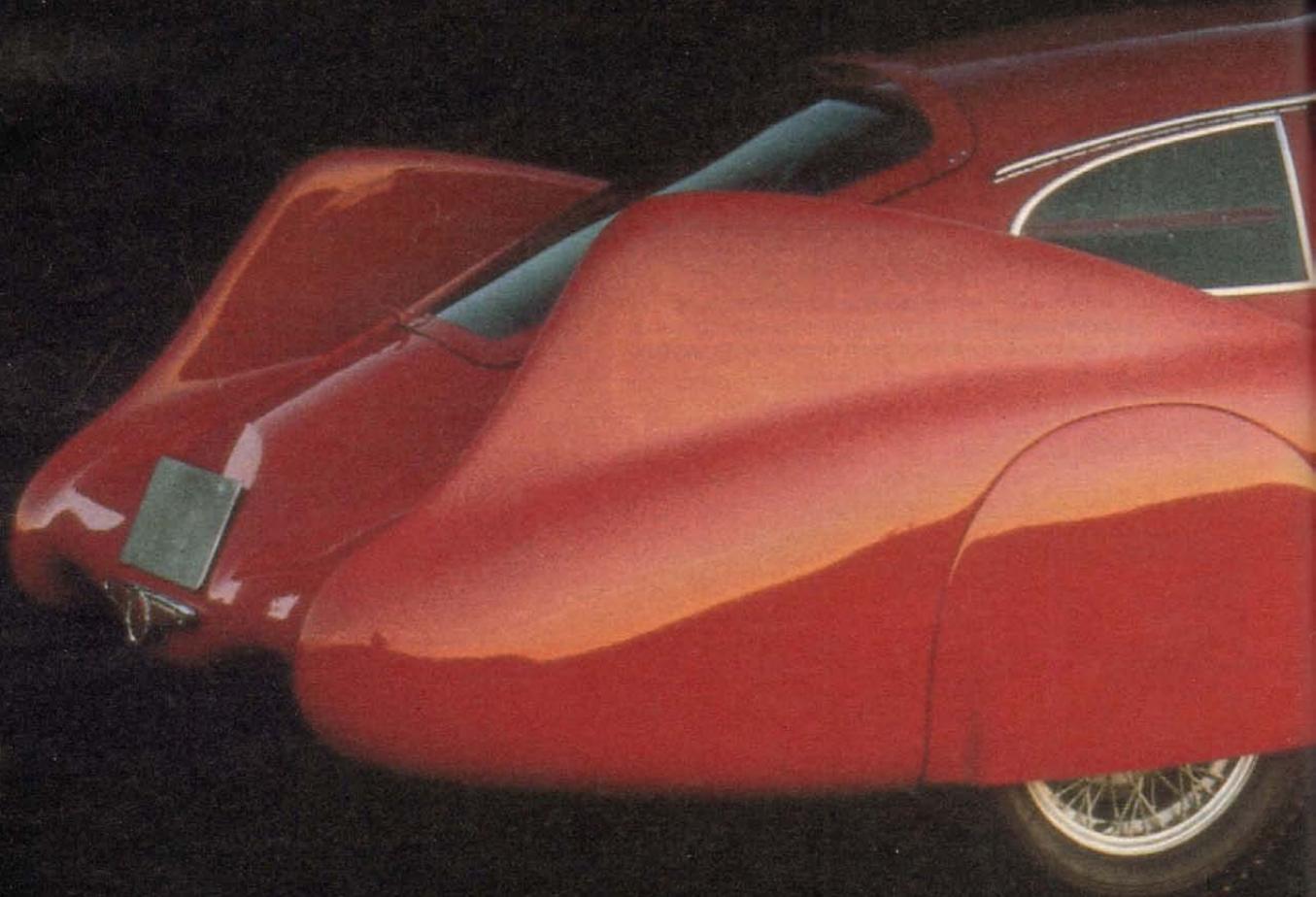




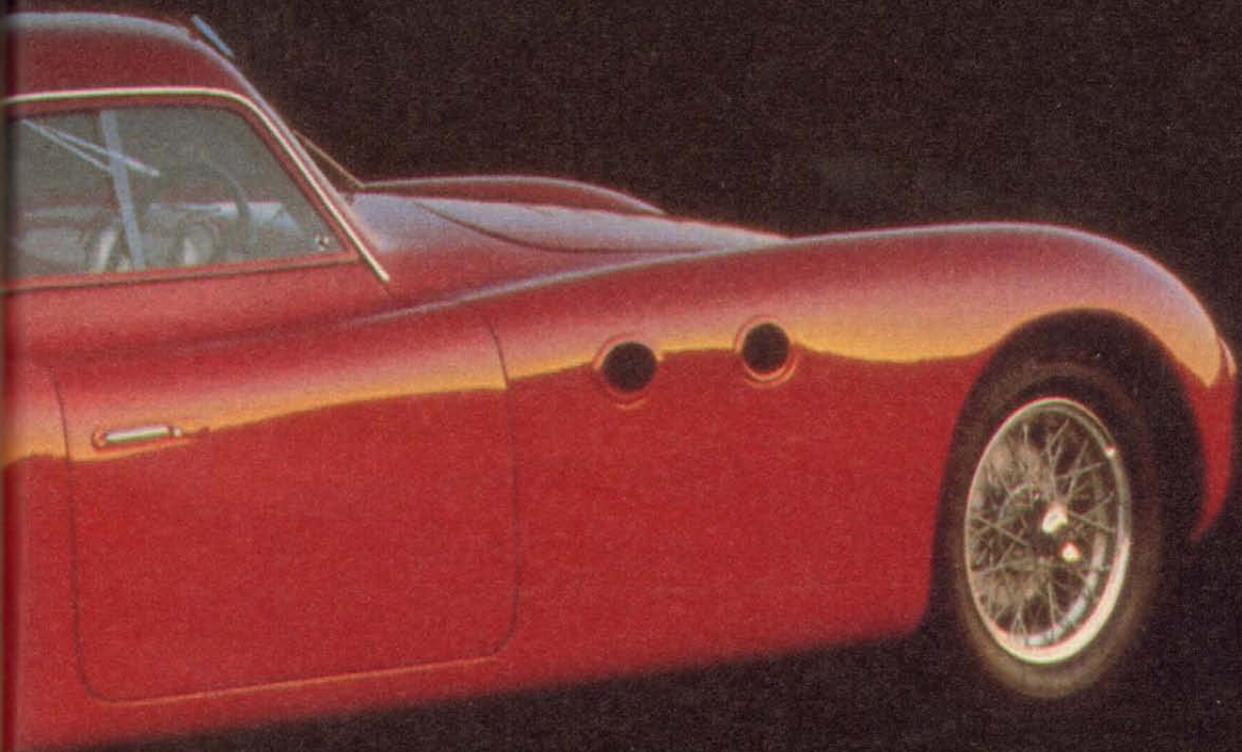
La «202 CMM» in una fotografia del 1947, prima della Mille Miglia.

