tenere in strada la mia guizzante Cisitalia. N.B.





Carlo Dusio
guida la «D 46»

Al volante della coupé «202»

È RIGIDA MA STABILE E VELOCE

Tanto enorme è la differenza di comportamento fra la monoposto Cisitalia e un'auto da corsa dei giorni nostri, quanto poco (al confronto) appare quella fra la Cisitalia coupé di serie e una analoga vettura odierna.

La meccanica si avvale di uno splendido telaio a traliccio di tubi che, conferendo alla vettura rigidità e leggerezza, permette un notevole abbassamento della meccanica e quindi del baricentro migliorando la tenuta di strada; il motore di 1100 cc a 4 cilindri eroga, nella versione standard, 55 CV che diventano 90 in quella spinta da due carburatori.

Raffrontando queste potenze a quelle di un analogo motore (Fiat «Ritmo») odierno, le potenze risultano uguali, ma il peso complessivo nonostante gli anni gioca ancora a favore della Cisitalia.

Ciò che più sorprende della coupé è la linea: è, infatti, opinione comune che sia una delle più belle auto di tutti i tempi. Sebbene estremamente bassa (ci si siede a 20 centimetri da terra) il sedile è accogliente; la posizione di guida tradisce l'età: molto, troppo raccolta, costringe anche persone di media statura a stare rannicchiate e appese al grande volante; i parafanghi sono più alti del cofano che sfugge verso terra, la visibilità è discreta. Il motore decisamente simpatico, brillante e sembra fornire molti più cavalli di quelli effettivamente disponibili. I freni a tamburo, che fanno bene il loro dovere, sono in sostanza quelli della vecchia Fiat «1100», ma la Cisitalia pesa tre quintali in meno!

La velocità di punta si aggira sui 150 km/h ma quarant'anni fa sicuramente si sfioravano i 160 km/h. Niente male per una «1100» odierna, ma sbalorditiva per l'epoca. Altrettanto gradevole la tenuta di strada, pur con la esiguità dei pneumatici che salellano leggermente e hanno una presa al suolo limitata; così, dopo un giro di assaggio di una trentina di chilometri, torno in officina e faccio montare quattro cerchi a raggi dotati dei moderni pneumatici Michelin «XZX». Il miglioramento è enorme a conferma di quanta sicurezza gli automobilisti siano debitori ai costruttori di gomme. Il comportamento in curva della «202» è quello caratteristico delle auto del passato: deciso sottosterzo all'inizio della curva e improvviso sovrasterzo in accelerazione.

A parte lo sterzo un po' impreciso e duro (abituati come siamo ai leggerissimi e facili servocomandi attuali), non c'è nessuna differenza con una vettura moderna, a condizione di accettare la relativa rigidità delle sospensioni e la manovrabilità del cambio a lunga escursione e dall'innesto un po' lento. Dobbiamo pensare che quest'auto ha quarant'anni e che venne progettata secondo una filosofia completamente diversa da quella attuale. Però già alla presentazione offriva, come optional, il riscaldamento interno, i sedili in pelle e la radio.

È insomma una deliziosa vettura che, a differenza di altre, tiene il tempo in modo incredibile. Ancor più apprezzabile è la cabriolet, quasi più moderna, filante, silenziosa, elegantissima. □

(segue da pag. 195)

del progetto Grand Prix) consiglia a Dusio di abbandonare l'impegnativa idea.

L'industriale piemontese non cede. Lo spirito con cui aveva affrontato l'impresa traspare da una confessione fatta all'ingegner Savonuzzi prima che questi, per le già citate divergenze, abbandonasse la Cisitalia: «io mi rovino ma la Grand Prix la faccio». E così avvenne: alla fine del 1949, si registra il tracollo della Cisitalia.

Piero Dusio si trasferisce in Argentina (attirato dalla vaga possibilità di ricevere finanziamenti dall'allora presidente Juan Peron) dove fonda nei pressi di Buenos Aires la Autoar (Automotores Argentinos) e qui ha un'altra delle sue intuizioni folgoranti: costruire una vettura adatta a quel Paese e a quelle strade. E per mettere in atto il suo progetto acquista tremila «Jeep» che, arrivate in Argentina alla fine della guerra come scambio per una fornitura di carne, giacciono ancora inutilizzate.

Dusio adatta le indistruttibili parti meccaniche di queste vetture a un robusto telaio a tubi rettangolari e fa disegnare una carrozzeria denominata «rural» che anticipa quella delle attuali fuoristrada.

VERSO LA FINE

Intanto in Italia è Carlo Dusio, figlio di Piero, a occuparsi dell'azienda e (trasferita la sede a Racconigi) a tentare un rilancio allacciando un interessante rapporto con Henry Ford II, già proprietario di una «202». La proposta di Dusio è, per quell'epoca, affascinante: costruire una vettura con meccanica americana e carrozzeria italiana. Proprio la stessa cosa che la General Motors e Pininfarina stanno facendo oggi con la «Allanté».

Preparato il prototipo, Carlo Dusio lo porta negli Stati Uniti per sottoporlo all'approvazione dello stesso Henry Ford, che se ne entusiasma: «è la più bella macchina italiana che io abbia mai visto». È però troppo in anticipo sui tempi e il progetto sfuma per una serie di forti opposizioni in seno al colosso americano.

Carlo Dusio ci riprova con la «202 D» che monta un potente motore di derivazione marina, un B.P.M. 2000 e 2800 cc a quattro cilindri con 165 CV. Potrebbe essere una buona carta per la Cisitalia: è un'auto veloce come una Ferrari che costa come un'«Aurelia GT». Ma, ormai, la sorte non è più benevola con la Casa, afflitta da una grave mancanza di liquidità che rende impossibili nuovi investimenti.

Fra mille difficoltà la Cisitalia va avanti fino al 1964, producendo una piccola serie di spyder e coupé derivate dal pianale della «600». Poi Carlo Dusio, con estremo realismo, decide di chiudere. Contemporaneamente, dall'altra parte del mondo, chiude anche la «Cisitalia Argentina IC-SA». Il vecchio Piero Dusio l'aveva fondata dopo essere uscito dall'Autoar.

NINO BALESTRA