

SPORTIVE

# E PER TETTO UN CIELO... DA VIP

di NINO BALESTRA

**N**on si era ancora spenta l'eco delle imprese sportive dei modelli da corsa, che la Cisitalia presentò, alla vigilia del Gran Premio d'Italia del 1947 (che si sarebbe svolto quell'anno nei viali della Fiera di Milano), la versione stradale da essi derivata. Uno splendido coupé, magistralmente vestito da Pinin Farina (sarà solo nel 1961 che l'allora Presidente della Repubblica Giovanni Gronchi unificherà il nome di Pininfarina), insolitamente liscio e levigato e con una altezza totale incredibilmente ridotta: solo 1260 mm.

L'accoglienza e le critiche riservate a questa vettura furono subito estremamente favorevoli. Il coupé fece la sua apparizione, dopo poche settimane, al Concorso di Eleganza di Villa d'Este, e quindi al Salone di Parigi e al Salone della Carrozzeria, tenutosi a Milano in novembre.

Durante quell'inverno venne studiata anche una versione aperta. Inizialmente si era optato per un adattamento del classico spider "202 SMM" (poi ufficialmente denominato "Nuvolari") "addolcito" con porte leggermente più grandi e con un parabrezza di misure accettabili. Laterali all'inglese e una capottina avrebbero completato la nuova versione stradale.

## DERIVATO DAL COUPÉ

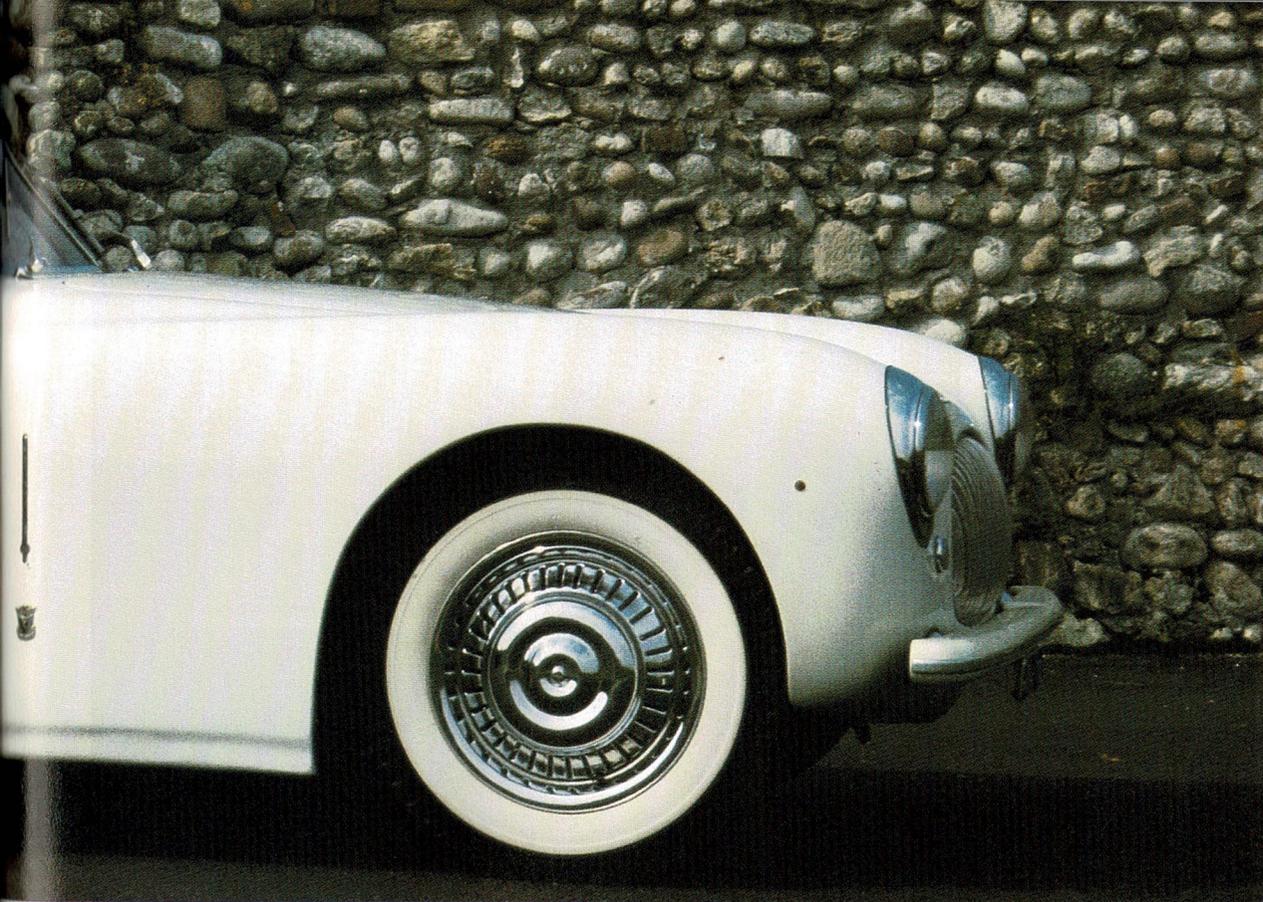
Però, dopo attente "meditazioni", alla Cisitalia realizzarono che quest'idea non avrebbe soddisfatto il gusto della potenziale clientela. Chi amava l'agonismo avrebbe acquistato il veloce e profilato spider Nuvolari, tralasciando senza dubbio la versione "addomesticata". Il guidatore raffinato ed elegante, al contrario, non avrebbe gradito la vettura, piuttosto spartana, derivata dallo spider corsaiolo.

