

«Wenn du endlich zu einem «Cisi» kommen willst, dann musst du jetzt unbedingt zuschlagen!» telefonierte mir Nino Balestra aus Bassano del Grappa, Präsident des Cisitalia International Clubs, der ein halbes Dutzend toprestaurierter Autos dieser verschwundenen kleinen Turiner Marke in seinem Haus stehen hat. In einem winzigen Inserat des «Corriere della Sera» wurde nämlich eines dieser wunderhübschen Coupés zum Verkauf angeboten.

Nachdem insgesamt nur rund 180 Cisitalia-Personenwagen mit Rohrrahmen gebaut worden sind und der Club heute in der ganzen Welt an die hundert Stück registriert hat, stellt

Von Adriano Cimarosti

die Tatsache, dass ein Cisitalia 202/1100 die Hand wechseln soll, unter Insidern ein ziemliches Ereignis dar.

Als Besitzer des ausgeschriebenen Sportcoupés entpuppte sich ein Mailänder Architekt, der sich neuerdings auf das Sammeln alter Vierzylinder-Motorräder spezialisiert hatte und zu diesem Zweck nun Geld brauchte. Also musste er den «Cisi» loswerden. Eines Abends traf man sich an der Peripherie Mailands. Ich sollte nur hinter ihm herfahren, die Einstellhalle, in der der Wagen stehe, befinde sich am andern Ende der Stadt. Trotz Nebel ging das zuerst

der mir seinen Cisitalia verkaufen wollte, fuhr jedoch munter weiter und weiter, und mir blieb nichts anderes übrig, als ihm in Panik ohne Licht zu folgen, ansonsten ich wahrscheinlich nie zu meinem Cisitalia gekommen wäre. Schliesslich rollten wir in eine grosse Tiefgarage hinunter, das rote Coupé kam hinter einem schweren Rolladen zum Vorschein. Es befand sich in einem akzeptablen Zustand und war fahrbar. Wir wurden handelseinig.

Kurzlebige, aber dynamische Marke

Das Cisitalia-Unternehmen ist noch während des Krieges vom Turiner Kaufmann und Kleinindustriellen Piero Dusio, der sich in den dreissiger Jahren als Rennfahrer einen Namen gemacht hatte, gegründet worden. Unmittelbar nach Kriegsende entwickelte Cisitalia eine beachtliche Aktivität: Man baute vorerst vierzig Rennwagen mit 1,1-Liter-Motor, dann eine Serie Rennsportwagen, welche an der Mille Miglia 1947 (vor allem mit Tazio Nuvolari) Furore machten. Bereits 1949 ging jedoch die dynamische Marke schon pleite. Piero Dusio zog sich nach Argentinien zurück und gründete dort eine andere Autofabrik; Cisitalia in Turin wurde später von Carlo Dusio, dem Sohn des Gründers, weitergeführt, allerdings war der Betrieb dann stark zusammengeschrumpft. Die Marke ver-

▲ Handarbeit - Wie fast alle exklusiven italienischer Wagen der dreissiger oder vierziger Jahre, weist auch der Cisitalia Rechtslenkung auf. Charakteristisch sind die beiden Öffnungen in den vorderen Karosseriefanken.

worden waren, und zwar in sehr beschränkten Stückzahlen.

Die Liebe der heutigen Cisitalia-Verehrer gilt in erster Linie den von 1946 bis 1962 gebauten Autos, welche noch über einen Rohrrahmen verfügen und somit keine direkten Fiat-Derivate sind wie die von 1953 bis 1964 produzierten Autos mit Bodenanlage und selbsttragender Karosserie.

Das von mir in Mailand erstandene Coupé des Typs 202 mit Aluminiumkarosserie von Stabilimenti Farina weist die Chassisnummer 156 auf und stammt aus dem Jahre 1950. Es handelt sich um eines der letzten Exemplare der 202-Serie mit 1,1-Liter-Motor, was auch daraus ersichtlich ist, dass die Windschutzscheibe aus einem einzigen, gebogenen Teil besteht. Die älteren Exemplare (bis 1949) sind die sogenannten «vetro diviso» (geteilte Windschutzscheibe) mit Mittelsteg.

1947 eine Sensation

Als Cisitalia am 6. September 1947, am Vorabend des auf einer Stadtrundstrecke in Mailand ausgetragenen Grossen Preises von Italien



Zwei verschwundene Namen - Links das Cisitalia-Signet (springender Steinbock) mit dem darunterliegenden Markenschriftzug. Es soll sich dabei um die Handschrift des ehemaligen italienischen Journalisten Corrado Milanta handeln, der in den vierziger Jahren für Cisitalia arbeitete. Rechts das Signet von Stabilimenti Farina (Karosseriewerk, das dem älteren Bruder Pinin Farinas gehörte), welches in den fünfziger Jahren aufgelöst worden ist. Der Cisitalia Club hat sämtliche Signete neu anfertigen lassen. (Bilder «AR»)

Cisitalia-Story

Ein AR-Redaktor erzählt über die Erstehung und Restaurierung sowie über die Erlebnisse mit seinem «Cisi»-Coupé

schmucke Sportwägelchen in der Autowelt eine wahre Euphorie aus. Karosseriekünstler Pinin Farina (damals schrieb man den Namen noch getrennt) war ein einmaliger Wurf gelungen, ein Coupé von einzigartiger Schönheit. Die Linie dieses Cisitalia sollte später indirekt ihren Niederschlag im Karosseriestyling finden. Man betrachte dieses Auto heute und stelle sich vor, dass es vor 33 Jahren gezeichnet worden ist. Die Harmonie der Formen ist einmalig, alles stimmt und steht im Gleichgewicht.

