

Als Hersteller hat sich Cisitalia nicht durchgesetzt, trotzdem ist der 202 Grand Sport ein Auto für die Ewigkeit. Wir haben eine Testfahrt mit einem frisch restaurierten Exemplar gemacht – und die volatile Firmengeschichte Revue passieren lassen.

Text | Fotos Patrik Hellmüller



CISITALIA 202 GRAND SPORT

ITALIENISCHES KUNSTWERK



Ferrari und Cisitalia – zwei italienische Automobilhersteller, die beide kurz nach dem Zweiten Weltkrieg ihr erstes Auto auf den Markt gebracht haben. Beide Unternehmen mit charismatischen Männern an der Spitze: Enzo Ferrari, geboren 1898, und Piero Dusio, geboren 1899. Ferrari ist heute eine der berühmtesten Automarken, Cisitalia dagegen nur Kennern ein Begriff. Dabei hat nicht viel gefehlt, und der Steinbock aus dem Cisitalia-Markenlogo wäre heute genauso bekannt wie das Cavallo Rampante. Immerhin waren in der kurzen Blütezeit der Marke illustre Persönlichkeiten direkt oder indirekt an der Entwicklung der Cisitalia-Renn- und Sportwagen beteiligt: Ferdinand und Ferry Porsche, Dante Giacosa, Giovanni Savonuzzi, Piero Taruffi, Carlo Abarth, Tazio Nuvolari, Battista «Pinin» Farina und Rudolf Hruschka – die Aufzählung ist nicht abschliessend, liest sich aber wie das Who's who der damaligen Automobil-Szene.

EIN WASCHECHTER SPORTWAGEN!

Sei es drum. Widmen wir uns dem Cisitalia 202 Gran Sport, der heute für eine Ausfahrt bereitsteht. Der hochgezüchtete Motor lässt sich ein paar Mal bitten, bevor er mit höllischem Gebrüll zum Leben erwacht. Vorsichtig fährt Rowland Di Marzio den Wagen warm. Er hat das Coupé für einen Schweizer Sammler restauriert. Wir machen uns auf nach Regensburg. Schon auf den ersten Metern wird klar, dass dieses Auto dem Rennsport entsprungen ist. Die elegante Karosserie mag auf den ersten Blick darüber hinwegtäuschen, aber der Cisitalia ist kein GT, sondern ein kompromissloser Sportwagen – laut und fordernd. Erdacht von zwei der besten Ingenieure ihrer Zeit: Dante Giacosa und Giovanni Savonuzzi.



Den technischen Grundstein für Cisitalia und damit für den 202 legte Dante Giacosa. Dieser hatte bei Fiat bereits Flugzeugmotoren und den Topolino konstruiert. Dusio überredete seinen Freund, den Fiat-Patriarchen Giovanni Agnelli, ihm Giacosa gegen Ende des Zweiten Weltkrieges auszuleihen. Giacosa entwickelte mit dem Monoposto D46 den ersten Cisitalia und gleichzeitig den ersten Rennwagen der Nachkriegszeit. Zudem darf der D46 als erstes Serienfahrzeug mit Gitterrohrrahmen bezeichnet werden, mindestens 31 Exemplare wurden hergestellt. Mit dem D46 hat Piero Dusio den Rennsport in der Nachkriegszeit wiederbelebt. Der kleine Monoposto bewährte sich, teilweise mit Firmengründer Dusio selbst hinter dem Steuer, teilweise in den Händen von Fahrern

CONSORZIO INDUSTRIALE SPORTIVE ITALIANA

Cisitalia wurde 1944 vom umtriebigen Unternehmer Piero Dusio gegründet.

