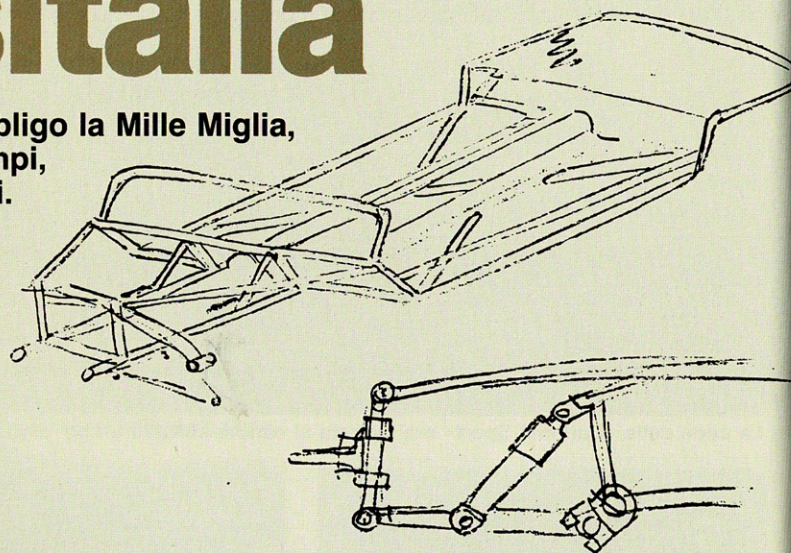
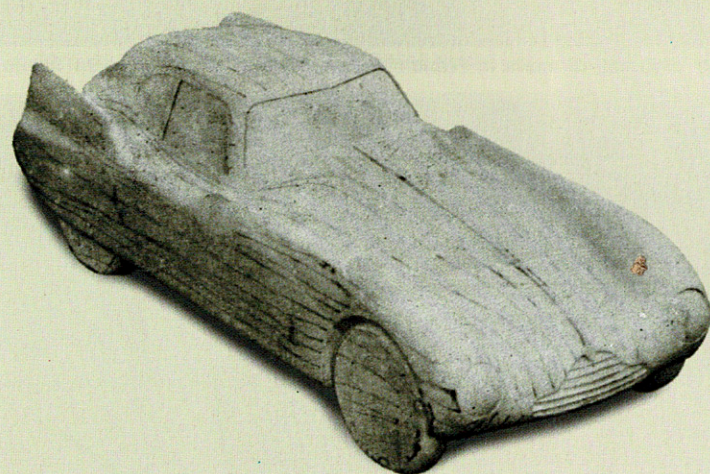


Breve la vita felice della Cisitalia

Per il nostro «dossier» di maggio è d'obbligo la Mille Miglia, la più entusiasmante corsa di tutti i tempi, indimenticabile per generazioni di italiani. Effimera protagonista dell'edizione 1947, figurò la Cisitalia alla quale dedichiamo due servizi con l'epopea di Nuvolari



La Cisitalia nacque da un'idea di Piero Dusio. L'idea era quella, molto discussa anche in Inghilterra (dove, poco dopo, nacque la formula 3), di allestire vetture da corsa semplici ed economiche con le quali riprendere l'attività sui circuiti di gara immediatamente dopo la guerra. La Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia), fondata da Piero Dusio alcuni anni prima per la gestione di impianti sportivi, aveva allargato nel 1944 la sua attività con la costituzione di una sezione meccanica per la costruzione di attrezzature da officina e, verso la fine della guerra, eseguiva le lavorazioni più diverse, compresa quella dei telai di biciclette. Da qui la manodopera specializzata nella piegatura e saldatura dei tubi.

Anche un pizzico di fortuna venne incontro a Dusio che, nei magazzini dell'Aeritalia, trovò uno stock di tubi al cromo-molibdeno che consentono di costruire telai leggerissimi e resistenti. Oltre alla collaborazione di Taruffi, Dusio si assicurò quella di Giovanni Savonuzzi (che più tardi divenne direttore tecnico della Cisitalia) per realizzare in piccola serie un monoposto di concezione assai originale, benché disponesse di un motore ricavato dalla Fiat «1100». Concettualmente non dis-