Nachdem die Autos von damals noch aus dem eigentlichen Karosserietorpedo bestanden, an das die vier Kotflügel angebaut wurden - fast wie separate Körper - ist es Pinin Farina geglückt, den Fahrzeugkörper und die Kotflügel harmonisch ineinander übergehen zu lassen, wobei das Ganze eine kompakte und ausgeglichene Einheit bildet, welche als ästhetisch vollkommen bezeichnet werden darf.

Sieht man von den grossen und an meinem Exemplar nicht angebrachten Raddeckeln ab, so ging Pinin Farina recht sparsam mit Chrom um. Charakteristisch sind die beiden ovalen seitlichen Öffnungen zur Entlüftung des Motorraumes.

Im New Yorker Museum of Modern Art ausgestellt

Im Jahre 1951 wurde ein Cisitalia 202 Coupé (von einem privaten Be-

Die Gemischaufbereitung erfolgte mittels zweier (ursprünglich nur einer) Weber-Doppelvergaser, die - in Verbindung mit einer auf 7,5:1 erhöhten Verdichtung (Fiat 1100 damals 6:1 verdichtet) - den 1089-cm³-Motor 55 PS bei 5500 U/min abgeben liessen, derweil der normale Fiat Millecento auf bescheidene 32 PS bei 4400 U/min kam. Das Coupé erreichte eine Spitze von 155 km/h, eine beachtliches Tempo für ein so kleines Auto seiner Zeit.

Die Cisitalia wurden in Handarbeit gefertigt. Ende 1947 zählte das Werk, in dem auch Maschinen und Zubehör hergestellt wurden, immerhin über fünfhundert Mitarbeiter. Dusio wollte die Autoproduktion stark expandieren, musste jedoch bereits im Jahre 1949 den Konkurs anmelden. Viel Geld war bei der Realisierung eines komplizierten, von Porsche entworfenen Grand-Prix-Rennwagens verlorengegangen.

Horrend teuer

Vor über drei Jahrzehnten war ein Cisitalia ein Luxuswagen für wohlhabende Automobilisten, denn das

Cisitalia 202

Technische Daten und Merkmale (aus der «AR»-Katalognummer 1949)

Motor: 5,54 Steuer-PS, 4 Zyl. in Linie, 68 x 75 mm, 1089 cm³, 50 PS bei 5500 T/min, 155 km/h bei 5500 U/min (7,5:1 Verdichtung)

Marke in seinem Haus stehen hat. In einem winzigen Inserat des «Corriere della Sera» wurde nämlich eines dieser wunderhübschen Coupés zum Verkauf angeboten.

Nachdem insgesamt nur rund 180 Cisitalia-Personenwagen mit Rohrrahmen gebaut worden sind und der Club heute in der ganzen Welt an die hundert Stück registriert hat, stellt

Von Adriano Cimarosti

die Tatsache, dass ein Cisitalia 202/1100 die Hand wechseln soll, unter Insidern ein ziemliches Ereignis dar.

Als Besitzer des ausgeschriebenen Sportcoupés entpuppte sich ein Mailänder Architekt, der sich neuerdings auf das Sammeln alter Vierzylinder-Motorräder spezialisiert hatte und zu diesem Zweck nun Geld brauchte. Also musste er den «Cisi» loswerden. Eines Abends traf man sich an der Peripherie Mailands. Ich solle nur hinter ihm herfahren, die Einstellhalle, in der der Wagen stehe, befinde sich am andern Ende der Stadt. Trotz Nebel ging das zuerst noch gut, aber plötzlich meldete sich an meinem Auto ein Scheinwerfer ab und kurz danach auch der zweite. Der keck vorausfahrende Architekt,

ter, das rote Coupé kam hinter dem schweren Rollladen zum Vorschein. Es befand sich in einem akzeptablen Zustand und war fahrbar. Wir wurden handelseinig.