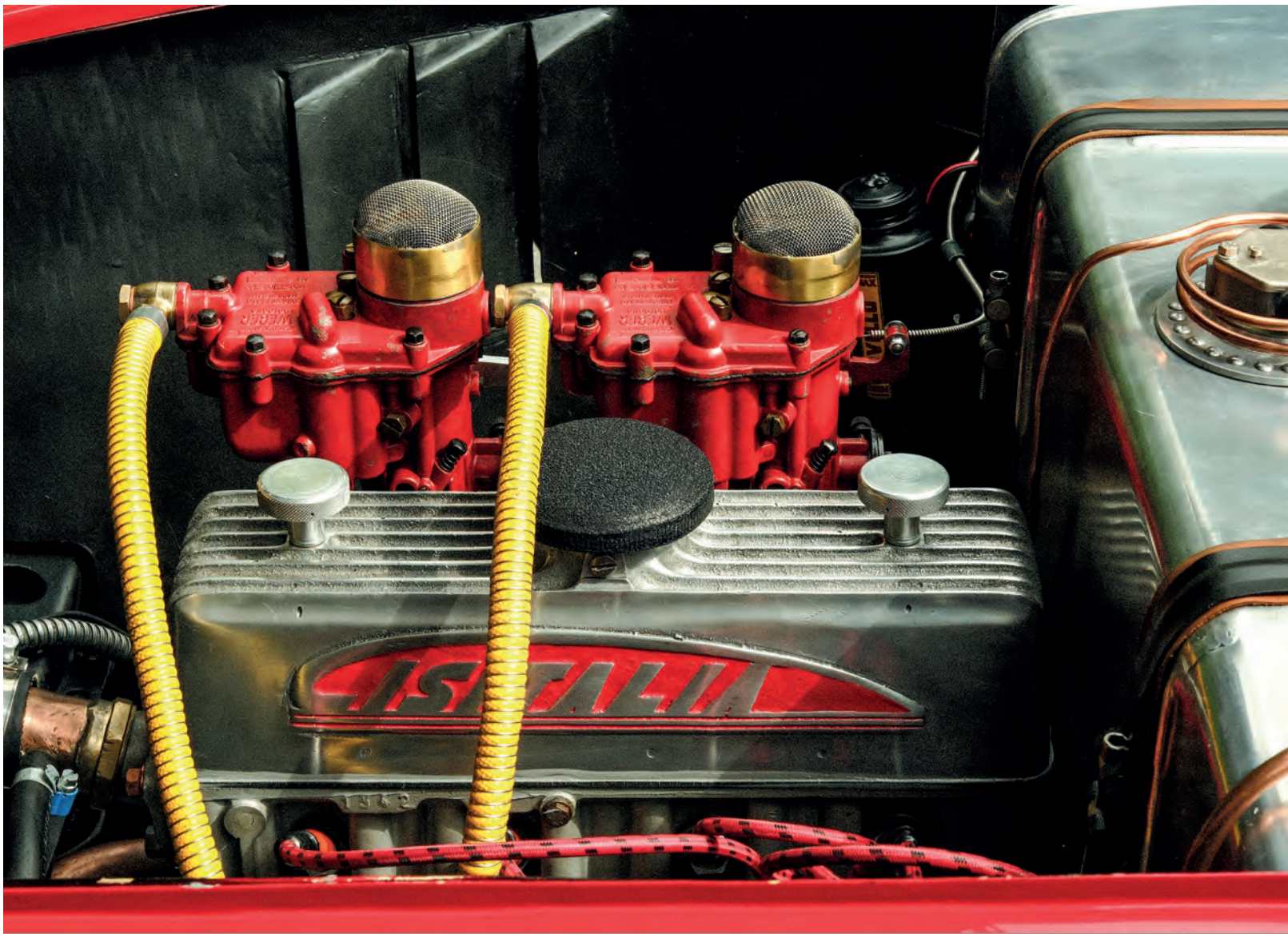




Blaupause für den modernen Sportwagen

Der Cisitalia 202 Grand Sport hat formal den Weg geebnet für die Sportwagen der Nachkriegszeit.





CISITALIA 202 GRAND SPORT

Baujahr 1947-1952 | Motor 1089 ccm, R4 | Leistung 60 PS
Drehmoment 76 Nm bei 3500 U/min | Kraftübertragung manuelles Vierganggetriebe, teilsynchronisiert, Hinterradantrieb
Länge/Breite/Höhe 3810/1450/1250 mm | Gewicht 830 kg | Höchstgeschwindigkeit 160 km/h
Beschleunigung k. A. | Produktion ca. 170, davon 53 aus der Serie A
Preis ca. 36'000 CHF



wie Nuvolari, Cortese, Taruffi oder Chiron. Trotz des erfolgreichen Starts des jungen Unternehmens schlug Giacosa das Angebot aus, Entwicklungsleiter zu werden. Er kehrte zu Fiat zurück und vermittelte den talentierten Giovanni Savonuzzi an Cisitalia. Dieser führte Giacosas Werk mit der gleichen Leidenschaft fort.

An den Erfolg des D46 knüpfte der Cisitalia 202 an. Obwohl er optisch nichts mit dem Monoposto gemein hat, teilt er sich mit dem D46 den Gitterrohrrahmen, grosse Teile des Fahrwerks und den leistungsgesteigerten Fiat-Motor mit 1,1 Litern Hubraum. Der Block stammt von Fiat, das Innenleben hat Cisitalia jedoch gründlich überarbeitet: andere Kurbelwelle, andere Pleuel, andere Ventile und einen selbst entwickelten Zylinderkopf. Zudem hat Cisitalia Trockensumpfschmierung und eine externe Ölpumpe ergänzt.

