



La Cisitalia «202» nella versione «Spider Sport Special» era equipaggiata con un motore di 1090 cc, aveva una potenza di 50 CV e raggiungeva la velocità di 160 km/h.

Fu il celebre «Pinin» a disegnare la linea della coupé universalmente riconosciuta come un'opera d'arte. L'ingegnere Giovanni Savonuzzi è stato, invece, il padre della raffinata e rivoluzionaria meccanica della «202». La produzione in piccola serie della famosa «Cisi» iniziò nel 1947 e terminò tre anni dopo. Gli esemplari usciti dalla fabbrica di Piero Dusio furono 170.

La poesia di Pininfarina

«Voglio un'auto larga come la mia Buick, bassa come una Grand Prix, comoda come una Rolls-Royce e leggera come la nostra monoposto D 46». Con queste parole Piero Dusio - il «patron» della Cisitalia - riassunse tutto ciò che doveva essere la rivoluzionaria

di Sergio Cuti

coupé «202», la prima auto che è riuscita a varcare le sacre soglie del Museo di arte moderna di New York.

Era l'inverno 1946: la Casa torinese aveva già alle spalle due anni di vittorie sportive con la leggendaria «D 46» (la «D» sta per Dusio, mentre il «46» indica l'anno di costruzione) progettata dagli ingegneri Dante Giacosa - il padre della «Topolino» - e Giovanni Savonuzzi che veniva dal

servizio esperienze motori Fiatavio. Alla scuderia dello «Stambecco rampante» (il marchio fu scelto d'impeto dall'imprenditore torinese dopo aver scorso velocemente la voce «araldica» sull'enciclopedia Treccani) erano approdati campioni affermati o che sarebbero diventati tali, come Nuvolari, Alberto Ascari, Taruffi, Varzi, Bonetto, Sommer e Chiron.

I successi della «D 46» spinsero Piero Dusio a dare corpo al secondo dei suoi sogni: costruire una vettura sportiva a due posti leggera, maneggevole, spaziosa, brillante e vestita con una carrozzeria di classe da vendere ad un ristretto numero di automobilisti raffinati.

Il progetto l'aveva accarezzato quattro anni prima quando aveva fondato - in pieno conflitto mondiale - la Cisitalia (Compagnia Industriale Sportiva Italia) che produceva attrezzature per officine. L'incarico per la progetta-

zione della biposto fu affidato ancora a Giovanni Savonuzzi (un contributo lo diede anche Dante Giacosa che dedicò alla futura «202» un sabato e una domenica tracciando alcuni schizzi sommari).

L'ingegnere capo della Cisitalia riprese l'impostazione fondamentale della «D 46» disegnando un telaio a traliccio tubolare al cromo molibdeno. La soluzione - d'impostazione aeronautica perché il telaio allora comune a quasi tutte le vetture era a longheroni - non solo consentiva un eccezionale abbassamento della meccanica (e quindi del baricentro), ma offriva numerosi vantaggi come l'ingombro minimo, la leggerezza, la grande rigidità e una lavorazione particolarmente adatta alla produzione in piccola serie.

Gli altri temi tecnici sviluppati da Giovanni Savonuzzi furono le sospensioni anteriori indipendenti con balestra trasversale (secondo la tipica

architettura della «D 46»), il ponte posteriore realizzato ad assale rigido con due balestre e doppi ammortizzatori e la collocazione bassa del motore (derivato dal Fiat 1100) grazie al sistema di lubrificazione a carter secco.

Ma, tornando al telaio a traliccio aggiungiamo che la Cisitalia arrivò a depositare l'idea (n. 4662 del 10 luglio 1946) dal titolo: «Telaio ed ossatura di carrozzeria per vettura automobile, costituito di tubi metallici opportunamente collegati fra loro e formanti un tutto unico».

Giovanni Savonuzzi rivestì poi lo chassis con una «pelle» dalle linee aerodinamiche esasperate e funzionali: il muso della vettura molto schiacciato verso terra, i fianchi piatti e più alti del cofano motore, due pinne molto accentuate dietro e un accenno di spoiler sul lunotto. Pur dotata di un motore di 1100 cc e con circa 61 CV di potenza, l'aerodinamica Savonuzzi - come venne subito battezzata la vettura - raggiunse durante alcuni «passaggi» effettuati sulla Torino-Milano i 201 chilometri all'ora.