CISITALIA AERODINAMICA



La Cisitalia «Tipo 202 CMM» costituisce uno dei migliori esempi dello stile italiano del dopoguerra; realizzata su una base meccanica semplice e funzionale, trovava il punto di forza nell'aerodinamica.

Subito dopo la seconda guerra mondiale l'industria italiana dell'auto sforna alcuni dei suoi migliori gioielli: il genio di Giovanni Savonuzzi si esprime con una delle vetture più interessanti sotto il profilo della resistenza all'aria. Bella e velocissima, questa Cisitalia a due posti è destinata a entrare nella leggenda. Le fanno compagnia le altre realizzazioni di Piero Dusio, come la berlinetta «202».



La gente, in Italia, ci era abituata. Fin dal 1927, anno della prima edizione, la Mille Miglia aveva visto al via decine di piccole Fiat. Riaborate praticamente «a mano» nelle officine sotto casa, tirate allo spasimo, riempivano di colori e rumori gli schieramenti di partenza, ma, sul traguardo, arrivavano molte ore dopo le vetture più competitive.

Poi venne la Cisitalia di Piero Dusio. Era il 1947, ripresa della gara dopo la pausa bellica. Un anno prima la Casa dello «stambecco rampante» aveva sfornato la «D 46», monoposto singolare dotata di un rivoluzionario telaio in traliccio di tubi, che, con un motore di soli 1.1 litri derivato da quello della Fiat «1100 B» (profondamente modificato nella testata, negli

organi in movimento e nel sistema di lubrificazione), raggiungeva velocità massime dell'ordine dei 170 km/h. Al volante di questa vettura si alternarono nomi degni del massimo rispetto: Tazio Nuvolari, Louis Chiron, Piero Taruffi, Alberto Ascari.