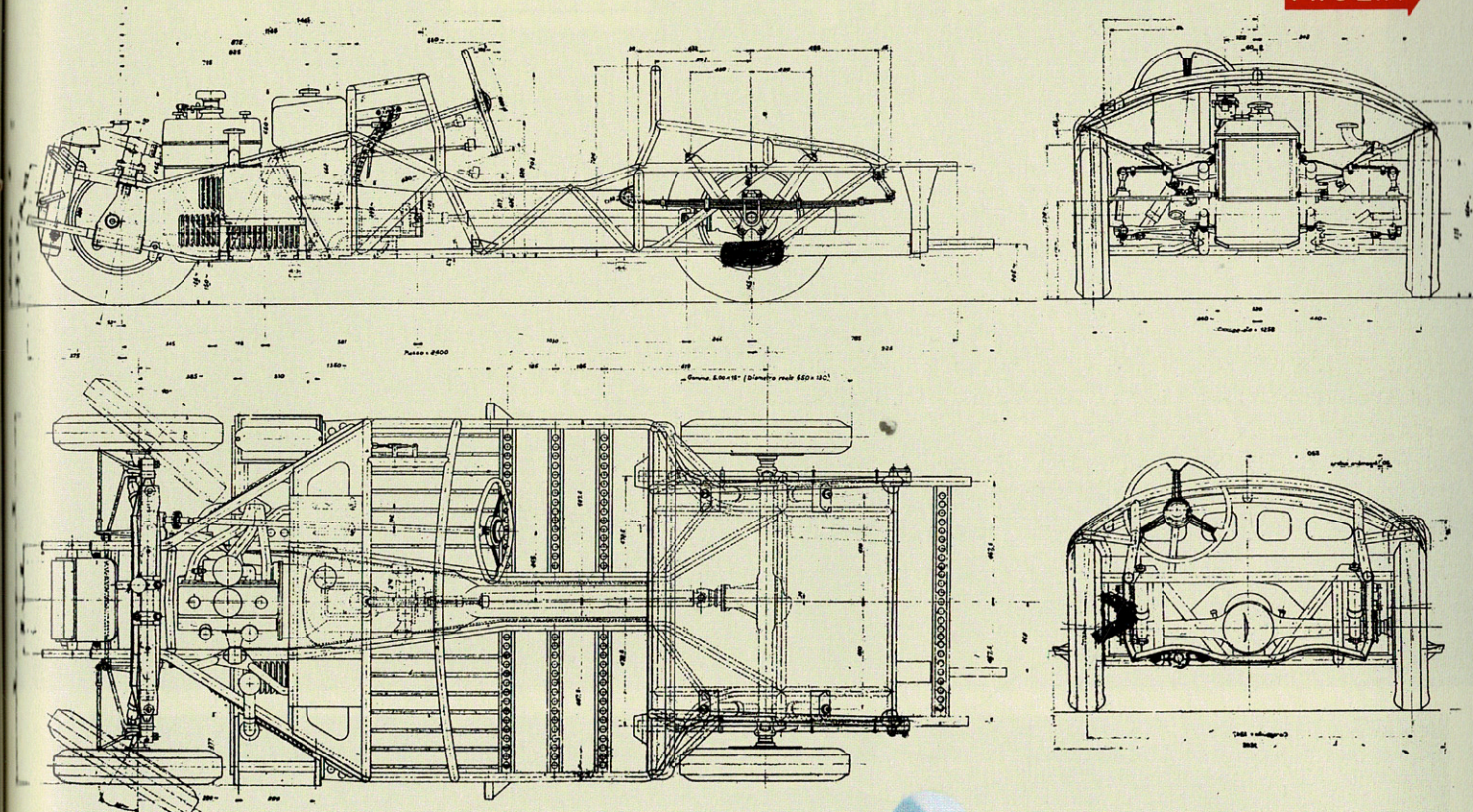
In alto, a destra, i primi schizzi tracciati da Dante Giacosa per il telaio tubolare e l'avantreno della Cisitalia berlinetta (1946). Qui sopra, a sinistra, il modellino in legno della vettura progettata da Giovanni Savonuzzi. (foto a destra), ripreso mentre annota alcune impressioni dopo una prova condotta con la sua berlinetta aerodinamica.

simile dal «108 S» (progettato nel lontano 1933 per la «Balilla Sport»), tale motore fu radicalmente trasformato mediante lavorazioni della testata, applicazione di un magnete Marelli MVE4 e di un sistema di lubrificazione con doppia pompa e radiatore per l'olio. Già nelle prime versioni, con un rapporto di compressione 9,5:1, furono ottenuti 60 CV a 5500 giri/min.

