

RUOTECLASSICHE

VIAGGI ROMANTICI

Sui **tornanti**
della **TRENTO-BONDONE**



PROVA SU STRADA

*“GTO”: opera
in due atti di Ferrari*

Il prezzo della passione



STRADE GALEOTTE

Una Mercedes "SL" (la nota "Pagoda"), un'atmosfera rilassante, strade invitanti e famose come quelle della corsa in salita Trento-Bondone: con questo numero inauguriamo una nuova serie di servizi, "Itinerari romantici", che ci porteranno a conoscere macchine e percorsi che hanno incantato gli italiani.

Di fronte a un'auto d'epoca tirata a lucido dal suo proprietario, la gente che le si affolla attorno se ne esce con una frase sempre ricorrente che vorrebbe essere una constatazione e un complimento nello stesso tempo: "Com'è tenuta bene!". Per chi ha consumato sette camicie per rimetterla insieme, è quasi un affronto alla fatica, al tempo e al danaro impegnati. Ma non è il caso di sottilizzare. L'importante è che si venga gratificati da un apprezzamento che, anche se formulato in modo maldestro, esprime comunque ammirazione e consenso. Certo, sarebbe meglio che tutti sapessero quale straordinario impegno richiede ogni singolo recupero. Si eviterebbe così la seconda constatazione, che segue quasi sempre la prima. E cioè: "Chissà quanto costa!". Purtroppo oggi si attacca il cartellino del prezzo a tutto. Anche alla passione. Con le auto storiche, però, è un'altra cosa. Qualsiasi quantificazione non ripagherà mai il tempo impiegato nel loro restauro, e ancor meno la cura, se non l'affetto, che vi si deve approfondire. In questo numero, per esempio, presentiamo come "regina" la Cisitalia "202 Spyder MM", vettura tra le più belle, tra le più ricercate e tra le più desiderabili. Ma quanti, vedendola come appare nelle foto piccole (e senza conoscerne la storia), l'avrebbero incoronata come "...la più bella del reame"? Eppure è da lì che è partito tutto. Una impresa difficile e anche di grande responsabilità. Questa vettura infatti è proprio la Cisitalia con cui Nuvolari corse la Mille Miglia del 1947! Un pezzo di storia che il proprietario non conosceva. Quando la scoprì, dovette perciò armarsi di grande coraggio per iniziare il suo recupero. E non solo per una questione tecnica (l'auto era stata trasformata in una specie di Mercedes "300 SL"), ma per un impegno intellettuale a cui andava incontro. Occorrono infatti mesi, anni e qualche volta decenni di dedizione assoluta per ottenere un buon risultato, ma anche studio e preparazione. Più passione dunque che soldi. Alla fine, però, quando si riesce ad arrivare in fondo, la soddisfazione è grandissima e la voglia di far vedere cosa si è riusciti a fare, tanta. Questa Cisitalia "Spyder MM Nuvolari" invece rimasta quasi un inedito. Esordì sul palcoscenico delle auto storiche una prima volta nel 1984, quando partecipò a un raduno organizzato all'Autodromo di Monza. Scomparsa nuovamente, ricomparve 12 anni dopo al Salone dell'auto di Ginevra, in una mostra di "Fascination Cars". Poi, più nulla. Ora si trova in Germania. Nel maggio del 1999 il proprietario, cedendo a un collezionista tedesco, accettò di venderla ma si pentì subito. Il suo impegno economico era stato probabilmente ripagato, ma non quello sentimentale. Così i conti non tornavano. Infatti oggi si pente: "Ho investito molto tempo, pazienza e tanto, tanto tempo nella mia 'Cisi'. L'amavo ma ora che l'ho venduta, non faccio che pensare a lei. Mi manca tanto...".



VOLEVANO FARNE UNA MERCEDES

Ecco come si presentava la Cisitalia "202 MM Spyder Nuvolari" prima del restauro. Era stata trasformata in una coupé, che voleva imitare la Mercedes "Ala di gabbiano". Il servizio è a pagina 24.