Nacque così immediato lo spunto di ricavare direttamente dalla ver-

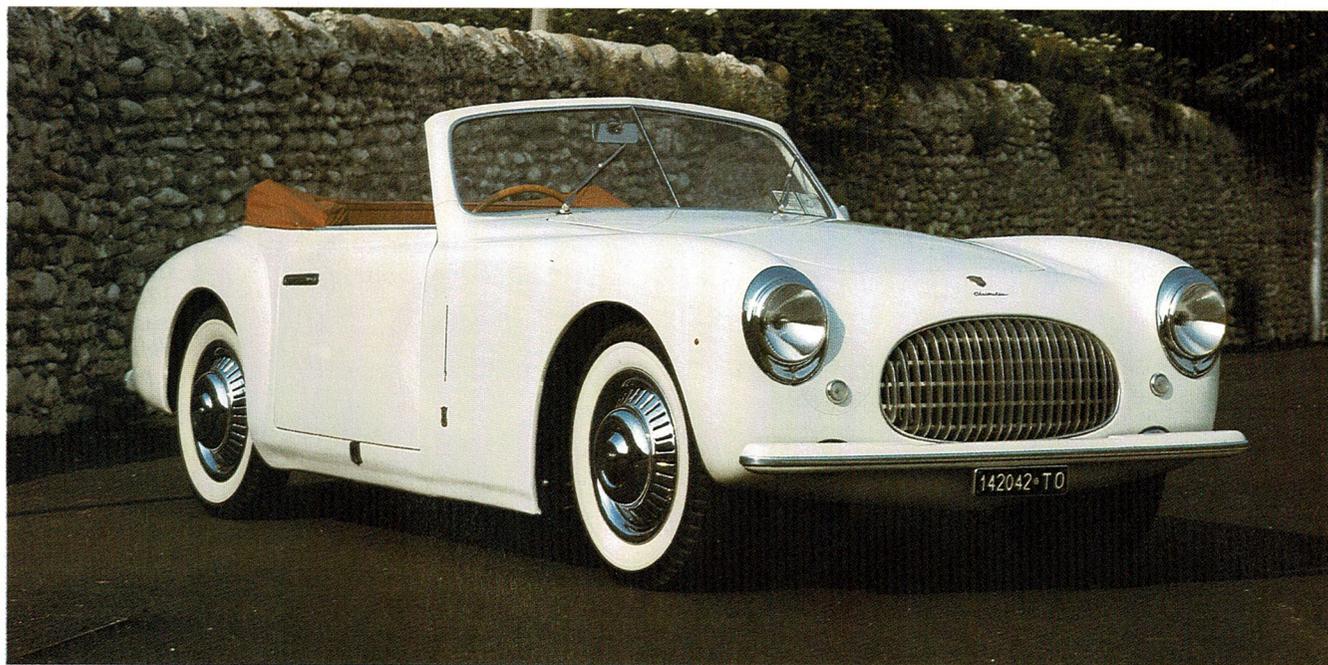
LA CISITALIA 202  
CABRIOLET  
FU UNA DELLE  
VETTURE PIÙ BELLE  
DELLA SUA EPOCA.  
FRA GLI ACQUIRENTI  
ILLUSTRI ANCHE  
HENRY FORD II.