È in questo momento - siamo nell'aprile del 1947 - che entra in scena Battista Pinin Farina. Il suo compito: trasformare la sportiva «silhouette» dalle linee aggressive di Giovanni Savonuzzi in una classica gran turismo. E dalla sua matita uscirono le linee di una coupé che universalmente fu riconosciuta come un'opera d'arte.

segue a pag. 39 →

Scheda tecnica

Motore: anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea. **Alesaggio per corsa:** 68x75 mm. **Cilindrata:** 1089 cc. **Potenza massima:** Sport 50 CV a 5500 giri/min.; Sport Special 60 CV a 5500 giri/min.; Mille Miglia 65 CV a 5800 giri/min. **Rapporto di compressione:** Sport

7,5:1; Sport Special 9,5:1; Mille Miglia 9,8:1. **Distribuzione:** asse a camme laterale, aste e bilancieri. **Alimentazione:** un carburatore monocorpo Zenith. **Lubrificazione:** a carter secco. **Trasmissione:** trazione posteriore, cambio 4 marce. **Telaio:** tubolare in acciaio al cromo-molibde-

no. **Sospensioni anteriori:** a ruote indipendenti con trapezi oscillanti, e balestra trasversale. **Sospensioni posteriori:** ponte rigido con balestre semiellittiche longitudinali e doppi ammortizzatori. **Freni:** anteriori e posteriori a tamburo. **Dimensioni:** passo 2,40 m; carreggiata ante-

riore 1,25 m; carreggiata posteriore 1,24 m; lunghezza 3,40 m; larghezza 1,45 m; altezza 1,25 m. **Peso:** 780 kg. **Pneumatici:** Pirelli 5,00-15. **Cerchi:** a raggi Borrani da 3,5"x15. **Capacità serbatoio:** 50 litri. **Prestazioni:** 165 km/h con motore di 50 CV e 195 km/h con motore di 60 CV.

segue da pag. 34

«Con la Cisitalia - scriverà lo stilista nelle sue memorie - ho giocato a fare il poeta». Battista Pinin Farina cominciò dalla coda - alla quale tolse le vistose pinne - rendendola molto inclinata e facendola puntare senza interruzioni verso il suolo. Poi passò a lavorare attorno ai parafranghi posteriori e li modellò leggermente bombati. Il tetto lo disegnò schiacciato, ridimensionò le portiere e diede un tocco geniale alla linea della finestratura laterale facendola terminare con uno slanciato angolo arrotondato.

Passò quindi alle fiancate rendendole lisce e togliendo qualsiasi decorazione o abbellimento. «Nel lavoro conta di più togliere che non aggiungere. Il superfluo è inutile» era una delle sue giuste massime.

Quando arrivò a considerare la parte anteriore della creatura ereditata da Savonuzzi, giudicò il lavoro ben fatto. Si limitò ad allargare l'angolo formato dai due vetri al centro del parabrezza, studiò a lungo fino a trovare l'esatta misura di raccordo fra il cofano e i parafranghi anteriori, mentre il musetto lo lasciò come l'aveva progettato l'ingegner Savonuzzi aggiungendo soltanto una cornice intorno ai fari e un paraurti sottile.

I giudizi della stampa europea furono unanimi: «È una delle più belle vetture della nostra epoca».

Erano passati solo due mesi da quando Piero Dusio aveva affidato il lavoro a Battista Pinin Farina. La vettura fu chiamata «202» per sottolineare la continuità con la «D 46» che era nata dal progetto contrassegnato con il numero «201». La prima apparizione ufficiale avvenne il 6 settembre 1947 nei viali della Fiera di Milano. Poi la partecipazione al concorso di eleganza di Villa d'Este tenutosi il 28 settembre dello stesso anno nei giardini di Villa Olmo, nei pressi di Como, dove la «202» vinse il primo premio.