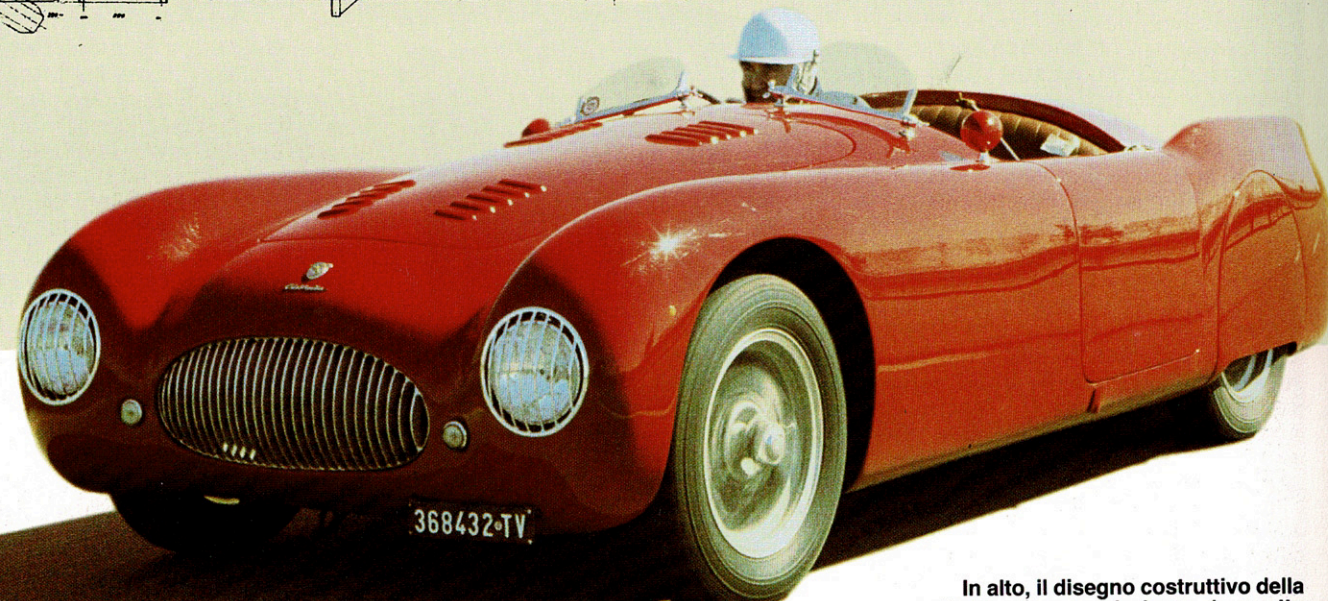
L'anno di nascita della «D 46», la prima Cisitalia monoposto, è il 1946 (D sta per Dusio, 46 per l'anno del debutto) e il contrasto tra la raffinatezza della vettura — dotata di un cambio a 3 rapporti con preselettore e di un ottimo telaio a traliccio di tubi — e la povertà dei mezzi al tempo disponibili era straordinario. Resta da dire che tutta la vet-

tura non superava i 370 kg a secco, cioè poco oltre 400 kg in ordine di marcia, e ciò consentiva di ottenere buone accelerazioni e velocità superiori ai 170 km/h malgrado l'esigua potenza disponibile.

L'esordio delle nuove vetture avvenne alla Coppa Brezzi sul circuito torinese del Valentino il 3 settembre 1946, presenti ben sette esemplari pilotati da Dusio, Nuvolari, Chiron, Sommer, Taruffi, Cortese e Biondetti. Il lotto delle altre vetture presenti comprendeva una Maserati 1500 senza compressore, quattro monoposto 1100 Simca-Gordini (anch'esse derivate dalla Simca «8» di serie, cioè dalla onnipresente Fiat «1100» allora costruita su licenza in Francia), oltre a un gruppo di



1000
MIGLIA



In alto, il disegno costruttivo della «Spider Sport», derivato da quello delle berlinette aerodinamiche (1947). Qui sopra, la Cisitalia «202 SMM», più tardi denominata ufficialmente «Spyder Nuvolari».

vetture sport che, su un circuito tanto tortuoso, lottavano quasi ad armi pari con le monoposto. Dusio si aggiudicò la vittoria, altre «D 46» si piazzarono al secondo, terzo e quinto posto. Anche in seguito i circuiti cittadini si rivelarono come il miglior terreno di gara per le Cisitalia monoposto, che conseguirono la vera consacrazione sportiva nel 1947: in marzo Dusio stupì il mondo delle corse inviando ventisei «D 46» in Egitto per una singolare sfida ai piedi delle Piramidi cui parteciparono i migliori campioni dell'epoca: Cortese (il vincitore), Ascari, Taruffi, Tadini, Pagani, Lurani, Tenni, Basadonna, De Saugé, Brivio, Ghersi, Serafini, Banti, Marinotti e lo stesso Dusio. L'iniziativa del

«circo Dusio» ebbe più successo tra i piloti che tra gli organizzatori e questi spettacoli furono ben presto abbandonati.

La storia, breve e drammatica, della marca è stata costruita in buona parte sui successi e sulla fama della spider «202 SMM» (Sport Mille Miglia), chiamata in un secondo tempo ufficialmente «Spyder Nuvolari». L'idea iniziale trovò origine nel proposito di adeguare il telaio delle veloci e scattanti monoposto «D 46» a una vettura biposto sport adatta alle competizioni su strada, e fu così che la Cisitalia presentò nel 1947 una strabiliante coupé dalle grandi pinne posteriori, frutto delle ricerche aerodinamiche compiute dall'ingegner Giovanni Savonuzzi, responsabile

tecnico della giovanissima fabbrica torinese. Quasi contemporaneamente venne elaborata la versione aperta della stessa vettura, caratterizzata però da pinne di dimensioni più contenute, e quella fu la spider «202 SMM».