Cisitalia

La prima...

UNA LINEA PERFETTA

La Cisitalia "202 SMM Nuvolari" ha forme perfette, con volumi ottimamente distribuiti e tocchi magici che la rendono affascinante. La sua linea è già modernissima e anticipa il capolavoro di Pinin Farina che firmerà, da lì a poco, la straordinaria Cisitalia "202 Coupé" oggi esposta nel museo d'arte moderna di New York.

Nel 1947 esordì alla Mille Miglia con Tazio Nuvolari. Era il prototipo della spider Cisitalia "202 SMM".

Nonostante fosse arrivata seconda, ebbe il nome del pilota mantovano per ricordare quella sua straordinaria impresa sportiva. Nove anni dopo era solo un'auto d'occasione che qualcuno cercò di trasformare in una specie di Mercedes "300 SL". Impresa fallita che la condannò a un sonno lungo 15 anni. Fino a quando...

di Michele Marchianò, foto di Michel Zumbunni



Cisitalia"202 Spyder MM
Nuvolari"

che arrivò **seconda**

Certe auto passano alla storia per la loro bellezza; altre per la loro tecnica sofisticata; altre ancora perché legate a un avvenimento sportivo o a un personaggio famoso... Raramente capita di trovarsi di fronte a una vettura che può vantarsi di essere stata tutto questo, contemporaneamente. La Cisitalia "202 Spyder Mille Miglia", la "regina" di questo mese, è l'eccezione. È l'auto che accese la stella cometa di Piero Dusio, l'imprenditore torinese che creò, nel dopoguerra, la marca; è il

prototipo utilizzato dal giovane ingegnere Giovanni Savonuzzi per mettere a punto il suo innovativo progetto; è l'auto su cui Tazio Nuvolari corse, nel 1947, una clamorosa Mille Miglia. Ma soprattutto, è una vettura stupenda, dagli stilemi innovativi e modernissimi. In assoluto, uno dei più interessanti capolavori d'arte automobilistica che non avrebbe sfigurato se fosse uscito dalla bottega del Cellini. Eppure nel 1956, soltanto nove anni dopo quel suo glorioso esordio, si trovava già nel deposito di ▶

TECNICA D'AVANGUARDIA

Nonostante il motore sia, a ben vedere, una derivazione della "Fiat 1100", la "202 SMM Nuvolari" è un condensato di tecnica e un capolavoro di costruzione, frutto della genialità dell'ingegner Giovanni Savonuzzi che sviluppò il progetto iniziale di Dante Giacosa.



LA STORIA

La Mille Miglia della rinascita

Nel 1947 la Mille Miglia, sospesa dopo il 1940, riprese a essere disputata suscitando il clamore di sempre. Le auto partite (151) erano tuttavia quasi tutte "aggiornamenti" di vecchi modelli. Facevano eccezione, nelle classi superiori, la

nuova Ferrari "125 S" di Cortese e la Maserati "A6 GCS" di Villorresi. La Cisitalia costituì la grande novità di questa edizione, ma da quella piccola "1100" ci si aspettava solo una lotta interna con la Fiat "1100 S" per il primato di classe. Le cose andarono

diversamente rispetto ai pronostici. Una falciata di ritiri tolse subito di mezzo i favoriti, lasciando spazio alle Cisitalia che, delle cinque partite, persero lungo il percorso solo quelle di Dusio e di Taruffi. Tazio Nuvolari, in coppia con Francesco Carena, meccanico collaudatore della Casa, era della partita. Aveva avuto la macchina per onore di firma: nessuno credeva che l'età e il suo fisico già malato reggessero lo sforzo. Invece il "Mantovano volante" sorprese tutti. A Roma era in testa e la folla lo acclamava. Dietro però c'era Biondetti sulla vecchia ma sempre potente Alfa Romeo "8C 2900 B", che recuperava nei tratti veloci. Sulla Asti-Torino, sotto un nubifragio, il vantaggio di "Nivola" si ridusse a pochi secondi. Biondetti fece meglio sui rettilinei che portavano a Brescia, staccandolo nettamente (16'). Sul traguardo Nuvolari fu comunque secondo, e la sua impresa ancora oggi viene ricordata tra le più memorabili.