Kurzlebige, aber dynamische Marke

Das Cisitalia-Unternehmen ist noch während des Krieges vom Turiner Kaufmann und Kleinindustriellen Piero Dusio, der sich in den dreissiger Jahren als Rennfahrer einen Namen gemacht hatte, gegründet worden. Unmittelbar nach Kriegsende entwickelte Cisitalia eine beachtliche Aktivität: Man baute vorerst vierzig Rennwagen mit 1,1-Liter-Motor, dann eine Serie Rennsportwagen, welche an der Mille Miglia 1947 (vor allem mit Tazio Nuvolari) Furore machten. Bereits 1949 ging jedoch die dynamische Marke schon pleite. Piero Dusio zog sich nach Argentinien zurück und gründete dort eine andere Autofabrik; Cisitalia in Turin wurde später von Carlo Dusio, dem Sohn des Gründers, weitergeführt, allerdings war der Betrieb dann stark zusammengeschrumpft. Die Marke verschwand 1964 endgültig, nachdem ab 1953 – mit einigen Unterbrüchen – sportlich-luxuriöse Autos auf Fiat-1100-, -600- oder -1900-Basis gebaut

worden waren, und zwar in sehr beschränkten Stückzahlen.

Die Liebe der heutigen Cisitalia-Verehrer gilt in erster Linie den von 1946 bis 1952 gebauten Autos, welche noch über einen Rohrrahmen verfügen und somit keine direkten Fiat-Derivate sind wie die von 1953 bis 1964 produzierten Autos mit Bodenanlage und selbsttragender Karosserie.

Das von mir in Mailand erstandene Coupé des Typs 202 mit Aluminiumkarosserie von Stabilimenti Farina weist die Chassisnummer 156 auf und stammt aus dem Jahre 1950. Es handelt sich um eines der letzten Exemplare der 202-Serie mit 1,1-Liter-Motor, was auch daraus ersichtlich ist, dass die Windschutzscheibe aus einem einzigen, gebogenen Teil besteht. Die älteren Exemplare (bis 1949) sind die sogenannten «vetro diviso» (geteilte Windschutzscheibe) mit Mittelsteg.

1947 eine Sensation

Als Cisitalia am 6. September 1947, am Vorabend des auf einer Stadtrundstrecke in Mailand ausgetragenen Grossen Preises von Italien (die Monza-Bahn befand sich noch in einem desolaten Zustand), das neue, von Pinin Farina eingekleidete Coupé 202 vorstellte, löste das

Niederschlag im Karosseriestyling finden. Man betrachte dieses Auto heute und stelle sich vor, dass es vor 33 Jahren gezeichnet worden ist. Die Harmonie der Formen ist einmalig, alles stimmt und steht im Gleichgewicht.

Nachdem die Autos von damals noch aus dem eigentlichen Karosserietorpedo bestanden, an das die vier Kotflügel angebaut wurden – fast wie separate Körper – ist es Pinin Farina geglückt, den Fahrzeugkörper und die Kotflügel harmonisch ineinander übergehen zu lassen, wobei das Ganze eine kompakte und ausgeglichene Einheit bildet, welche als ästhetisch vollkommen bezeichnet werden darf.

Sieht man von den grossen und an meinem Exemplar nicht angebrachten Raddeckeln ab, so ging Pinin Farina recht sparsam mit Chrom um. Charakteristisch sind die beiden ovalen seitlichen Öffnungen zur Entlüftung des Motorraumes.

Im New Yorker Museum of Modern Art ausgestellt

Im Jahre 1951 wurde ein Cisitalia 202 Coupé (von einem privaten Besitzer zur Verfügung gestellt) im New Yorker Museum of Modern Art als «Beispiel schöner Formen in der modernen Technik» ausgestellt. Diese hohe Ehre fiel noch selten einem Auto zu. Vor wenigen Jahren hat Pininfarina dem gleichen Museum einen neu restaurierten Cisitalia 202 geschenkt, so dass man den «Cisi» nun in New York permanent bewundern kann. Das klassische Turiner Coupé entstand in einer Zeit, als man jenseits des Atlantiks damit anfangen, mit protzigem Chromschmuck um sich zu schlagen; die Jahre der diskutablen «Amerikanismen» im Styling waren angebrochen: die Ära der mit verchromten Sprengköpfen versehenen Prestigemotorhauben oder der mit Raketensymbolen verzierten Kotflügel.

Die Cisitalia-Sportfahrzeuge mit Rohrrahmen wurden vorwiegend von Pinin Farina, von Stabilimenti Farina (das war das Unternehmen von Giovanni Farina, dem älteren Bruder von Pinin Farina, Vater des ersten Automobilweltmeisters Giuseppe Farina) und von Vignale eingekleidet, wobei sich die Autos sehr ähnlich sahen. Einzelne Wagen wurden auch von Castagna karosiert.

Fiat-1100-Teile

Der 202 basierte auf einem leichten Rohrrahmen, die starre Hinterachse, das Getriebe sowie einzelne Elemente der Vorderradaufhängung stammten vom Fiat 1100. Vom populären Fiat-Modell wurden auch der Graugussmotorblock sowie der bei Cisitalia nachbearbeitete Aluminiumzylinderblock übernommen. Sonderanfertigung waren die Nockenwelle, die Pleuel und die Kolben.

Millicento auf beschleunigte 32 PS bei 4400 U/min kam. Das Coupé erreichte eine Spitze von 155 km/h, eine beachtliches Tempo für ein so kleines Auto seiner Zeit.