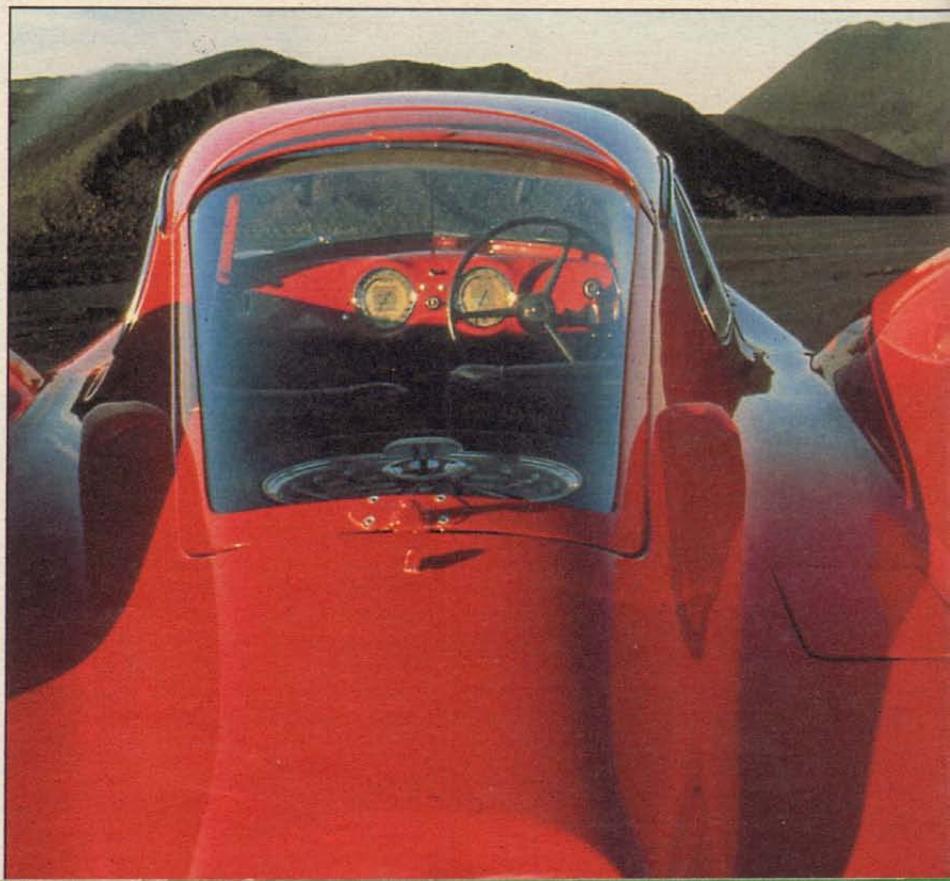
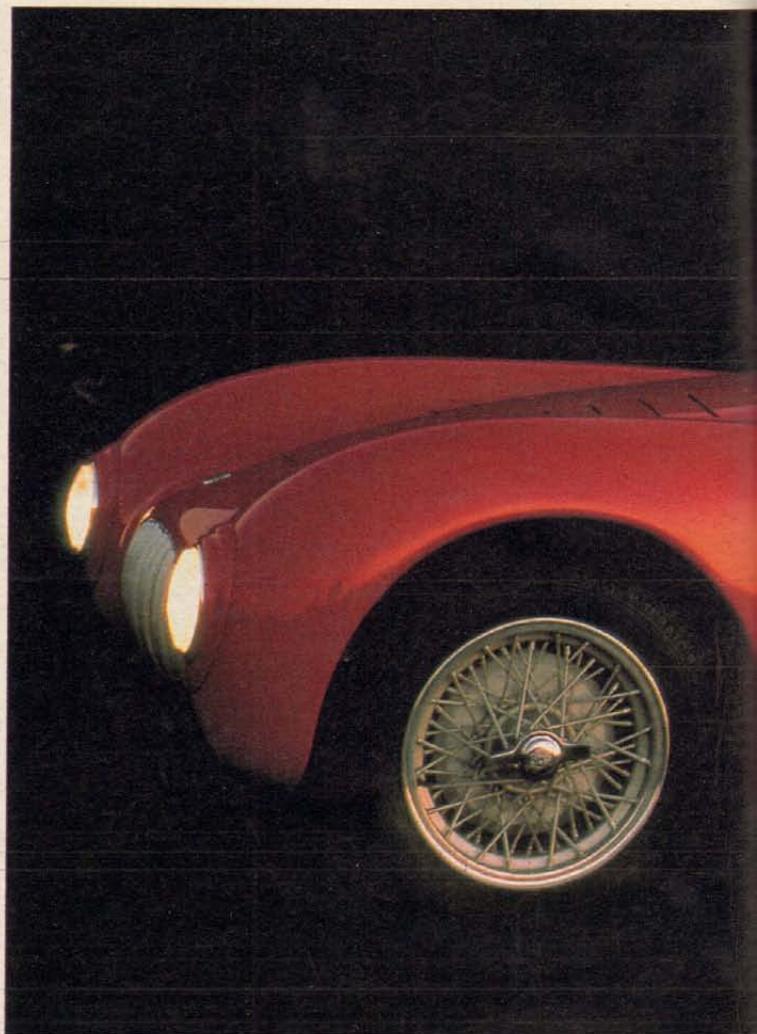
Dusio, industriale piemontese e pilota di discreto valore, si era rimesso al lavoro già nel 1944, quando