sione 202 coupé di Pinin Farina anche un modello cabriolet.

L'operazione di rapida cosmesi fu opera sempre di Pinin Farina e, anche se sarebbe potuto sembrare difficile rielaborare una linea così perfetta, il risultato fu molto soddisfacente un vero cabriolet, dalle linee fluenti e morbide, con una capote a tenuta ermetica, vetri discendenti a manovella, finiture di gran lusso, che non avevano nulla da invidiare alla versione coupé, e spazio per i bagagli accettabile. Una vera e propria automobile da strada, insomma, in tutto e per tutto.



**La Cisitalia 202 cabriolet, grazie alle sue linee morbide e filanti e alle finiture di gran lusso, divenne in breve un'auto di moda. Fra i suoi acquirenti più famosi vi furono anche Henry Ford II e Roberto Rossellini. In basso, il disegno di Pinin Farina viene esaltato quando la capote è abbassata.**



Fu subito successo per questa bella vettura. Un esemplare rosso rubino amarantato tenne l'Italia con il fiato sospeso, come co-protagonista della romantica *love-story* che accompagnò Roberto Rossellini e Ingrid Bergman da un estremo all'altro della nostra penisola. Una versione in grigio chiaro fu scelta invece dal grande Henry Ford II, il magnate dell'industria automobilistica di Detroit.

E così, in breve, il cabriolet divenne "moda", una vettura fra le più ambite dal "bel mondo", in quel

periodo non ancora definito *jet-set*. Complessivamente vennero costruiti circa sessanta cabriolet e un centinaio di coupé, su una previsione di quattrocento unità da produrre.

Difficoltà di approvvigionamenti e di organizzazione del lavoro, insieme con una fase di grave disagio industriale, misero, infatti, in difficoltà la Cisitalia e finirono per travolgere completamente "l'impero" di Piero Dusio.

Nato a Scurzolengo d'Asti nel 1899, Dusio si era da principio affermato nel settore dei tessuti, ot-

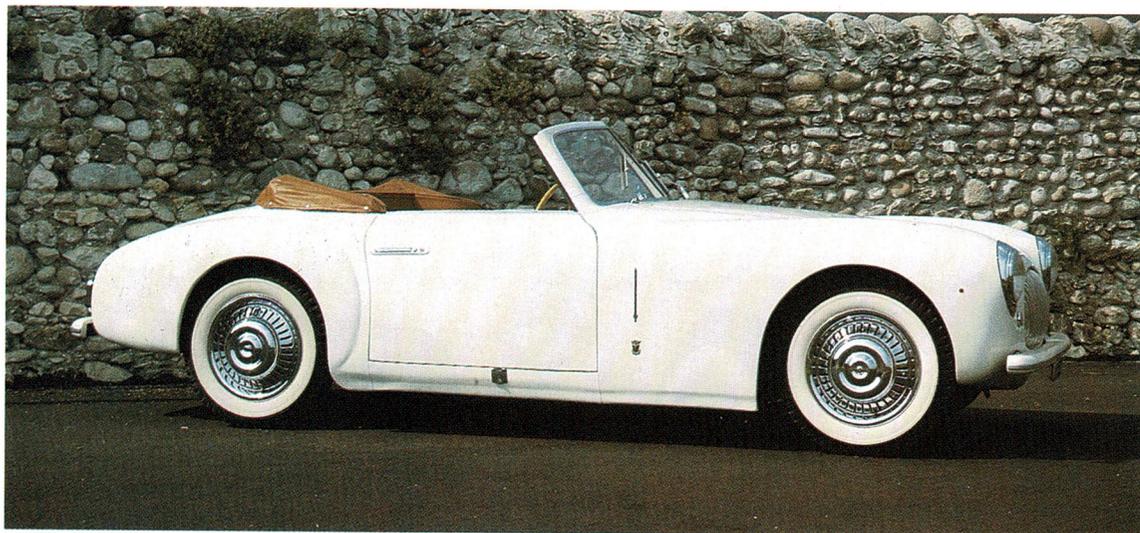
tenendo per l'Italia il brevetto della tela cerata.