Infine la presentazione ufficiale al 34° Salone di Parigi il 23 ottobre 1947. Nel marzo del 1948 la vettura venne mostrata al pubblico americano nella famosa Park Avenue di New York.

Il successo fu enorme. Il libro ordini di Dusio si riempì di richieste. Il prezzo della coupé «Gran Sport» Pinin Farina (motore di 50 CV, cambio a quattro marce manuale e cinque ruote gommate) fu fissato in 3.900.000 lire per il mercato italiano e in 6.800 dollari (all'epoca oltre 4 milioni e mezzo) per quello americano.

Le liste d'attesa erano lunghissime. Piero Dusio aveva previsto di vendere in poco tempo almeno 300 coupé.

Ma le successive e sfortunate vicende della Cisitalia - soprattutto con il buco economico creato dal progetto della F.1 studiato in collaborazione con lo studio Porsche - ne ridussero la produzione a poco più di 100 esemplari. Si arriverà a circa 170 comprendendo i coupé e i cabriolet.

Sarà appunto all'incirca dopo il centesimo telaio che finirà la collaborazione fra Pinin Farina e la Cisitalia. Tutta la produzione, sia delle coupé che delle cabriolet, passerà poi agli Stabilimenti Farina e alla Carrozzeria Vignale. Le «202» subiscono un'evoluzione estetica: grosso modo fino al centesimo telaio, ad esempio, le macherine erano composte da 23 sottili lame d'alluminio, poi diventarono 17 e fabbricate in ottone imbutito e cromato. Anche l'ovale aumentò in altezza di 8/9 centimetri.

I primi 80 esemplari avevano un'



Le linee armoniche della Cisitalia «202» coupé realizzate da Pininfarina. Un esemplare è conservato al Museo di arte moderna di New York.

apertura del cofano originale con due levette installate, una per parte, sotto il cofano. Ecco come funzionava il complicato meccanismo: premendo a fondo la levetta di destra, il cofano si apriva «a libro» sul lato destro. Una volta rinchiuso, e tirata la leva destra per il relativo bloccaggio, si poteva aprire il cofano sempre a «libro» dalla parte sinistra premendo la leva corrispondente sotto il cofano. In seguito verrà introdotto il più semplice sistema a tirante centrale con l'ormai universale apertura del cofano contro marcia.

Il parabrezza del primo centinaio di «202» è formato da due vetri temperati che si congiungono ad angolo al centro con un piccolo profilo di tenuta. L'ultima vettura prodotta con il vetro anteriore in due pezzi porta il numero 115. Il parabrezza, infatti, della coupé n. 116 della Pinin Farina - forse l'ultimo esemplare costruito dal famoso carrozziere - è in un pezzo unico, ma piegato al centro con un angolo abbastanza secco. Si tratta di uno dei primi tentativi di curvatura dei cristalli temperati. In seguito i parabrezza delle «202» diventeranno bombati.

Anche i paraurti hanno seguito l'evoluzione della griglia. Sulle prime cento vetture erano sottili, d'alluminio e verniciati dello stesso colore della carrozzeria. Poi diventeranno più massicci e in metallo cromato.

In coda alla vettura, fino all'esemplare numero 142, c'era un portellino - che si apriva con due maniglie - dove si accedeva al minuscolo alloggiamento della ruota di scorta, posta orizzontalmente. All'esterno del pic-

colo portello posteriore era applicata la targa con relative luci. Dalla vettura numero 143 il portello si ingrandisce e arriva fino al lunotto. Questi esemplari saranno contrassegnati con le sigle «B» e poi «C».

Sulle «202» la guida è sempre stata a destra, però era previsto l'allestimento anche con il volante a sinistra. C'era pure la possibilità - per le vetture costruite nel 1947 - di avere il cambio al volante che, solitamente, era a tre razze formate da quattro raggi ciascuna e con anello in materia plastica color paglierino. Le «202» avevano, infatti, una piastra di alluminio in fusione dove si innestava il tubo dello sterzo con fori previsti appunto per il passaggio della tranterea del cambio.