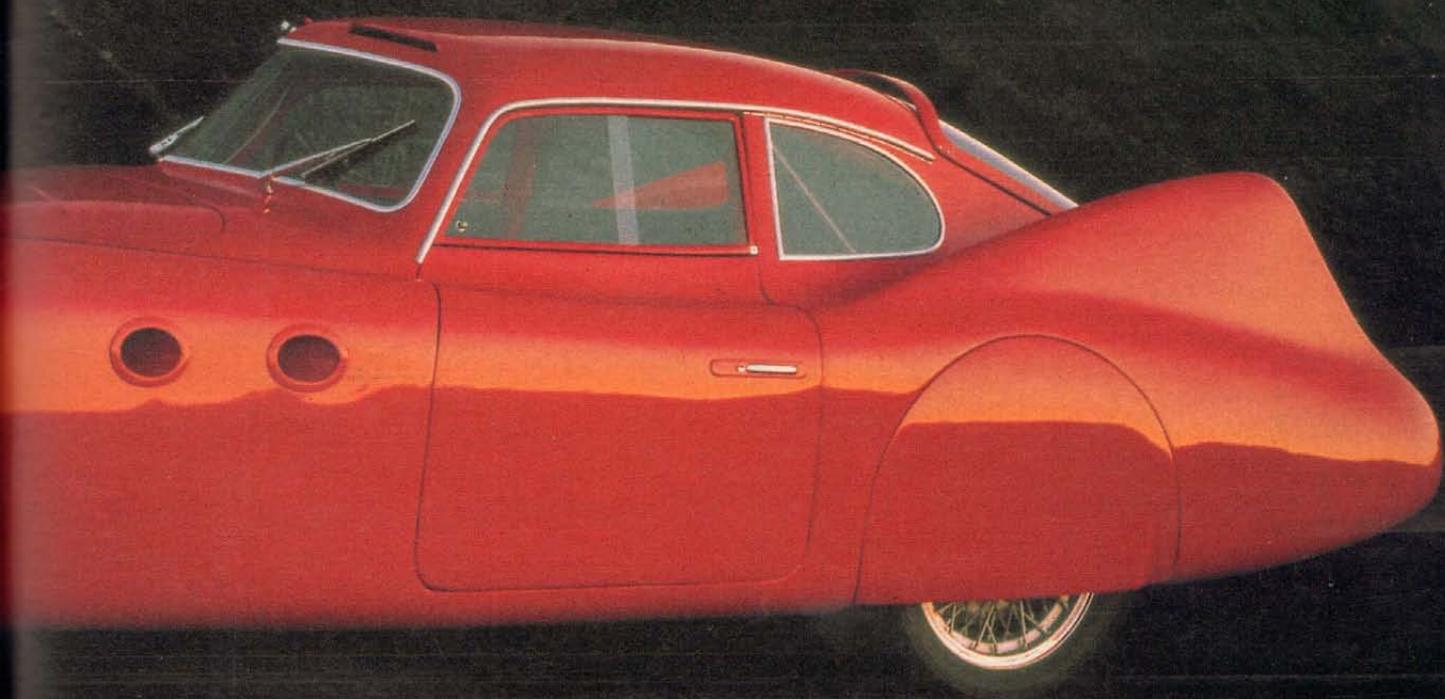


ancora le truppe tedesche occupavano l'Italia settentrionale. Dante Giacosa, padre di tutte le Fiat più famose dalla «Topolino» alla «127», collaborava con lui, prima di rientrare nella Casa torinese e lasciare il posto a Giovanni Savonuzzi. Esperto di meccanica quanto di aeronautica, l'ingegner Savonuzzi (poi diventato direttore del Centro Ricerche della Chrysler e in seguito di quello della Fiat) mise le mani sulla «D 46» con l'intento di trasformarla in una berlinetta a due posti. Lo schizzo della struttura di base della coupé risale al luglio 1946. In autunno, la vettura, «rivestita» dal carrozziere Rocco Motto, si aggirava per le strade intorno a Torino. Aveva una sorta di gobba nella coda, non era bella e veniva ribattezzata «berlinetta a cassone»: l'efficienza aerodinamica non si sposava ancora con la bellezza delle forme.

Savonuzzi, tuttavia, aveva già in mente una seconda versione, che modellò con le proprie mani dalla plastilina: la conferma della bontà delle sue intuizioni, tradotte in un successivo modello di legno, venne dal laboratorio di aerodinamica del Politecnico di Torino. Quarant'anni dopo la galleria del vento della Pininfarina ha rivelato per questa vettura un Cx (coefficiente di penetrazione aerodinamica) di 0,29, paragonabile a quello delle migliori berline degli anni '90. Costruita nel marzo del 1947 da Alfredo Vignale negli stabilimenti Farina sulla base di un telaio «001/CMM» (Coupé Mille Miglia), la «Tipo 202 CMM» sintetizza gli aspetti migliori dell'«italian style» dell'immediato dopoguerra, come dimostrano le fotografie di queste pagine. Il disegno della fiancata corre senza soluzione di continuità; il muso, aggressivo e ben profilato, fornisce all'avantreno la portanza necessaria alle alte velocità; un piccolo spoiler posto sulla parte terminale del tetto convoglia il flusso d'aria sul lunotto posteriore, mantenendolo aderente alla coda pro-

Qui sopra, la Cisitalia portata in gara da Taruffi alla Mille Miglia del '48: la vettura (la terza dotata di carrozzeria aerodinamica) montava un motore con cilindrata di 1,2 litri e potenza leggermente superiore. La rottura di un pistone la costrinse al ritiro.





La linea arrotondata delle fiancate terminava con le caratteristiche pinne; le ruote posteriori, a raggi, erano totalmente carenate. Il grande lunotto (a sinistra) era sormontato da un sottile spoiler che convogliava il flusso d'aria sulla coda; il muso (in basso), dal disegno aggressivo, aveva una funzione deportante.



filata (una soluzione ripresa in tempi ben più recenti). Ma l'elemento più sorprendente sono le pinne posteriori, dal disegno particolare: un richiamo, appena accennato, alle punte aguzze che avrebbero celebrato il proprio trionfo sulle americane anni '50. Alte e arrotondate, ricordano la dorsale di uno squalo e fanno dell'automobile qualche cosa a metà tra un motoscafo e un aeroplano. Servivano veramente? A giudicare dai risultati su strada, si direbbe di sì. Il primo esemplare, la «berlinetta a cassone», nonostante il motore di soli 1089 cm³ capace di erogare una sessantina di cavalli, si classificò al terzo posto nella Mille Miglia del '47. Lo guidava Bernabei (in coppia con Pacini), che fece registrare la media più alta (oltre 153 km/h) nel tratto Torino-Brescia.

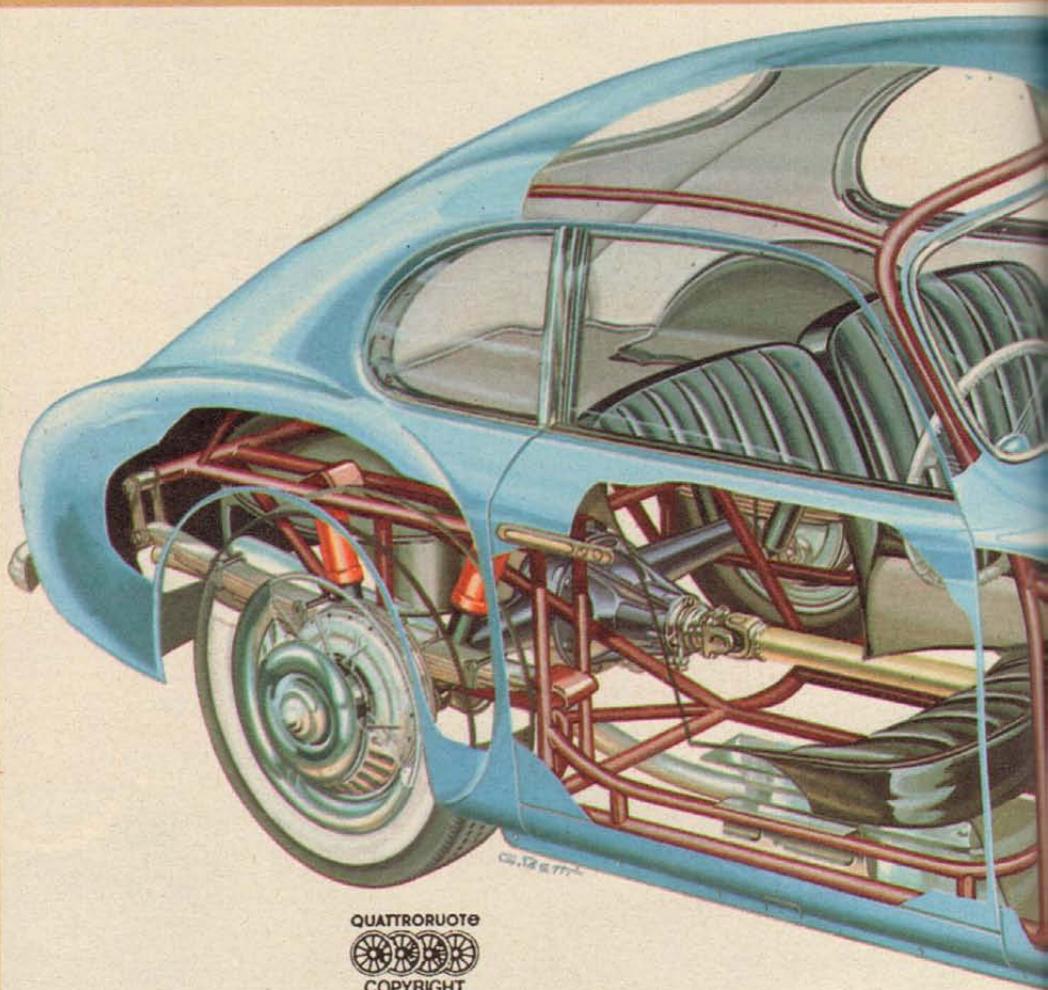
La seconda versione, ancora più evoluta sotto il profilo aerodinamico, stupì tutti fin dai primi test condotti sull'autostrada Torino-Milano, dove raggiunse la velocità massima di 201 km/h. Portata in gara (la stessa Mille