SUI TORNANTI APPENNINICI

Assecondato da un motore brillante anche se poco potente, Nuvolari (foto a destra) costruisce il suo vantaggio nei tratti appenninici, ma poi deve cedere alla strapotenza dell'Alfa Romeo di Biondetti.



LE SPECIFICHE TECNICHE DELLA CISITALIA DI NUVOLARI

Per la Mille Miglia del 1947 la Cisitalia allestì cinque vetture che affidò ai suoi piloti migliori. Ognuno chiese caratteristiche tecniche personalizzate che riportiamo qui sotto. Nuvolari aveva avuto inizialmente la "002A" ma poi partì con la "001A", il prototipo, da tutti considerato il meno affidabile.

Equipaggio	Vettura	Testa	Carburatore	Rapp. Ponte	Potenza	Modello
Bernabei - Pacini	Telaio 001 - Motore 005	Cisitalia	Zenith 36 Vif/C53	11/42	61,2 CV	Berlinetta "cassone"
Nuvolari - Carena	Telaio 001A - Motore 006	Fiat	Zenith 36 Vif/C55	10/41	59,1 CV	Spyder
Minetti - Facetti	Telaio 002A - Motore 010	Fiat	Zenith 36 Vif/C49	11/42	58,4 CV	Spyder
Dusio - Macchieraldo	Telaio 004 - Motore 001	Cisitalia CNS	Zenith 36 Vif/C56	11/42	62,0 CV	Spyder*
Taruffi - Buzzi	Telaio 001 - Motore 009	Cisitalia durall.	Zenith 36 Vif/C	11/42	61,0 CV	Berlinetta aerod.**

* Più corta e più leggera, era stata denominata "Razzo". ** Coupé aerodinamica dotata di vistose pinne posteriori.

Cisitalia

"202 Spyder MM
Nuvolari"

► un commerciante svizzero di auto usate, tra le occasioni da non perdere, quelle a più basso prezzo. A tirarla fuori dal mucchio fu un giovanotto di 27 anni che sognava una Mercedes "300 SL" ma aveva soltanto i 1500 franchi richiesti per quella vecchia Cisitalia. Di quell'auto e di quella marca non sapeva assolutamente nulla, né trovò il tempo e la voglia per informarsi. La usò un po', mai convinto di aver fatto un buon acquisto, perché dalle sue parti pioveva quasi sempre. Così, nel 1962, preferì disfarsene. Sei mesi dopo però cambiò idea e andò a ricomprarsela. Cullava un raccapricciante progetto: l'avrebbe trasformata in quella Mercedes "300 SL" che non si era mai potuto permettere! Le "Ali di gabbiano" lo affascinavano; in più avrebbe avuto un tetto per ripararsi dalla pioggia. Le operazioni di restyling iniziarono subito ma proseguirono molto lentamente, con interventi "fai da te" di dubbia efficacia. Il bisturi incise dolorosamente la lamiera per predisporla all'innesto di una protesi la cui ossatura fu un robusto rollbar al quale si



agganciarono un parabrezza avvolgente e un lunotto panoramico. Nella parte posteriore fu ricavato invece un bagagliaio con portellone. Quando però venne il momento di montare le sospirate "ali" ci si accorse che non stava insieme niente. Tutta l'operazione era stata un fallimento. Furono riposti gli attrezzi e l'auto venne nascosta sotto un telone di plastica, dove venne dimenticata per una quindicina d'anni. Fu il figlio Peter a resuscitarla. E fu per caso. Nel 1978, mentre visitava un "mercato" di automobili *old timers*, Peter riconobbe ►

UNA PLANCIA DA GRANTURISMO

Nonostante si tratti di un'auto da corsa la "202 SMM Nuvolari" ha rifiniture di gran classe e una plancia portastrumenti ricca e assai ben disegnata. Sul clacson, e lateralmente, il simbolo della Casa: uno stambecco rampante in campo azzurro.