Al pari della «D 46», la versione derivata presentava soluzioni tecnico-costruttive rivoluzionarie, prima fra tutte il telaio a traliccio di tubi, che costituì la prima applicazione al mondo su una vettura di serie e che caratterizzò in seguito l'intera produzione qualificata della Cisitalia. Quella geniale intuizione si dovette al primo tecnico che era stato incaricato del progetto da Dusio, l'ingegner Dante Giacosa, una delle menti più fervide nel mon-



do dell'automobile e che ha legato il suo nome alle più significative vetture realizzate dalla Fiat nell'arco di quarant'anni.

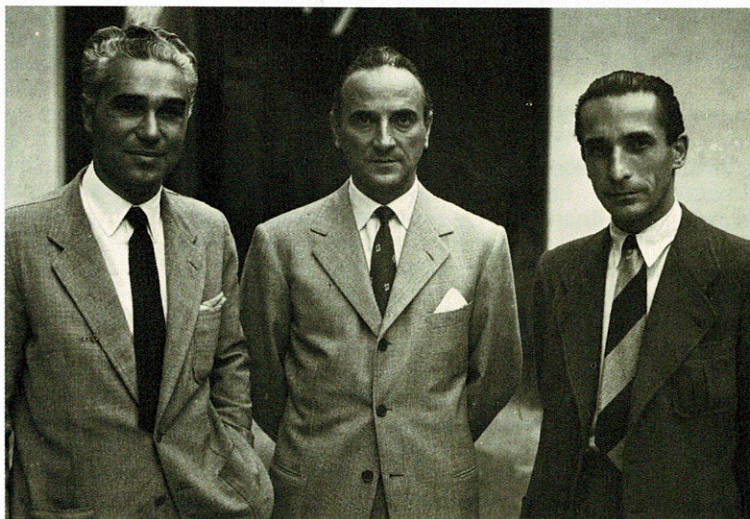
L'idea del telaio a traliccio di tubi fu in realtà la risposta alla ricerca della massima leggerezza e rigidità in una struttura nella quale fosse possibile montare agevolmente gli organi meccanici in posizione molto abbassata; tale soluzione consentiva pure di evitare la costosa costruzione di stampi, impiegando invece le poche attrezzature esistenti nonché la capacità del personale già specializzato nella lavorazione di telai tubolari. Va anche ricordato che l'ingegner Giacosa aveva prestato la propria opera, per un certo periodo, presso l'ufficio tecnico dei motori aeronautici della Fiat e - come ricorda lo stesso Giacosa - l'aver avuto a che fare con le fusoliere a struttura tubolare degli aerei aveva probabilmente lasciato in lui qualche traccia.

Dopo che Dante Giacosa ritornò definitivamente alla Fiat, Giovanni Savonuzzi, rimasto solo con Dusio, si dedicò non solo al perfezionamento della «D 46» ma specialmente al progetto di produzione della vettura a due posti, che avrebbe dovuto essere costruita in serie e commercializzata. La berlinetta aerodinamica, denominata «Coupé Mille Miglia», era un'auto stupefacente, che non aveva niente in comune con le analoghe vetture costruite fino allora. Il muso era schiacciato verso il suolo con chiaro effetto deportante; i parafranghi erano più elevati rispetto al cofano motore; dietro spiccavano le pinne molto vistose e le ruote erano completamente carenate. Un piccolo spoiler era si-

Cisitalia



In alto, l'intero organico della Cisitalia all'interno della fabbrica di corso Peschiera, a Torino (1947). Al centro, il marchio con lo «Stambecco rampante». Sotto, una bella immagine dei tre uomini di punta della Cisitalia nel 1947: da sinistra, Piero Taruffi, Piero Dusio e Giovanni Savonuzzi.