Die Cisitalia wurden in Handarbeit gefertigt. Ende 1947 zählte das Werk, in dem auch Maschinen und Zubehör hergestellt wurden, immerhin über fünfhundert Mitarbeiter. Dusio wollte die Autoproduktion stark expandieren, musste jedoch bereits im Jahre 1949 den Konkurs anmelden. Viel Geld war bei der Realisierung eines komplizierten, von Porsche entworfenen Grand-Prix-Rennwagens verlorengegangen.

Horrend teuer

Vor über drei Jahrzehnten war ein Cisitalia ein Luxuswagen für wohlhabende Automobilisten, denn das

Cisitalia 202

Technische Daten und Merkmale (aus der «AR»-Katalognummer 1949)

Motor: 5,54 Steuer-PS, 4 Zyl. in Linie, 68 × 75 mm, 1089 cm³, 50 PS bei 5500 T/min, Kompr. 7,5:1, seitliche Nockenwelle (Zahnrad), hängende Ventile, 1 Weber Fallstromvergaser 36DR4SP, Treibstoffförderung d. mech. Pumpe, Druckumlaufschmierung, Ölfilter, Ölkühler, Marelli-Batteriezündung, Batterie 12 V, 40 Ah, Zündfolge 1-3-4-2, Marelli-Dynamo, 130 Watt, Wasserkühlung (Pumpe u. Thermostat), Kühlerinhalt 7 l.

Antrieb: Normalantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Normalgetriebe, 4 Gänge, 3. u. 4. geräuscharm und synchronisiert, Untersetzungsverhältnisse 11,9:1, 7,1:1, 4,65:1, 3,82:1, Spiralachsantrieb, Treibachsuntersetzung 3,8:1.

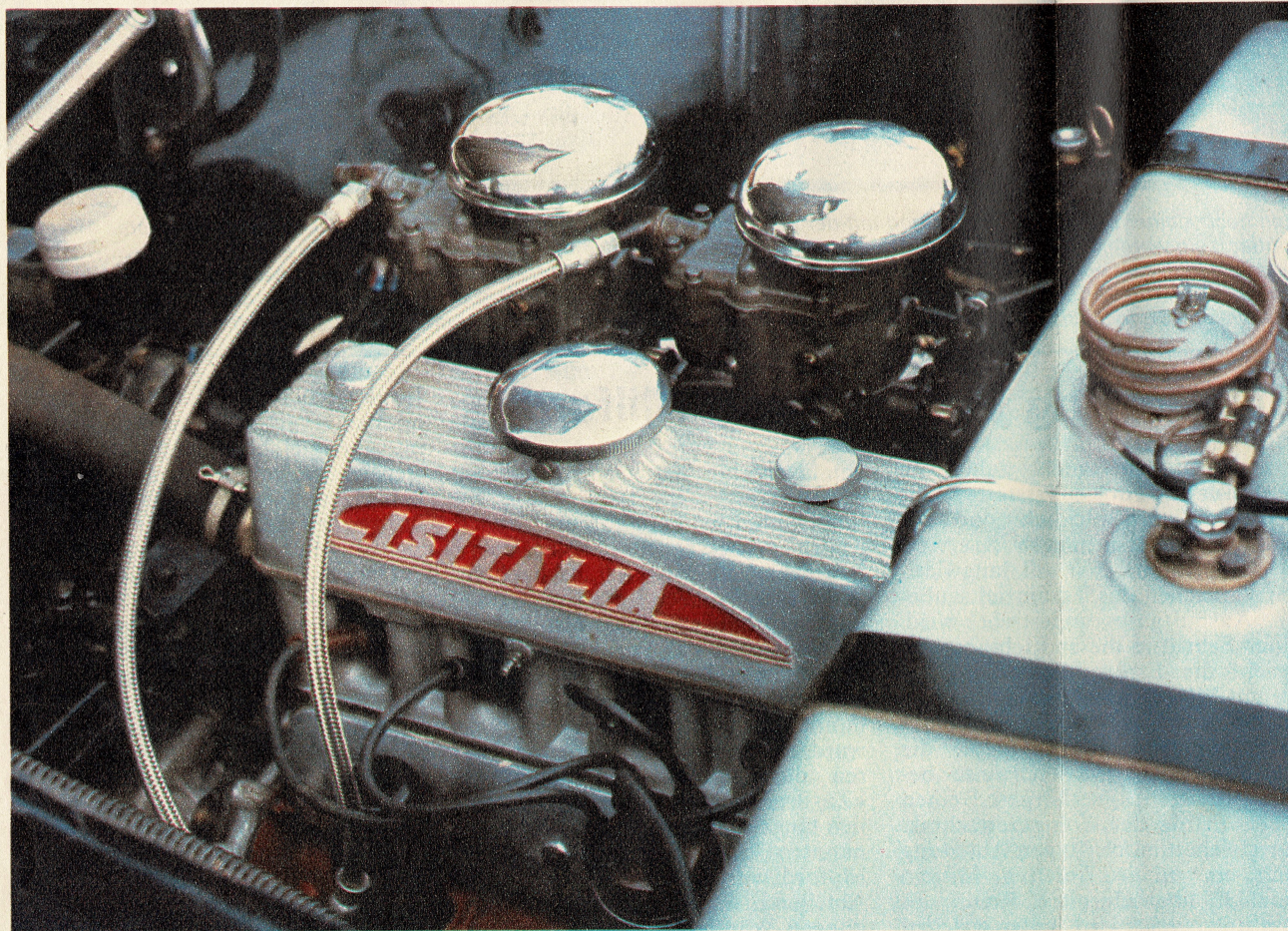
Fahrgestell: Stahlrohrfachwerk, vorne Einzelradaufhängung mit oberer Querfeder, unten Dreiecklenker, hinten Starrachse mit Halbelliptikfedern, 4 hydr. Stossdämpfer, hydr. Fussbremse, Handbremse auf Hinterräder, Lenkung mit Schnecke u. Sektor, Nippel-Chassissschmierung, Benzintank 42 l, Reifen 5.50–16.