(segue a pag. 220)



UN PLATEAU DI GIOIELLI

La Cisitalia nacque nell'immediato dopoguerra a Torino intorno a un'idea dell'industriale piemontese Piero Dusio: realizzare in piccola serie semplici vetture da corsa con le quali riprendere subito l'attività agonistica. Dusio si assicurò la collaborazione di ingegneri validissimi come Dante Giacosa e Giovanni Savonuzzi, i cui sforzi portarono alla costruzione della «D 46», dotata di un telaio a traliccio in tubi e di un motore derivato da quello della Fiat «1100 B». La vita della Cisitalia fu però breve: in queste pagine ripercorriamo le tappe più significative.



QUATTORUOTE
COPYRIGHT

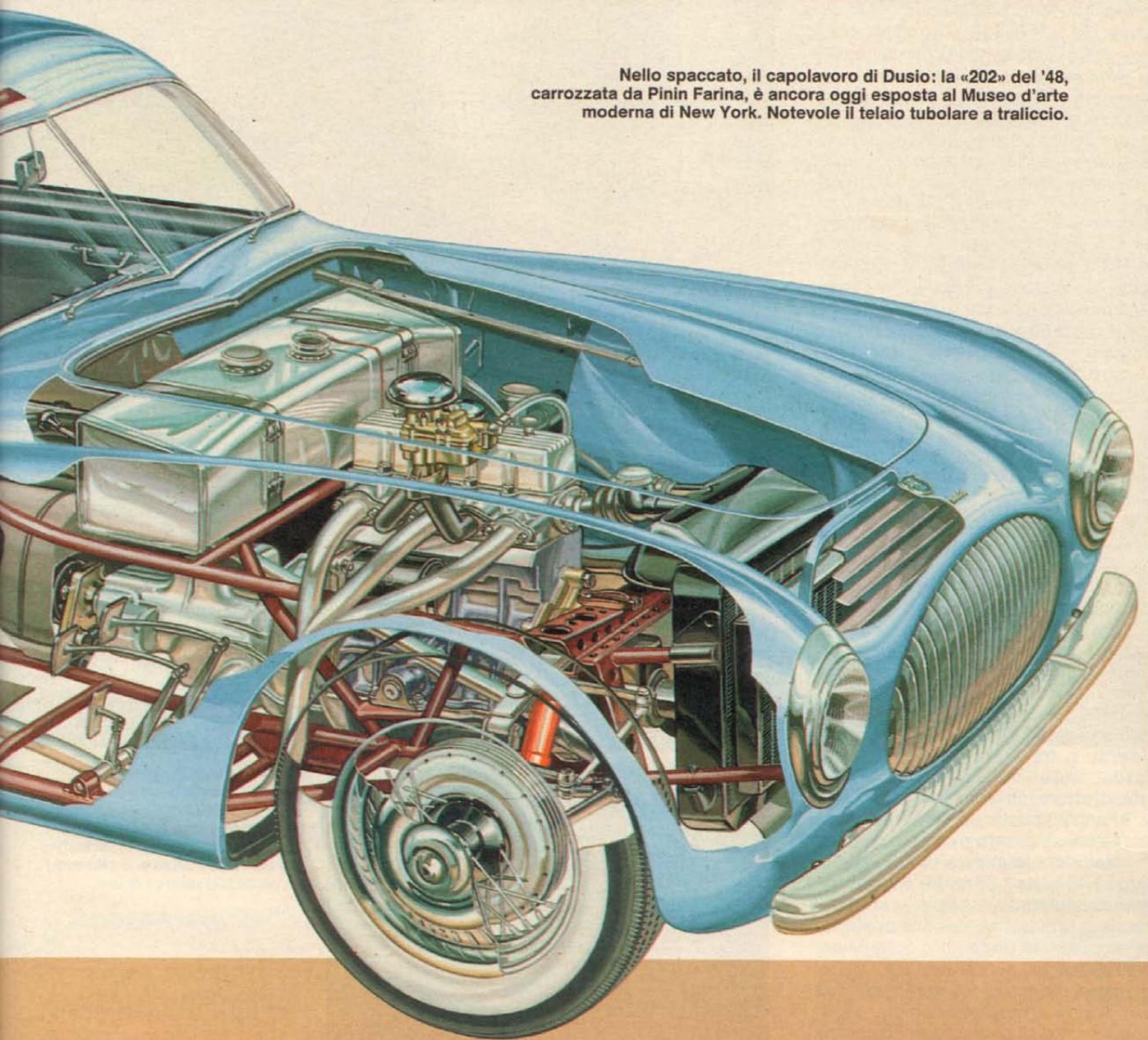


La «Spyder», derivata dalle berline aerodinamiche, conobbe la gloria durante la Mille Miglia '47, quando Nuvolari la portò al 2° posto assoluto dietro soltanto a una più potente Alfa Romeo.