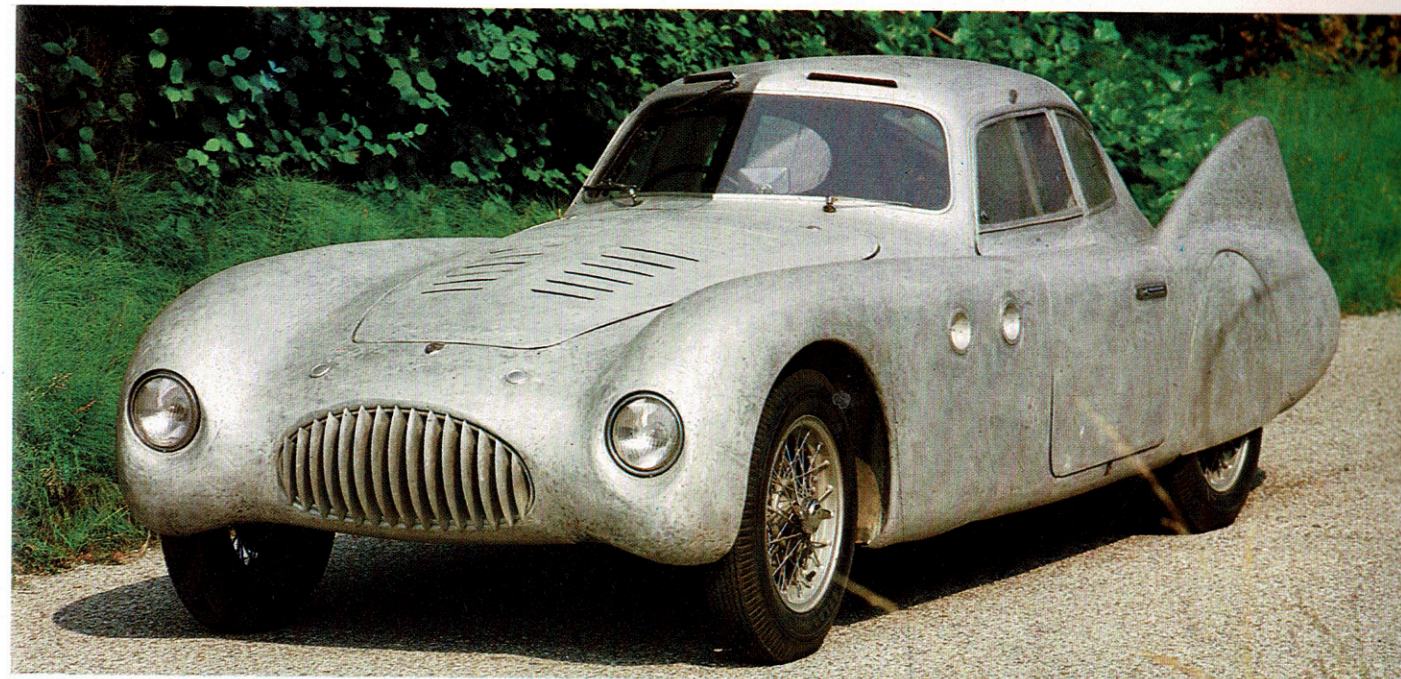


stemato sopra il lunotto per migliorare la penetrazione, mentre due profondi incavi che modellavano la coda facilitavano la «fuga» dell'aria tra la strada e il pavimento della vettura, che era interamente carenata. Dotata del già celebre motore di 1089 cm³, la «Coupé Mille Miglia», durante alcuni collaudi, toccò la spettacolosa velocità di 201 km/h. Tale vettura era stata preceduta da un'altra, soprannominata «cassone», priva di pinne caudali e certamente meno attraente della berlinetta aerodinamica; era nata da un'idea di Piero Taruffi, il quale, a sua volta, si era ispirato alla Fiat «508 C Mille Miglia» che aveva così brillantemente esordito nell'edizione 1938 della celebre corsa su strada.

La prima spider Cisitalia trasse origine da queste due berlinette. Sul leggero telaio a ruote anteriori indipendenti trovò posto una meccanica derivata in buona parte dalla Fiat «1100», pur con profonde trasformazioni al motore, il quale conservava in pratica soltanto il monoblocco di serie; la potenza massima erogata era intorno ai 60 cavalli, un livello di tutto rispetto per l'epoca. La carrozzeria del primo esemplare fu eseguita in alluminio dall'artigiano Garella. Altre tre spider sport vennero costruite nei primi mesi del 1947. I telai 001, 002, 003 vennero allestiti nella forma nota, mentre lo 004 era una versione alleggerita e accorciata, soprannominata «Razzo».

L'esordio della spider «202 SMM» Cisitalia avvenne alla Sassi-Superga del 15 maggio 1947, guidata dallo stesso Piero Dusio, che si classificò al terzo posto.