Grande sportivo, fu un ottimo pilota e già nell'anteguerra disponeva di un proprio team, la Scuderia Torino, che comprendeva potenti Alfa Romeo 8C e monoposto Maserati. Dusio partecipò attivamente alle corse con ottimi risultati, prendendo parte a una decina di gran premi e portando alla vittoria assoluta la "sua" piccola monoposto Cisitalia, il giorno dell'esordio al G.P. del Valentino di Torino, nel settembre del 1946. Sul finire della guerra, dopo con-

tatti con l'ingegnere Dante Giacosa, Dusio aveva trasformato la sezione meccanica della Cisitalia ("Compagnia Industriale Sportiva Italia") in "Cisitalia Automobili".

L'idea era quella di presentare, alla fine del conflitto, una vettura da corsa completamente nuova, prodotta in serie, per permettere un confronto ad armi pari fra i grandi campioni del volante.

Quando i tempi furono maturi, il progetto prese corpo. Si optò per un leggero e robusto telaio a traliccio di tubi, una vera rivoluzione costruttiva, sul quale installare una semplice meccanica, in gran parte derivata dalla produzione Fiat di serie. Si utilizzarono, in pratica, il motore della "1100" e le sospensioni della "Topolino".



*In alto, il frontale, caratterizzato dalla griglia a 23 lame della prima versione. Qui accanto, il basso profilo della 202 Cabriolet (solo 1230 mm). In basso, la coda della vettura, con il paraurti sottile, anch'esso tipico della prima versione.*

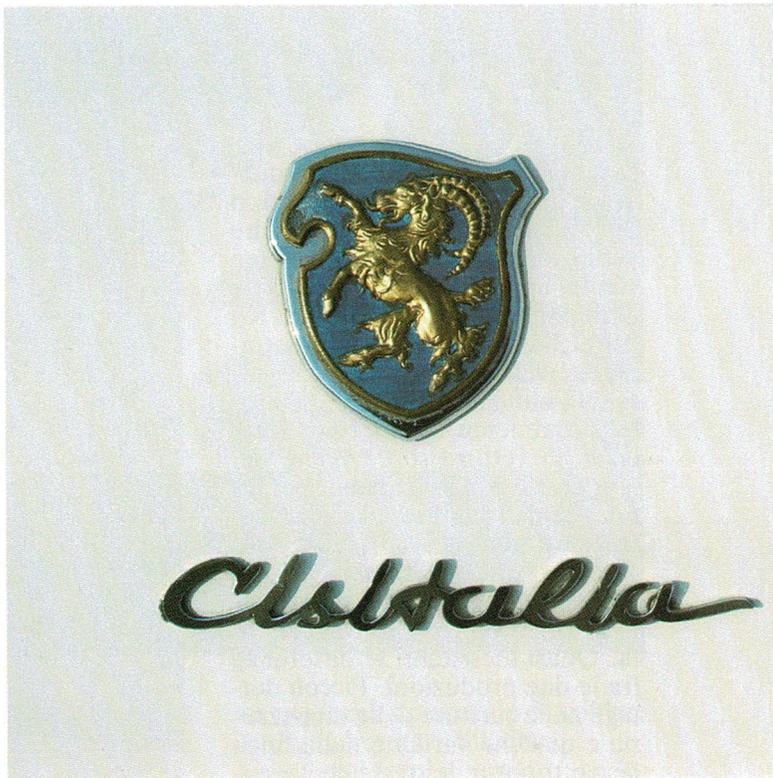


Le piccole e guizzanti Cisitalia "D46" (abbreviazione di Dusio 1946) si imposero subito all'attenzione degli sportivi, dominando la gara d'esordio, vinta appunto dal "patron" Piero Dusio.