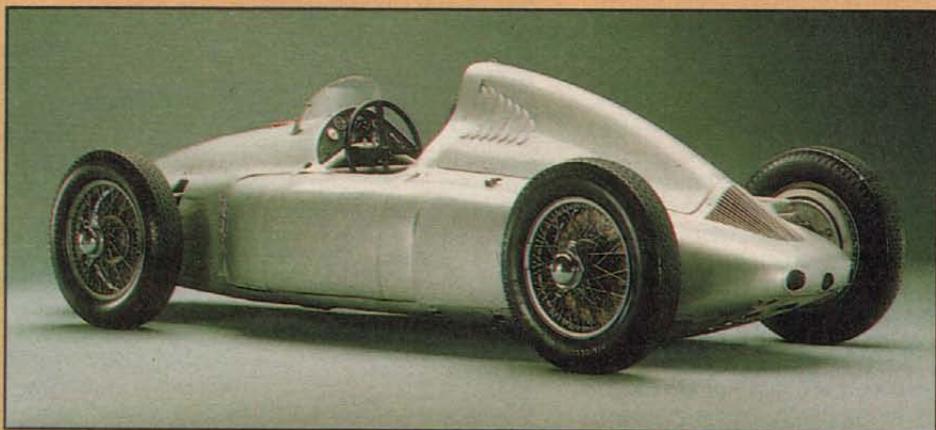
L'esordio della Casa dello stambecco avvenne con la «D 46» monoposto con motore derivato Fiat da 60 CV; finalmente gli italiani avevano una vettura per tornare a correre dopo la guerra.



Nello spaccato, il capolavoro di Dusio: la «202» del '48, carrozzata da Pinin Farina, è ancora oggi esposta al Museo d'arte moderna di New York. Notevole il telaio tubolare a traliccio.



All'inizio del 1949, quando ormai la Cisitalia navigava in cattive acque finanziarie, Piero Dusio si lanciò nell'avventura della «360 Grand Prix», «formula 1» che nasce dalla collaborazione con gli ingegneri Abarth e Hruska e con lo «Studio Porsche». La vettura, a quattro ruote motrici, aveva una concezione tecnica molto sofisticata: il motore era un 12 cilindri boxer da 1,5 litri sovralimentato e montato centralmente. L'enorme sforzo economico necessario per costruirla contribuì alla fine dell'azienda torinese.



CISITALIA AERODINAMICA

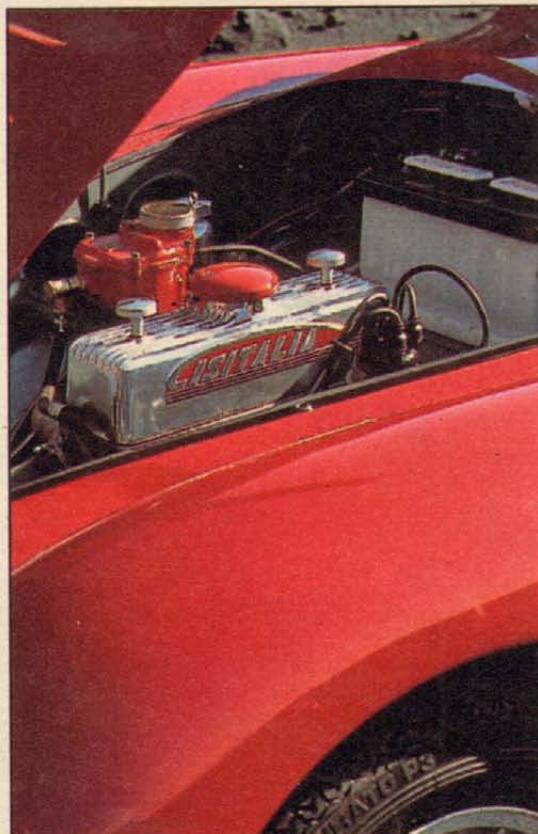
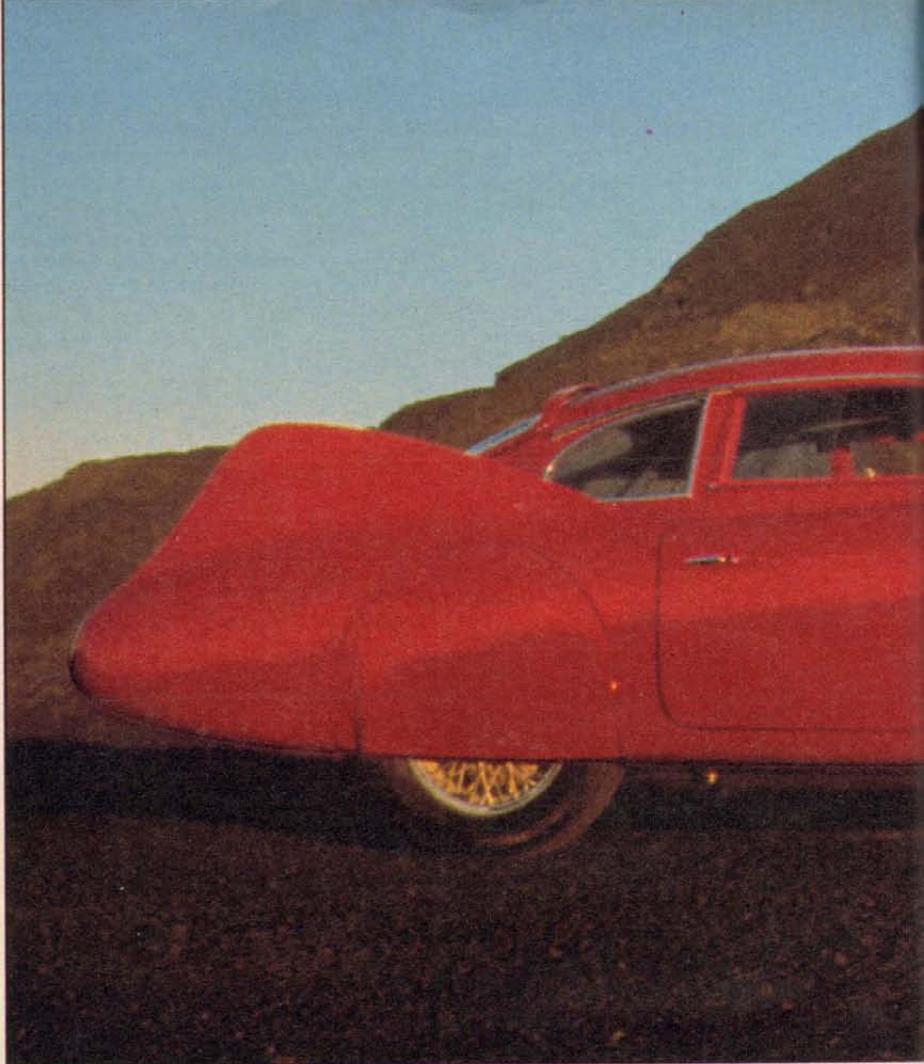
(segue da pag. 217)