Fu poi la volta della Mille Miglia (22 giugno), che



vide il debutto in grande stile della squadra Cisitalia, la quale schierò alla partenza da Brescia cinque vetture:

- Berlinetta aerodinamica affidata a Taruffi-Buzzi n° 150
- Spider corta «Razzo» tipo MM di Dusio-Macchieraldo n° 164
- Spider pilotata da Minetti-Facetti n° 172
- Berlinetta «cassone» pilotata da Bernabei-Pacini n° 175
- Spider pilotata da Nuvolari-Carena n° 179

L'epopea della Mille Miglia '47

Gli iscritti alla gara furono quell'anno 245 ma alla partenza se ne presentarono soltanto 155. Molto agguerrita era la squadra Fiat, che allineava le nuove

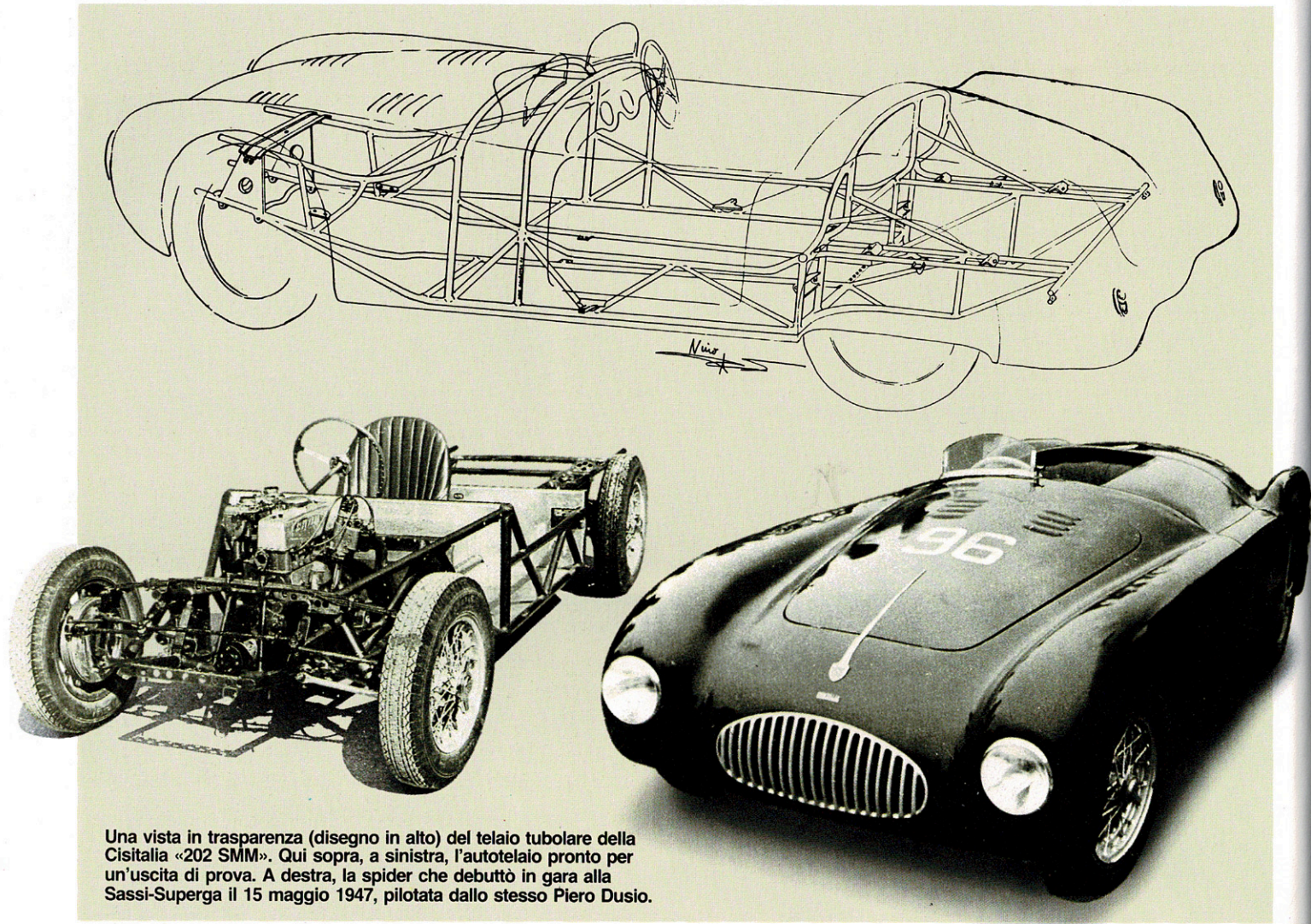
Le due tipiche viste (3/4 anteriore e 3/4 posteriore) della berlinetta aerodinamica realizzata dall'ingegner Savonuzzi nel 1947. La carrozzeria, di linea elegante e avveniristica, fu studiata a lungo nella galleria del vento del Politecnico di Torino.

«1100 S» con motore da 51 CV e capaci di filare a 150 all'ora. Al via era anche la prima Ferrari, la «125 S» con motore 1,5 litri a 12 cilindri - 90 CV, guidata da Cortese-Marchetti. La Maserati schierava la «A6 GCS» con motore a 6 cilindri e 115 CV, affidata a Villoresi-Bertocchi. L'Alfa Romeo era presente con la «8C 2900» carrozzata Touring (originaria della stagione 1938 ma senza i due compressori), affidata a Clemente Biondetti.