► una vettura che assomigliava al "disastro" di papà. Chiese notizie e finalmente seppe. Gli parlarono della Cisitalia: una storia fantastica. Ma non tutta. Il resto, la parte più straordinaria, gliela raccontò Nino Balestra che in quegli anni aveva appena creato il Cisitalia International Club. Dal numero di telaio, 001A, e da quello del motore, 006M, si scoprì subito che si trattava del prototipo "Cisitalia 202 SMM", l'unico battuto dalla carrozzeria Garella di Torino (gli altri furono affidati agli Stabilimenti Farina). Ma soprattutto si scoprì che quella era l'auto su cui Tazio Nuvolari era giunto secondo alla Mille Miglia del 1947. Fu quella una edizione indimenticabile. Nuvolari stava per vincere, ma Biondetti, con la sua Alfa Romeo "8C 2900 E" due volte più potente, gli rosicchiò tutto il vantaggio sfruttando i lunghi rettilinei della Padania. Vinse, ma solo la classifica ufficiale lo indicò primo. Fu infatti il

CUORE DI FIAT

La Cisitalia "202 SMM Nuvolari" ha un motore 4 cilindri in linea (68x75mm) di 1089 cm³ (derivazione Fiat) e 60/65 CV a 5500 giri. La trasmissione prevede frizione monodisco a secco e cambio a quattro marce. Particolarmente sofisticato

il telaio, in traliccio tubolare al cromo-molibdeno. Sospensioni: anteriori indipendenti con balestra trasversale, posteriori a ponte rigido con due balestre longitudinali. Ammortizzatori idraulici telescopici (2 ant., 4 post.), freni idraulici sulle 4 ruote.



Cisitalia

"202 Spyder MM
Nuvolari"

"Mantovano volante" a trionfare e con lui la piccola Cisitalia "Spyder" che da quell'impresa e dal suo pilota prese il nome. Ebbene, quell'auto così carica di storia e di emozioni era la stessa che si trovava sotto il telone, abbandonata! Una scoperta eccezionale, ma anche una grande responsabilità. Occorreva infatti riparare i danni fatti e riportare la vettura allo stato originale. Peter acquistò allora dal padre l'auto e si fece carico del restauro. Vi lavorò per oltre due anni, togliendo tutto quello che era stato maldestramente aggiunto: tra lamierati, gesso e poliestere, almeno 200 chili di materiali. Poi smontò il resto, fino all'ultimo bullone, riparando, se necessario, ogni parte con cura certosina e sotto la supervisione di Balestra. Fu un lavoro duro, lungo e costoso che richiese 1275 ore e 35.000 franchi. Ma alla fine, nel 1981, la Cisitalia tornò a essere come l'aveva vista Nuvolari il giorno in cui Giovanni



Savonuzzi suonò al cancello di "Villa Santa Maria", a Barbarano di Salò. "Commendatore, le ho portato la Cisitalia per la Mille Miglia...". Nuvolari, che aveva già 54 anni e i capelli grigi, l'accarezzò, come si liscia il pelo di un cavallo. Poi vi montò sopra, per un giro di prova. Nemmeno 60 CV a disposizione, ma si guidava bene. Tornato a "Villa S. Maria" disse: "Non è un gran che potente... comunque vincerò io!". ■

CODA TRONCA

La coda della "Cisitalia SMM Nuvolari" anticipa quella, assai più vistosa ma simile, della "Berlinetta Aerodinamica Tecnica" (B.A.T.) che Scaglione disegnerà per Bertone sull'Alfa Romeo "1900 Sprint".



© MUSEO CISITALIA