Abmessungen, Gewicht, Fahrleistung: Radst. 240 cm, Spurw. v. 125,8 cm, h. 124,7 cm, Länge 400 cm (Spyder), Breite 152 cm, Höhe 90 cm (ohne Windschutz), Bodenfr. 17 cm, 2 Sitzplätze, Gewicht: (Chassis) ca. 700 kg, Benzinverbrauch ca. 12–14 l/100 km, Höchstgeschwindigkeit 150 km/h.

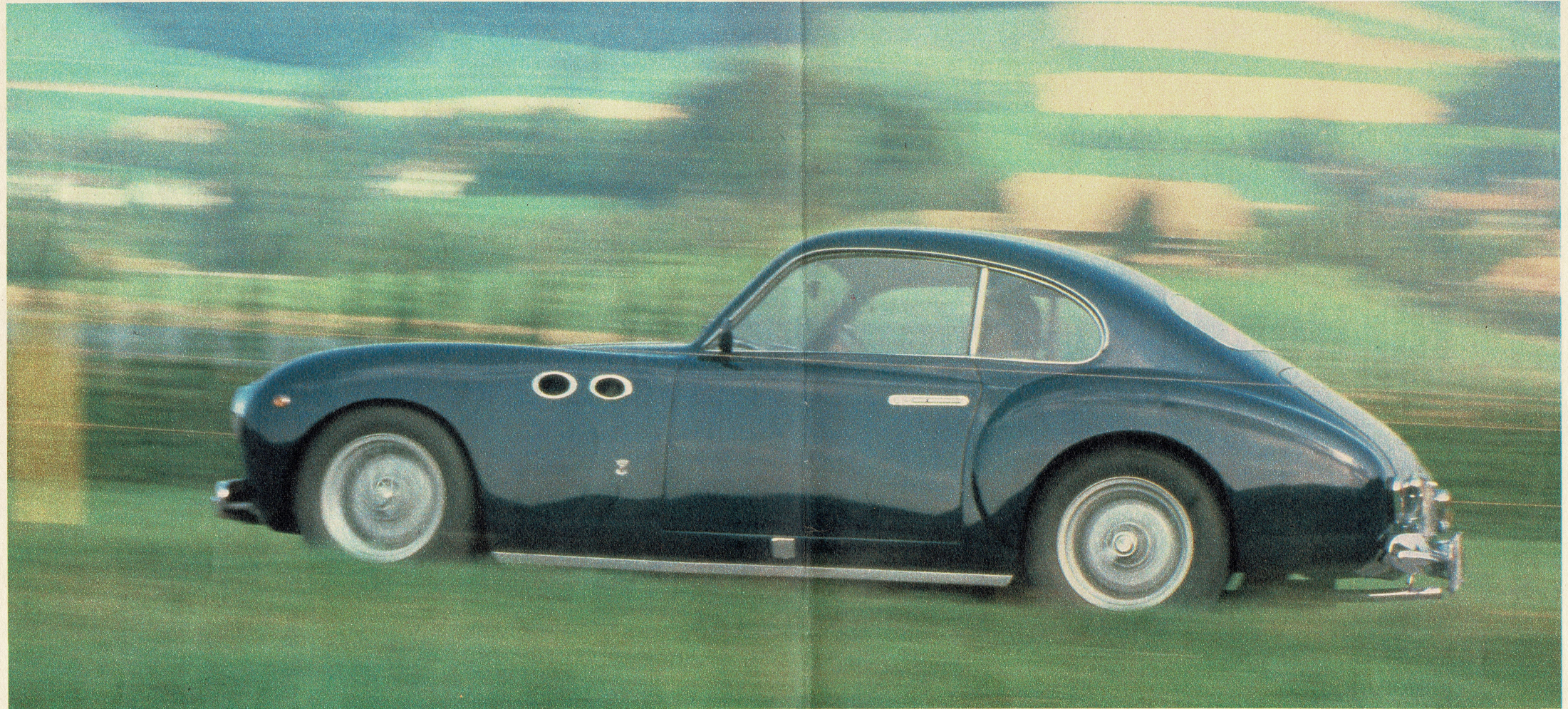
Preis: Coupé und Cabriolet je 31 000 Fr.