La partenza scaglionata delle vetture durò quasi sette ore. A Padova, dopo cir-

ca 156 chilometri pianeggianti, passò per prima la Fiat «1100 S» di Gilera-Minozzi, alla media di 134 km/h. Le Cisitalia erano ancora tutte e cinque in gara, ma Dusio dovette ritirarsi al controllo di Gualdo Tadino per un guasto meccanico; nel frattempo si era ritirato anche Piero Taruffi, incappato nella rottura di un pistone: restavano così in gara soltanto tre Cisitalia.

Nel tratto Pesaro-Roma Nuvolari poté sfruttare al massimo le doti di maneggevolezza della sua vettura, passando al comando e assicurandosi un vantaggio di 7 minuti sull'Alfa Romeo «8C 2900» di Clemente Biondetti, mentre al terzo e quarto posto sfilarono le altre due Cisitalia di Bernabei e Minetti. Lungo l'Aurelia e l'autostrada Firenze-Mare, che consentivano di sfruttare in pieno la potenza della sua Alfa, Biondetti recuperò 5 minuti, ma sulle



Una vista in trasparenza (disegno in alto) del telaio tubolare della Cisitalia «202 SMM». Qui sopra, a sinistra, l'autotelaio pronto per un'uscita di prova. A destra, la spider che debuttò in gara alla Sassi-Superga il 15 maggio 1947, pilotata dallo stesso Piero Dusio.

strade tortuose della Futa e della Raticosa, tra Firenze e Bologna, Nuvolari aumentò il suo vantaggio sul diretto rivale a 8'45". I successivi tratti di pianura favorirono di nuovo il potente 8 cilindri di Biondetti, il quale aveva recuperato a Modena un minuto e 45 secondi. La gara si faceva sempre più entusiasmante. Ad Asti Tazio Nuvolari conservava un vantaggio di oltre 6 minuti ma purtroppo, sulla strada tra il Piemonte e la Lombardia, si scatenò un furioso temporale, che favorì Biondetti, al volante di una berlinetta, mentre il «Mantovano Volante», a bordo della Cisitalia spider, veniva martellato dalla grandine e dalla pioggia, tanto da essere costretto a rallentare. Come se non bastasse, gli spruzzi causati dal passaggio in velocità sulla strada quasi allagata causarono un'avaria al magnete e la Cisitalia dovette arrestarsi per alcuni minuti. Al passaggio di Torino, Biondetti era in vantaggio di 5 minuti, che diventarono quasi 16 all'arrivo a Brescia, alla conclusione del veloce tratto autostradale. La classifica finale vide così vittorioso Biondetti mentre Nuvolari, secondo assoluto con la straordinaria Cisitalia di soli cm³ 1100, venne da tutti considerato il vincitore morale.

Il successo della giovane marca torinese fu completato dai terzo e quarto posto

conquistati dai due equipaggi Bernabei-Pacini e Minetti-Facetti. Alla fine dello stesso anno 1947 venne decisa la produzione di una piccola serie di spider sport e la Cisitalia chiese a Tazio Nuvolari l'autorizzazione a denominarli ufficialmente «Spyder Nuvolari» con una lettera in data 4 ottobre 1947. Si trattò di poco più di

venti vetture in tutto, che furono allestite presso gli Stabilimenti Farina fino al 1948. Il prezzo di listino era di 3.700.000 lire franco Torino, con termini di consegna a un mese dall'ordine.

La vita sportiva dello «Spyder Nuvolari» proseguì per alcuni anni ancora, cogliendo numerose affermazioni in tutta Europa,

Numero	Vettura		Testa	Coll. asp.	Carburatore tipo	Rapp. al ponte	Equipaggio	Potenza al banco (giri/min)				Potenza media
	Vettura	Mot.						3000	4000	5000	5500	
1	001 Berlinetta «cassone»	005	Cisitalia	40	Zenith 36 VIF/C 53	11/42	Bernabei-Pacini	32.7	47.7	58	61.2	49.9
2	001 A Spyder	006	Fiat	40	Zenith 36 VIF/C 55	10/41	Nuvolari-Carena	33.6	46.2	56.5	59.7	48.85
3	002 A Spyder	010	Fiat	40	Zenith 36 VIF/C 49	11/42	Minetti-Facetti	33.1	46.7	55.1	58.4	48.3
4	004 SMM	001	Cisitalia CN 5	40	Zenith 36 VIF/C 56	11/42	Dusio-Macchieraldo	34	48.3	59.3	62	50.95
5	001 Berlinetta CMM	009	Cisitalia dural.	40	Zenith 36 VIF/C	11/42	Taruffi-Buzzi	33	46.2	57.5	61.6	59.57

In questa tabella sono riprodotti i valori di potenza rilevati al banco-prova per i motori delle cinque Cisitalia (berlinette e spider) che furono iscritte alla Mille Miglia (22 giugno 1947).