Sull'onda di questo successo si pensò di costruire anche una versione sport biposto con gli stessi criteri tecnico-costruttivi.

Sul moderno e rigido telaio a traliccio venne installata la meccanica, opportunamente dimensionata, della monoposto. Per quanto riguarda il motore, si ottennero quasi subito 60 CV, che, ai quei tempi, non erano pochi se si considerano i 32 erogati dalla Fiat 1100 di serie.

Due coupé e tre spider affrontarono la grande avventura della



prima Mille Miglia del dopoguerra. Ben 1823 chilometri sulle strade di una Italia disastrosa e ferita. Il comportamento delle Cisitalia fu stupefacente. Nuvolari fu primo a Roma davanti al "volpone" Biondetti, alla guida di un'Alfa Romeo coupé 8 cilindri 2900. Sugli Appennini i due campioni lottarono duramente e il vantaggio di Nuvolari a bordo della piccola spider Cisitalia risultò ancora ingigantito. Purtroppo un violento acquazzone mise in panne l'accensione della sua vettura e Nuvolari giunse solo secondo a Brescia alle spalle di Biondetti. Per la Cisitalia fu comunque un



*In alto, particolare del fanalino posteriore e del marchio Cisitalia. La luce a scudo ospitava in origine la luce di retromarcia. Ora funge invece da lampeggiatore. Qui accanto, l'originale collocazione della ruota di scorta.*



*Particolare del copriruota cromato su cerchi a raggi da 15 pollici. La 202 Cabriolet montava pneumatici da 5,00 x 15 a fascia bianca.*