Sul cruscotto, ai lati del piantone dello sterzo, erano sistemati due grandi strumenti circolari. In uno erano inseriti il contaghiometri, l'indicatore del livello benzina e l'orologio; nell'altro erano raggruppati il contagiri, il manometro dell'olio e il termometro dell'acqua. Fino oltre il centesimo esemplare questa strumentazione era di marca Veglia, poi Jaeger.

Leggere modifiche furono apportate anche al cruscotto. Inizialmente c'era un piccolo cassetto sulla sinistra, mentre al centro era stato ricavato un vano rettangolare per la radio sopra il quale vennero installati tre grossi pomelli per anticipo, starter e acceleratore a mano.

Nella seconda versione il cassetto sulla sinistra diventò di dimensioni maggiori e il vano radio - ora quadrato - divideva lo spazio con un altro portellino nel quale trovavano posto un

portacenere e un accendino.

Sotto, sempre in posizione centrale, venne aggiunta una piccola mensola dove furono sistemati la levetta delle frecce, la chiave d'accensione e ancora i tre pomelli per starter, gas a mano e anticipo.

Le ruote delle prime «202» erano previste con canale da 3 pollici, diametro di 15 e del tipo a raggi prodotto dalla Borrani. Vennero però subito sostituite con quelle da 3 pollici e mezzo. Resterà, invece, immutata la misura dei pneumatici: 5.00x15. Le ruote a raggi, infine, delle prime 140 Cisitalia coupé erano caratterizzate da grandi coppe cromate - con 32 feritoie radiali di raffreddamento - che occultavano la parte centrale ed avevano anche una funzione aerodinamica. Probabilmente verso l'ottantesimo telaio vennero applicate sulle «202» le caratteristiche bocchette cromate per l'uscita dell'aria sui fianchi in omaggio alla moda americaneggiante dell'epoca.

Nel 1949 furono installate, anteriormente, due piccole luci di posizione molto piatte e di forma circolare. Non è stato stabilito, invece, il periodo della scomparsa delle frecce, che erano incassate nelle fiancate davanti alla porta e sotto le quali veniva sempre posto il marchio del carrozziere.

I fanalini posteriori non verranno mai cambiati. Le luci di retromarcia si accendevano tirando un pomello sul cruscotto. In alcuni esemplari del 1947 figurava anche il riscaldamento interno. Un dispositivo che all'epoca era poco diffuso. Il riscaldamento fu poi tolto e ricomparve sulle ultimissime «202».

Ieri protagonista nelle corse, oggi nelle aste

Nel 1937 il RACI, cioè il Reale Automobili Club Italia, di Sanremo ideò una competizione riservata ad auto della categoria «corsa» fino a 1500 centimetri cubici.

La prima edizione fu dominata dalla Maserati, che piazzò le sue auto ai primi tre posti. Vinse Achille Varzi e secondo arrivò Piero Dusio che, nell'immediato dopoguerra, avrebbe fondato e diretto la Cisitalia.

Nel 1947 la competizione riprese dopo l'intervallo della guerra ed il circuito venne spostato nella vicina Ospedaletti. Tra le protagoniste una Cisitalia Sport condotta da uno dei nomi mitici dell'automobilismo: Louis Chiron, ed altre favolose vetture condotte da piloti come Nuvolari, Giraud Cabantous, Balestrero e Ghersi.

E proprio le Cisitalia non potevano essere assenti alla

Coppa delle Riviere che si è svolta il 9 e il 10 aprile scorsi, siglando anche il loro 4° Meeting Internazionale. È stata una manifestazione di successo, con adesioni di prestigio. Oltre ovviamente alle Cisitalia, erano presenti Ferrari, Maserati, Osca, Bugatti, Fiat, Lancia, Delage, Alfa Romeo, Mercedes, Bristol, Mg e Jaguar. Alla presenza di molti grandi piloti del passato.

Inoltre sono stati assegnati due trofei intitolati alla memoria di Piero Taruffi e del progettista Giovanni Savonuzzi. Ancora una Cisitalia, una «D46», è stata protagonista, meno di un mese fa ad un'asta fiorentina, di una clamorosa aggiudicazione. Partendo da un prezzo base di 50 milioni, è stata acquistata per 137 milioni da un giovane collezionista milanese.