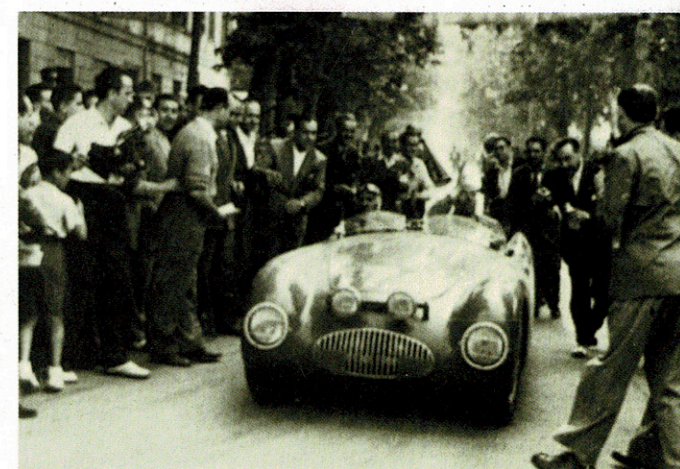
Mille Miglia 1947. La Cisitalia «202 SMM» dell'equipaggio Nuvolari-Carena fotografata alla punzonatura, il pomeriggio del 21 giugno.



Mille Miglia 1947. La Cisitalia «202 SMM» denominata «Razzo» (telaio n. 004, motore 001) di Piero Dusio fotografata alla verifica di Brescia.



Mille Miglia 1947. La Cisitalia di Nuvolari (al volante)-Carena sulla linea di partenza, pochi secondi prima del via, scattato alle ore 1.56'.



Mille Miglia 1947. La Cisitalia «202 SMM» col numero 179 (telaio n. 001A, motore 006) della coppia Nuvolari-Carena al controllo di Roma.

negli Stati Uniti e in Argentina. Esso servì da base per lo sviluppo della vettura da produrre in serie per il pubblico. Nacque alla fine del 1947 lo splendido coupé «202» di Pininfarina e all'inizio del 1948 esordì l'elegante cabriolet. Vetture che raccolsero grandi consensi e furono fra le più ambite di quel periodo, per primo dagli americani, che attribuirono loro la definizione di «scultura semovente» quando una «202» entrò gloriosamente al Museo di Arte Moderna di New York.

Fu un successo molto effimero, perché già un anno più tardi si riscontrò un certo disinteresse della clientela per il modello «202». Nel 1949 la Cisitalia richiese l'amministrazione controllata: Piero Dusio riuscì a scorporare dall'impresa modelli e attrezzature relativi alla 12 cilindri Grand Prix, e si trasferì in Argentina dove costituì, a Buenos Aires, la società Autoar. La Cisitalia venne così controllata principalmente dai creditori, e diretta da Carlo Dusio che si trovò a far fronte a una pesante eredità. L'attività proseguì per tutto il 1952 e il 1953 con la produzione della gran turismo derivata dalla Fiat «1100» nelle serie «202 B» e «202 C», modificate però con l'impiego di un normale telaio Fiat a longheroni, che obbligò a carrozzerie più alte e meno attraenti. Nel 1952 venne



Stretta di mano fra Tazio Nuvolari (a sinistra) e Francesco Carena, suo compagno di corsa alla Mille Miglia 1947.

esplorata la possibilità di entrare nel settore delle cilindrate medio-alte grazie a un accordo con la fabbrica di motori marini B.P.M. la quale fornì il suo classico motore a 4 cilindri di 2800 cm³. Per la Mille Miglia del 1952 venne allestita una coupé con ponte posteriore a ruote semi-indipendenti (sistema De Dion), con la quale Carlo e Piero Dusio condussero una bella prova sino a quando venne tradito dal cedimento della frizione. Da questo modello, denominato «202 D», avrebbe dovuto trarre origine una serie di vetture gran turismo (sigla «404»), che si limitò ad un esemplare unico allestito per il Salone di Ginevra.

Nello stesso 1952 la società cambiò sede, mentre nel 1953 la partecipazione di Dusio si dissolse: venne costituito un nuovo gruppo con la ragione sociale Cisitalia Autocostruzioni. L'attività però fu modesta e limitata alla trasformazione di vetture di serie di altre marche: terminò nel 1963 quando il mercato sportivo delle medie cilindrate era dominato dalla Alfa Romeo «Giulietta Spider» e «Sprint», che fecero dimenticare quei capolavori su ruote che portavano la sigla «202». In tutto si fece in tempo a produrre un centinaio di coupé e una sessantina di cabriolet.

NINO BALESTRA