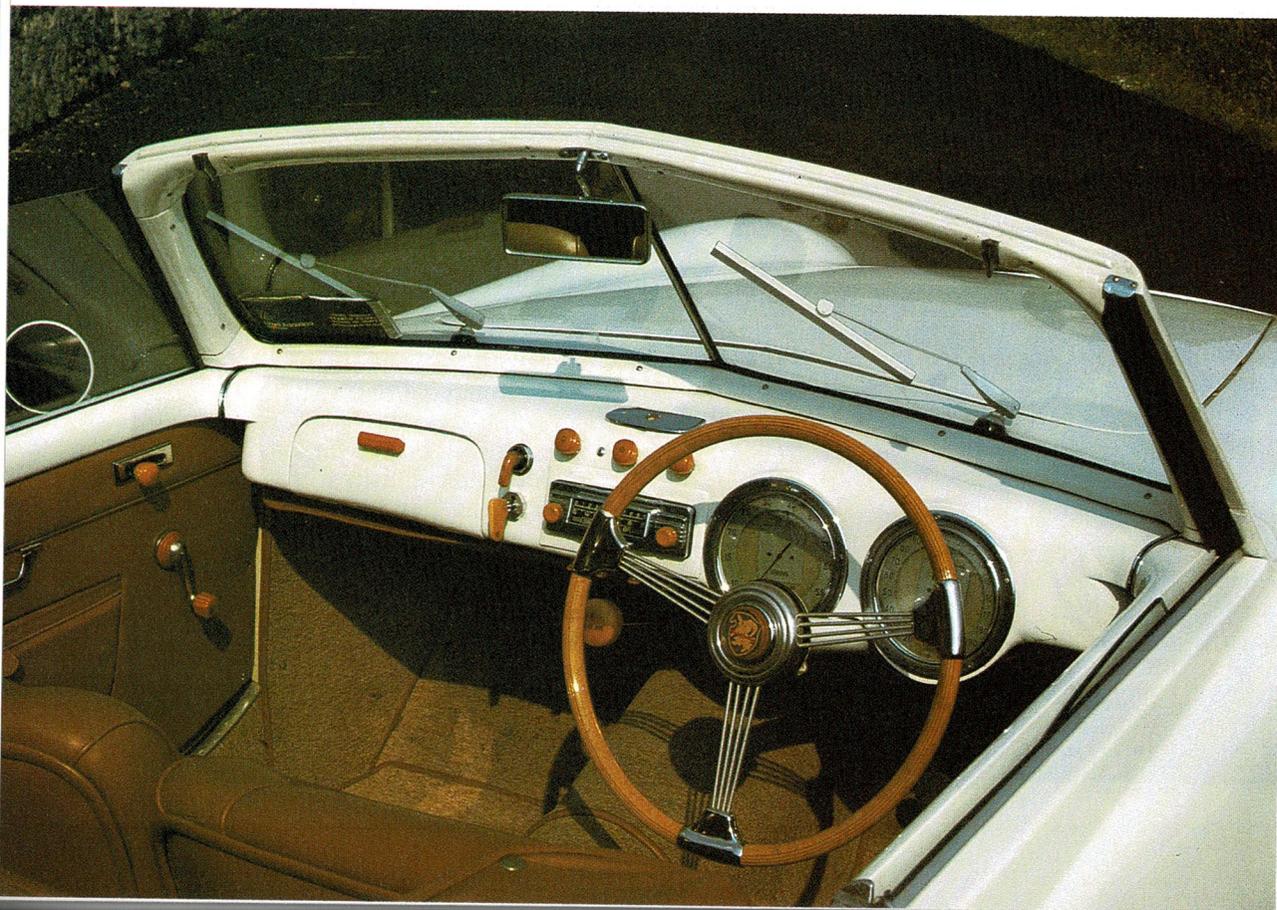
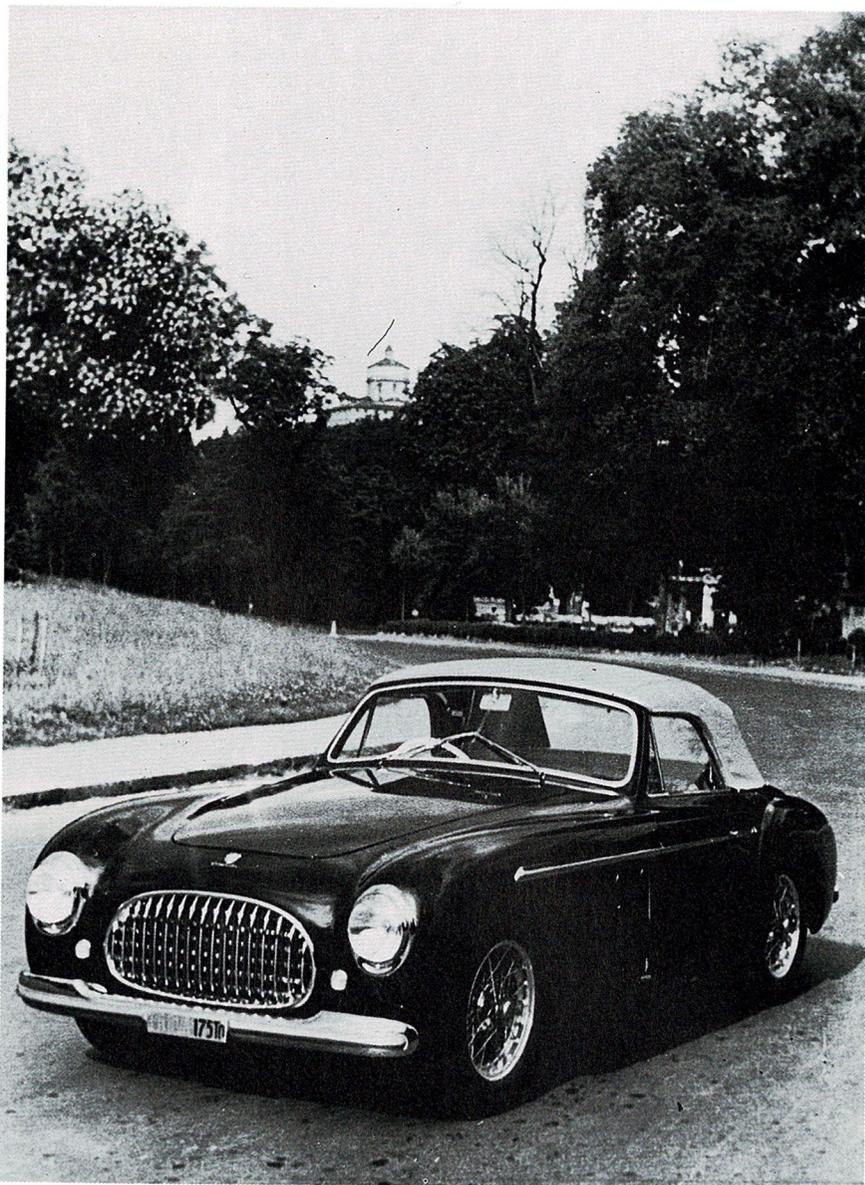
trionfo, in quanto piazzò le sue tre vetture superstiti al 2°, 3° e 4° posto.