Coupé Pinin Farina kostete laut «AR»-Katalog 1948 stolze 35 000 Franken, das Cabriolet war sogar noch um 1000 Franken teurer. Gemäss Landesindex der Konsumentenpreise entsprächen 35 000 Franken aus dem Jahre 1948 heute 90 000 Franken... Im Jahre 1949 bot Cisitalia sein Coupé etwas preisgünstiger an: laut «AR»-Katalog für 31 000 Franken. In der Schweiz wurden damals relativ viele Cisitalia verkauft, ebenso in den USA, wo sich sogar Henry Ford II ein Cabriolet dieser Marke erstand.

Schluss auf Seite 5



1100-cm³-Motor auf Fiat-Basis – Der Motorblock und der nachbearbeitete Zylinderkopf stammten vom Fiat 1100. Mit einem Vergaser (bis 1949) kam der 1089-cm³-Motor auf 50 PS, mit zwei Doppelvergasern (ab 1950) auf 55 PS bei 5500 U/min. Der Benzintank liegt im Motorraum.



Cisitalia-Story

Schluss von Seite 4

Die Restaurierung

Der hier abgebildete und von mir im Dezember 1978 in Mailand erworbene 202 mit Karosserie von Stabilimenti Farina kam im März 1979 per Achse nach Bassano del Grappa, wo ein Karosseriespengler und ein Automechaniker tätig sind, welche sich bei der Restaurierung der vom Cisitalia-International-Club-Präsidenten gesammelten Wagen schon eine umfangreiche Cisitalia-Erfahrung angeeignet haben. In Bassano wurde mein Fahrzeug weitgehend restauriert. Hier einige Etappen: Getrieberevision, Revision des Brems- und des Lenkungssystems, Überholen der gesamten elektrischen Anlage, Montage neuer Stossdämpfer, Ersatz einer Halbwelle sowie allgemeines Auffrischen des gesamten Motorraumes. Die Karosserie wurde ihrer roten Farbe entledigt und in den blanken Zustand zurückversetzt, worauf die dunkelblaue Neumalerei erfolgte. Selbstverständlich mussten an der Aluminiumkarosserie viele kleine Reparaturen vorgenommen werden. Der Wagen erhielt wieder Originalheckleuchten, welche der Club – wie übrigens auch Stossstangen, Raddeckel, Verreserdeckel, das Marken-

Stabilimenti-Farina-Signet wurde kopiert, die Nachbildung lässt sich nicht mehr vom Original unterscheiden. Bei meinem Cisitalia war das Interieur noch gut erhalten, es war vor einigen Jahren erneuert worden.

Anlässlich des 1. Internationalen Cisitalia-Meetings, das sich im Juni 1980 in der Schweiz abwickelte, durfte ich erstmals mit meinem schmuck hergerichteten Coupé fahren.

Umdenken

Die ersten Fahreindrücke mit einem lang ersehnten und mit sehr viel Geduld erwarteten historischen Wagen sind immer wieder die gleichen: Punktto Fahreigenschaften und Fahrleistungen sind sie für heutige Begriffe enttäuschend, denn in den verflochtenen Jahrzehnten hat die Automobiltechnik grosse Fortschritte gemacht. Dies darf nicht vergessen werden. Für seine Epoche stellte der «Cisi» ein absolutes Spitzenprodukt seiner Klasse dar, heute fährt ihm jedes Kleinauto glatt um die Ohren.

Man muss umdenken und sich in die damalige Zeit zurückversetzen. Man muss sich mit Musse in die Rolle des Feinschmeckers einleben und bei schönem Wetter auf verkehrsarmen Nebenstrassen genüsslich fahren. Plötzlich geht einem der Knopf auf, wenn jeder Schaltervorgang mit Konzentration einzu-

lenkung? In Spitzkehren wähnt man sich am Steuer eines Lastwagens. Achtung auf das leichte Heck, es bricht im Nu aus. Holprige Bergstrassen sind mit dem «Cisi» bei Regen besonders anforderungsreich, weil man plötzlich querstehen kann. Also ständige Konzentration.

Dieser Wagen kann eine ungewöhnliche Fahrfreude vermitteln, wenn man ihn als einen edlen Vertreter einer verflochtenen Zeit zu nehmen versteht. Man nimmt auch im Hochsommer die ziemliche Hitze in Kauf, die unaufhörlich unter dem Armaturenbrett hervorströmt und findet dies eigentlich normal.