Miglia del '47) da Piero Taruffi, si arrese nei pressi di Cattolica per la foratura di un pistone quando era sensazionalmente al comando della corsa. La terza (e ultima) berlinetta aerodinamica concepita da Savonuzzi incontrò la medesima sorte, un anno più tardi: l'aumento della cilindrata a 1200 cm³ non salvò il motore dalla debolezza dei pistoni fusi (utilizzati per mancanza di quelli fucinati). Taruffi si rifece qualche mese più tardi, vincendo il circuito di Pescara; poi la vettura prese la strada dell'America Latina.

La berlinetta aerodinamica ritratta in queste pagine finì negli Stati Uniti. Nino Balestra, esperto collezionista italiano e presidente del «Club Cisitalia», la scoprì nel Texas; riportata in patria, commissionò allo stesso Savonuzzi il ripristino delle pinne originali, nel frattempo eliminate. Il progettista italiano, a sua volta, si concesse qualche licenza, accentuando la curvatura iniziale del profilo. Un secondo restauro, effettuato più tardi in California, ha riportato alle luce forme più vicine a quelle del '47.

Mettersi oggi al volante di questa vettura significa accrescere enormemente la propria ammirazione nei confronti dei piloti dell'epoca, capaci di imprese memorabili a dispetto di meccaniche ancora rudimentali. Il grosso volante a tre razze domina il posto guida; sulla plancia spiccano due grandi strumenti circolari.