Venne poi l'avventura della Formula 1. Quest'ultima era una avveniristica vettura a motore posteriore, progettata dal grande Ferdinand Porsche, che, insieme a una serie di vicende sfortunate, contribuì però a far colare a picco l'azienda. Dusio si trasferì in Argentina per fondare una nuova impresa, l' "Autoar" (Automotores Argentinos), e in Italia rimase il figlio Carlo. Questi produsse ancora una serie di interessanti prototipi, anche per la Ford, fino a quando, all'inizio degli anni Sessanta, realisticamente si decise a porre la parola fine all'avventura automobilistica.

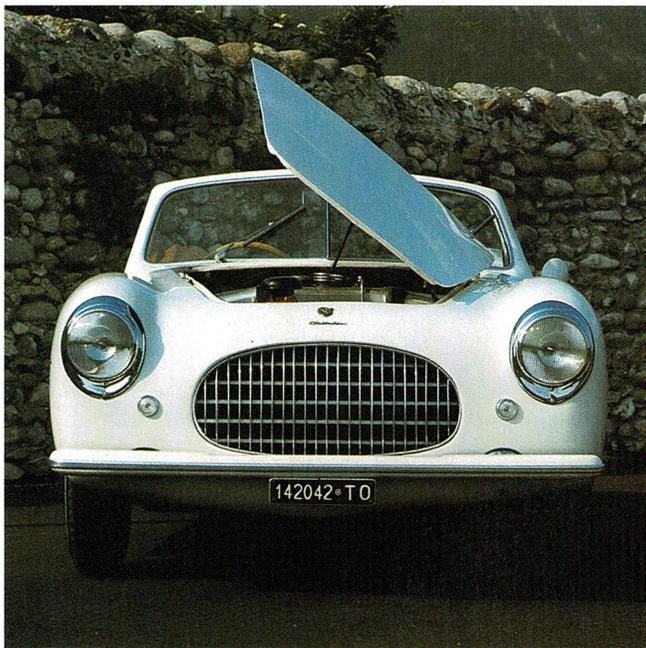
ra automobilistica. In questo quadro si inserisce il bel cabriolet tipo 202. Una raffinata vettura che venne ideata da Pinin Farina e poi subito appaltata alle carrozzerie Stabilimenti Farina e Vignale. Risulta che soltanto il primo esemplare (telaio 021) sia stato eseguito da Pinin Farina e dei 34 cabriolet attualmente censiti, su un totale di 85 vetture sopravvissute del modello 202, uno è appunto di Pinin Farina, due fuori serie di Castagna e uno di Frua, mentre diciannove sono di Stabilimenti Farina e otto di Vignale. La paternità dei tre rimanenti non è accertata. Quasi inesistenti le differenze fra le due produzioni. Piccoli dettagli nelle cuciture delle tappezzerie e qualche variante nella linea dei sottoporta, le stesse che apparivano nei coupé distribuiti fra le tre carrozzerie torinesi.