Defekthese

Unser Cisitalia-Meeting begann in Lugano und führte über den Gotthard nach Luzern und über den Bürgenstock nach Bern. Den Gotthard schaffte der 202 problemlos: sobald die Wassertemperatur auf über 80 Grad stieg, musste der (nachträglich eingebaute) Ventilator eingeschaltet werden. Aber im Luzerner Stossverkehr meldete sich ausgerechnet der Ventilator ab (Sicherung durchgebrannt), was der Motor bald einmal mit dem Ausspeien einer heissen, braunen Brühe aus der Gegend des Kühlers quittierte...

Kurz danach glühte auch das rote Lämpchen der Lichtmaschine auf, und auf dem Bürgenstock war die Batterie flat down. Mit einer Ersatz-

aus der Gegend der Hinterachse. Was war denn jetzt wieder los? Tellerrad und Pignon hatten sich gegenseitig halb zermalmt... Abschleppen!

Auf dem Autoabbruch

Nun ging das in der einschlägigen Branche wohlbekannte Abtelefonieren sämtlicher Autoabbrüche des Mittellandes nach einer Fiat-1100-Hinterachse aus den vierziger Jahren los. Und auch die sind schon rar geworden.

Ein Berner Autoabbruchmensch erklärte sich bereit, die passende Hinterachse gegen 350 Franken von einem vergammelten Fiat 1100 abzumontieren. Dann stiess man auf einen vernünftigeren Vertreter der Branche (Egger in Grafenried BE), der die Hinterachse für nur 80 Franken hergab. So unterschiedlich sind die Preisvorstellungen...

In die Dolomiten

Nachdem sich ein Elektriker schon der Lichtmaschine angenommen hatte, bekam nun mein «Cisi» auch eine «neue» Hinterachse verpasst. Anfang September ging es dann mit Vollgas über die norditalienische Autobahn nach Cortina d'Ampezzo, wo die traditionelle 9. Coppa d'Oro delle Dolomiti für historische Automobile sollte.

▲ Diese Karosserie wurde 1947 gezeichnet – Das Kleid des Cisitalia 202 Coupé zählt zu den markantesten Leistungen in der Geschichte des Automobilstylings.

(Bild Armando Brun del Re, Worb)

teilt. Die Vorgabezeiten bedingten eine recht zügige Fahrweise, bei den Kontrollpunkten ergab schon eine Zehntelsekunde Zeitdifferenz auf die Idealzeit einen Strafpunkt. Mein «Cisi» schaffte die Pässe problemlos, ohne Kochen. In flotter Fahrt überholten die Coppa-Teilnehmer die Touristen, überall winkte man uns freudig zu.

Zehn Kilometer vor dem Ziel in Cortina, auf einem Militärflugplatz, folgte die letzte Geschicklichkeitsprüfung, und genau auf dem Zielstrich dieses Parcours ertönte unter dem Heck meines Coupés ein kurzer Schlag – eine Antriebswelle war abgeschert. Am folgenden Tag fand man auf einem Autoabbruch bei Bassano eine Ersatzwelle, und bereits war mein «Cisi» wieder fahrbereit. Seither ist er – Gott sei Dank! – gesund geblieben.

Telefonnummern

Alte Autos erfordern eine Menge Geduld und viel Verständnis. Man muss über der Sache stehen und sich vor allem vor dem Antritt einer längeren Fahrt möglichst viele Telefon-

Der hier abgebildete und von mir im Dezember 1978 in Mailand erworbene 202 mit Karosserie von Stabilimenti Farina kam im März 1979 per Achse nach Bassano del Grappa, wo ein Karosseriespengler und ein Automechaniker tätig sind, welche sich bei der Restaurierung der vom Cisitalia-International-Club-Präsidenten gesammelten Wagen schon eine umfangreiche Cisitalia-Erfahrung angeeignet haben. In Bassano wurde mein Fahrzeug weitgehend restauriert. Hier einige Etappen: Getrieberevision, Revision des Brems- und des Lenkungssystems, Überholen der gesamten elektrischen Anlage, Montage neuer Stossdämpfer, Ersatz einer Halbwelle sowie allgemeines Auffrischen des gesamten Motorraumes. Die Karosserie wurde ihrer roten Farbe entledigt und in den blanken Zustand zurückversetzt, worauf die dunkelblaue Neumalerei erfolgte. Selbstverständlich mussten an der Aluminiumkarosserie viele kleine Reparaturen vorgenommen werden. Der Wagen erhielt wieder Originalheckleuchten, welche der Club – wie übrigens auch Stossstangen, Raddeckel, Vergaserdeckel, das Markensignet, den verchromten Cisitalia-Schriftzug oder den Alu-Ventildeckel – bei einem kleinen Handwerker in Vicenza nachbauen liess. Auch das

Umdenken

Die ersten Fahreindrücke mit einem lang ersehnten und mit sehr viel Geduld erwarteten historischen Wagen sind immer wieder die gleichen: Punkto Fahreigenschaften und Fahrleistungen sind sie für heutige Begriffe enttäuschend, denn in den verflossenen Jahrzehnten hat die Automobiltechnik grosse Fortschritte gemacht. Dies darf nicht vergessen werden. Für seine Epoche stellte der «Cisi» ein absolutes Spitzenprodukt seiner Klasse dar, heute fährt ihm jedes Kleinauto glatt um die Ohren.