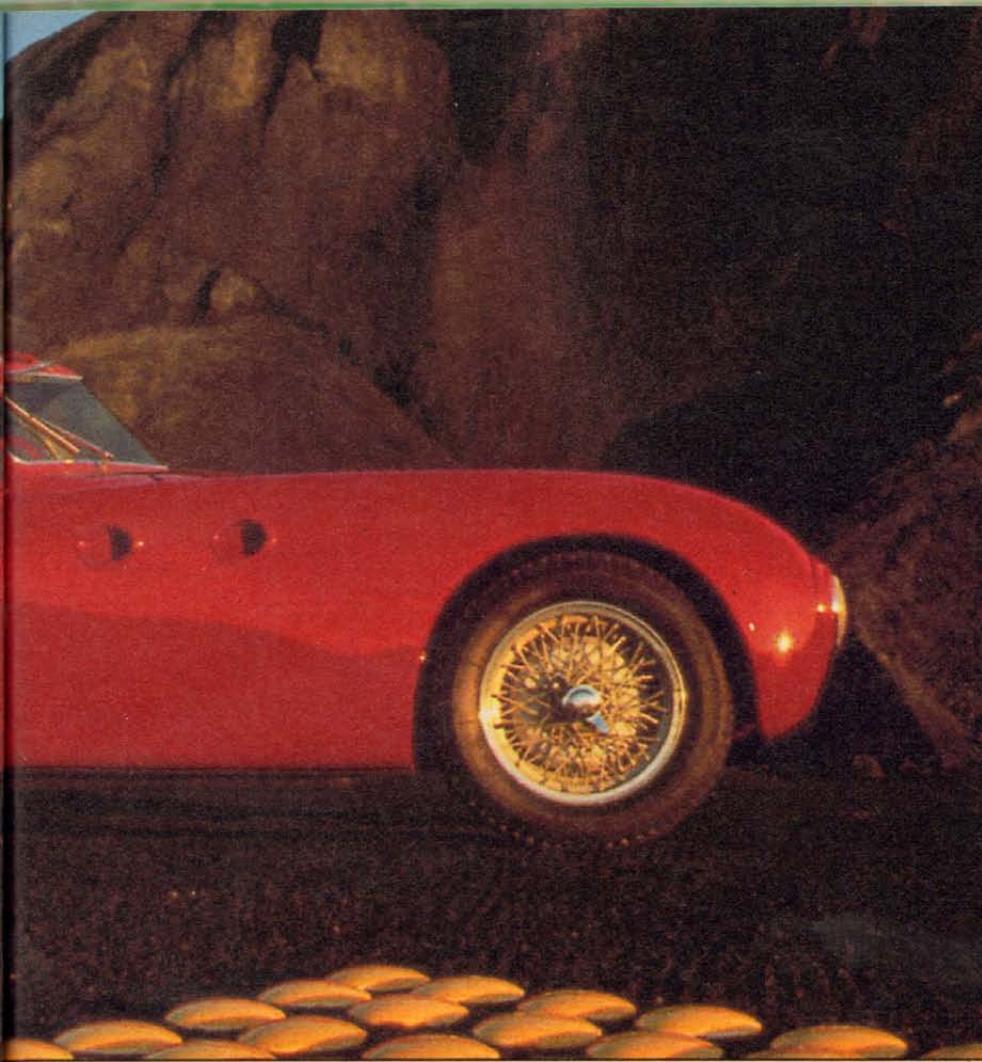
Al primo impatto, la Cisitalia dà l'impressione di essere piuttosto piccola; in effetti le sue misure (è lunga 4,15, larga 1,45 e alta 1,36 metri) sono abbastanza contenute. L'ampio lunotto garantisce una buona visibilità posteriore, nonostante l'ingombro delle pinne. Nell'abitacolo si intravedono alcuni elementi del telaio tubolare, ma i due sedili sono abbastanza comodi. Il 4 cilindri in linea di derivazione Fiat eroga oggi 75 CV a 5500 giri/min, un po' di più che nella versione originale; ai bassi regimi ha un funzionamento ruvido e una rumorosità sgradevole. Del resto, la «202 CMM» non è fatta per le basse velocità, alle quali è perfino difficile guidarla: lo sterzo è duro e pesante, il motore (che ha poca coppia) deve continuamente esser tenuto su di giri. Il comportamento migliora a partire dai 100 km/h; complessivamente, però, ci si trova davanti a una vettura impegnativa, rumorosa e dall'abitacolo decisamente caldo. Onore dunque a chi sapeva trarne il meglio sulle strade tortuose dell'Italia del dopoguerra; il tutto, tenendo il passo di vetture ben più potenti come le Alfa Romeo (da oltre 300 CV) e le Ferrari (la cui prima vit-



L'unico esemplare sopravvissuto delle «Aerodinamiche Savonuzzi» è stato per molto tempo nelle mani di collezionisti americani. Il suo valore attuale è stimato in circa 500 milioni di lire.

«RUOTECLASSICHE» HA RACCONTATO

Cisitalia, mito affascinante che non si esaurisce certo con la berlinetta aerodinamica presentata in queste pagine. Chi desiderasse conoscere più a fondo altri modelli Cisitalia, ne trova un'ampia trattazione nei fascicoli n° 7 (maggio 1988) e n° 36 (gennaio 1991) di «Ruoteclassiche», rivista consorella di «Quattroruote», che, ogni mese, guida i lettori attraverso il mondo delle auto d'epoca.



LE GRANDI PINNE RUBATE AL VOLO

L'adozione sulla «Cisitalia» di quelle strane ali verticali, dette pinne, nasce da una precisa esigenza tecnica dei progettisti: mantenere in assetto sicuro e costante la vettura anche alle elevatissime velocità che poteva raggiungere e migliorarne ulteriormente le prestazioni massime. Le pinne infatti, avevano un'efficace funzione stabilizzante, in quanto, provocando l'arretramento del centro di spinta (il punto di applicazione di tutte le forze aerodinamiche agenti sulla vettura), potevano contrastare l'eventuale effetto di imbardata, cioè la tendenza della vettura, sottoposta a carichi dinamici, a variare il proprio assetto con una rotazione attorno all'asse verticale passante per il baricentro. Perciò le pinne hanno più o meno la stessa funzione svolta dallo stabilizzatore direzionale sugli aeroplani. Negli anni '50 esse ebbero una larga diffusione sulle maxi-auto negli USA, dove, però, ad avere successo fu soprattutto il fattore estetico, un po' futurista, di questa soluzione. L'atmosfera era quella giusta: gli americani, dopo aver vinto la guerra, si preparavano ad andare nello spazio.



toria nella classica corsa italiana arrivò con Biondetti proprio nel 1948).

I meriti di queste coupé (conosciute in tutto il mondo anche con la denominazione «Aerodinamiche Savonuzzi») vanno però ben oltre i risultati sportivi, tutto sommato limitati. L'impronta di questi prototipi si riconosce infatti nella successiva produzione Cisitalia, sia sportiva sia stradale.

Nell'inverno '46-'47 venne realizzata anche una vettura aperta, la cui linea si ispirava chiaramente a quella delle berline; soltanto le caratteristiche pinne vennero ridimensionate, ridotte a una sorta di elegante citazione. Il primo esemplare della «Spyder Sport Special» (scritto così, con la «y» al posto della più consueta «i») debuttava nella corsa in salita Sassi-Superga, con alla guida Piero Dusio in persona. Un'altra pagina della storia dell'auto stava per essere scritta: Nuvolari, con una di queste «Spyder», si classificava secondo nella Mille Miglia del '47, battuto faticosamente solo dalla potente Alfa Romeo di Biondetti. Due nomi, quelli di Tazio e della Cisitalia, entravano di diritto nella leggenda.

JONATHAN THOMPSON
da «Road & Track»/«Exotic Cars Quarterly»