#### POCHE MODIFICHE

Nei circa tre anni di produzione (1948-50, ma qualche esemplare venne costruito anche in seguito) la vettura subì poche modifiche di dettaglio e una evoluzione che sarebbe più consono definire come semplice aggiornamento. Vennero forniti motori a uno o due carburatori, venne sostituita la scatola dello sterzo, si modificò



*In alto, la Cisitalia 202 cabriolet seconda versione. Il parabrezza è in un pezzo unico, la griglia ha 17 lame e il paraurti è più grosso e cromato. Qui accanto, l'eleganza sportiva degli interni, caratterizzata dal volante a tre razze. Nella pagina seguente, in alto; il cofano della 202 si apriva sia dal lato destro che da quello sinistro.*



del cruscotto; la carrozzeria, in parallelo con ciò che avvenne per il coupé, subì una leggera evoluzione e i parafranghi e le fiancate divennero leggermente più gonfi e arrotondati.

Se ne erano prodotti circa cento esemplari, quando avvenne il cambiamento estetico più rilevante. Il vetro anteriore in due pezzi divenne unico e curvato, la mascherina anteriore a 23 sottili lame d'alluminio venne sostituita da un'altra in ottone cromato con 17 lame, e il leggero paraurti, verniciato nella stessa tinta del corpo vettura, cedette il posto a uno più

massiccio e cromato. In sostanza la 202 subì un appesantimento generale, e sia il coupé che il cabriolet persero un po' della loro leggerezza e fluidità di disegno.

Gradevole e moderna la gamma dei colori impiegati per il cabriolet che andavano dal bianco candido al bianco avorio e poi ancora blu, nero, rosso amarantato, grigio medio, azzurro chiaro metallizzato e verdino metallizzato.

———— **ETERNA GIOVINEZZA** ————

Una gradevole vettura, che forse a distanza di anni tiene meglio il tempo della sorella coupé. Una macchi-

na moderna e piacevole da guidare anche nel traffico cittadino.

Con i suoi freni a tamburo molto efficienti, la posizione di guida comoda ma bassa, il motore da 55 CV si viaggia ancora oggi a 150 km/h, a patto però di avere una buona dimestichezza con un cambio privo di sincronizzatori e piuttosto lento.

I "buongustai", quelli veri, la guidano però a 70 km/h, con la capote abbassata; il motore ronfa silenzioso, il vento scompiglia dolcemente i capelli e la "Cisi" si immerge nel quieto verde della campagna. ■

## CARATTERISTICHE TECNICHE

### CISITALIA 202 SC CABRIOLET

*Motore:* anteriore, 4 cilindri in linea, raffreddato ad acqua.

*Alesaggio e corsa:* 68 x 75 mm.

*Cilindrata:* 1089 cm<sup>3</sup>.

*Potenza:* 55 CV a 5500 giri/min.

*Alimentazione:* 1 o 2 carburatori Weber 36 DR4 SP.

*Lubrificazione:* a carter secco, serbatoio olio laterale, radiatore anteriore.

*Accensione:* a spinterogeno.

*Trazione:* posteriore.

*Trasmissione:* frizione monodisco a secco; cambio a 4 velocità + RM.

*Telaio:* traliccio tubolare al cromo molibdeno.

*Freni:* idraulici a tamburo.

*Sospensioni anteriori:* indipendenti con triangoli inferiori e balestra trasversale.

*Sospensioni posteriori:* assale rigido e due balestre longitudinali.

*Ammortizzatori:* idraulici telescopici, 2 anteriori e 4 posteriori.

*Passo:* 2400 mm.

*Carreggiate:* ant. 1258 mm.; post. 1247 mm.

*Lunghezza:* 3400 mm.

*Larghezza:* 1450 mm.

*Altezza:* 1230 mm.

*Peso:* 765 kg.

*Velocità massima:* 155 km/h.

*Periodo di produzione:* 1948 - 1952.