Man muss umdenken und sich in die damalige Zeit zurückversetzen. Man muss sich mit Musse in die Rolle des Feinschmeckers einleben und bei schönem Wetter auf verkehrsarmen Nebenstrassen genüsslich fahren. Plötzlich geht einem der Knopf auf, wenn jeder Schaltvorgang mit Konzentration eingeleitet werden muss, mit zweimaligem Kuppeln, denn Ende der vierziger Jahre kannte der Fiat 1100 noch keine Synchronisierung. Und die

Dieser Wagen kann eine ungewöhnliche Fahrfreude vermitteln, wenn man ihn als einen edlen Vertreter einer verflossenen Zeit zu nehmen versteht. Man nimmt auch im Hochsommer die ziemliche Hitze in Kauf, die unaufhörlich unter dem Armaturenbrett hervorströmt und findet dies eigentlich normal.

Defekthexe

Unser Cisitalia-Meeting begann in Lugano und führte über den Gotthard nach Luzern und über den Bürgenstock nach Bern. Den Gotthard schaffte der 202 problemlos: sobald die Wassertemperatur auf über 80 Grad stieg, musste der (nachträglich eingebaute) Ventilator eingeschaltet werden. Aber im Luzerner Stossverkehr meldete sich ausgerechnet der Ventilator ab (Sicherung durchgebrannt), was der Motor bald einmal mit dem Ausspeien einer heissen, braunen Brühe aus der Gegend des Kühlers quittierte...

Kurz danach glühte auch das rote Lämpchen der Lichtmaschine auf, und auf dem Bürgenstock war die Batterie flat down. Mit einer Ersatzbatterie rettete ich mich ins Ziel in Bern. Kaum rollte aber der «Cisi» über das Pflaster der Bundesstadt, da knackte es auch schon verdächtig

Nun ging das in der einschlägigen Branche wohlbekannte Abtelefonieren sämtlicher Autoabbrüche des Mittellandes nach einer Fiat-1100-Hinterachse aus den vierziger Jahren los. Und auch die sind schon rar geworden.

Ein Berner Autoabbruchmensch erklärte sich bereit, die passende Hinterachse gegen 350 Franken von einem vergammelten Fiat 1100 abzumontieren. Dann stiess man auf einen vernünftigeren Vertreter der Branche (Egger in Grafenried BE), der die Hinterachse für nur 80 Franken hergab. So unterschiedlich sind die Preisvorstellungen...

In die Dolomiten

Nachdem sich ein Elektriker schon der Lichtmaschine angenommen hatte, bekam nun mein «Cisi» auch eine «neue» Hinterachse verpasst. Anfang September ging es dann mit Vollgas über die norditalienische Autobahn nach Cortina d'Ampezzo, wo die traditionelle 9. Coppa d'Oro delle Dolomiti für historische Automobile rollte.

Der 303,8 km lange Parcours, der auch die berühmten Dolomitenpässe Falzarego, Pordoi und Rolle einschloss, war in vier Etappen einge-

teilt. Die Vorgabezeiten bedingten eine recht zügige Fahrweise, bei den Kontrollpunkten ergab schon eine Zehntelssekunde Zeitdifferenz auf die Idealzeit einen Strafpunkt. Mein «Cisi» schaffte die Pässe problemlos, ohne Kochen. In flotter Fahrt überholten die Coppa-Teilnehmer die Touristen, überall winkte man uns freudig zu.

Zehn Kilometer vor dem Ziel in Cortina, auf einem Militärflugplatz, folgte die letzte Geschicklichkeitsprüfung, und genau auf dem Zielstrich dieses Parcours ertönte unter dem Heck meines Coupés ein kurzer Schlag – eine Antriebswelle war abgeschert. Am folgenden Tag fand man auf einem Autoabbruch bei Bassano eine Ersatzwelle, und bereits war mein «Cisi» wieder fahrbereit. Seither ist er – Gott sei Dank! – gesund geblieben.

Telefonnummern

Alte Autos erfordern eine Menge Geduld und viel Verständnis. Man muss über der Sache stehen und sich vor allem vor dem Antritt einer längeren Fahrt möglichst viele Telefonnummern von hilfsbereiten Freunden und Bekannten, die in der zu durchfahrenden Gegend wohnen, vorsorglich notieren... A. Ci.



An der Coppa delle Dolomiti – Im September 1980 beteiligte sich ein AR-Team mit dem Cisitalia an der 9. Coppa delle Dolomiti für historische Wagen. Hier rollt der «Cisi» in Belluno zur Zeitkontrolle. (Bild Attualfoto, Bologna)

1948 kostete er 35 000 Franken – Laut AR-Katalognummer kostete ein Cisitalia-Coupé 1948 35 000 Franken, 1949 war der Verkaufspreis auf 31 000 Franken gesunken. Im gleichen Jahr ging das Unternehmen in Konkurs, um später neu eröffnet zu werden. (Bild «AR»)