BLAUPAUSE FÜRS AUTOMOBILDESIGN

Mit dieser Rennsporttechnik errangen zwei Cisitalia 202 SMM (Spider Mille Miglia) an der Mille Miglia 1947 die hervorragenden Plätze 2 und 3. Beinahe hätte Nuvolari sogar den ersten Platz vor dem doppelt so starken Alfa Romeo 8C 2900B Berlinetta Touring errungen. Allerdings sorgte sintflutartiger Regen auf der letzten Etappe für einen nassen Zündverteiler und damit für eine 15-minütige Zwangspause. Trotzdem wurden der zweite und dritte Platz als Sensation gewertet – und die 202 SMM fortan «Nuvolari Spider» genannt. Doch nicht nur in sportlicher Hinsicht, auch in Sachen Design sorgte Cisitalia für Aufsehen.



Charmante Patina

Wo immer möglich, wurde die Substanz erhalten.

Der 202 Gran Sport war bekanntlich das erste Automobil, das in die permanente Ausstellung des New Yorker Museum of Modern Art (MoMa) aufgenommen wurde. Seitdem lässt Pininfarina, dem das Meisterwerk zugeschrieben wird, kaum eine Gelegenheit aus, den 202 Gran Sport als Designikone zu inszenieren. Zu Recht, möchte man sagen. Allerdings – und daran wird kaum je erinnert – gebührt die Ehre nicht Pininfarina allein, sondern mindestens zu gleichen Teilen Giovanni Savonuzzi. Dieser war nicht nur bei der Weiterentwicklung von Giacosas Fahrzeugkonstruktion federführend, sondern bei der Designsprache

Elegant verpackte Rennsporttechnik

Das formvollendete Design lässt einen GT vermuten, doch der 202 ist ein fordernder Rennsportwagen.



von Cisitalia. Savonuzzi muss als Multitalent betrachtet werden. Er war Ingenieur und Designer zugleich und begann seine Karriere bei der Flugzeugsparte von Fiat. Nach seiner Cisitalia-Zeit war er für Ghia tätig, später hat er bei Chrysler die legendären Konzeptfahrzeuge der 1950er-Jahre verantwortet, bevor er dort Turbinenantriebe mitentwickelte, bis ihn Giovanni Agnelli zurück nach Turin lockte.

Doch zurück zu Cisitalia. Dort hatte Savonuzzi bereits die spektakulären 202 Spider und Coupés für die Mille Miglia gezeichnet. Er war einer der Ersten, die den kleinen Windkanal des Turiner Polytechnikums nutzte. Einzig Vincenzo Lancia hatte bereits vor dem Krieg die gleiche Idee für sein bahnbrechendes Modell Aprilia. Savonuzzis Rennwagen müssen mit den auffälligen Flossen Mitte der 1940er-Jahre geradezu alchemistisch gewirkt haben. Er hat nicht nur bezüglich der Aerodynamik Pionierarbeit geleistet, sondern mit seinen Entwürfen den Weg für die Pontonform geebnet: Bereits die MM-Cisitalia hatten in die Karosserie integrierte Scheinwerfer und eine glatte Seitenfläche. Dieses Design hat Savonuzzi für den 202 Gran Sport weiterentwickelt und als Skizze an Pinin Farina – damals noch in zwei Wörtern – weitergegeben. Was Pinin Farina daraus gemacht hat, das muss betont werden, ist meisterhaftes Handwerk. Mit gekonnten Retuschen hat Battista «Pinin» Farina aus dem Rohdiamanten Savonuzzis ein Kunstwerk geschaffen. Die Grundidee jedoch geht auf Savonuzzi zurück.

VERHÄNGNISVOLLER ENTSCHEID

Obwohl die betörend schönen Cisitalia technisch nicht mit den Sechszylindern von Alfa Romeo und Maserati sowie den Zwölfzylindern von Ferrari mithalten konnten, hatten sie prominente Fans und Fürsprecher, darunter den italienischen Regisseur Roberto Rossellini, Henry Ford oder Prinz Rainier von Monaco. Über mangelnde Aufträge konnte sich Cisitalia nicht beklagen, die Zeichen standen gut. Doch der erfolgsverwöhnte Piero Dusio, dem bisher alles gelungen war, ob als Rennfahrer, Fussballer, Textilunternehmer oder Autokonstrukteur, wollte mehr. So blieb



CISITALIA-SPEZIALIST

Rowland Di Marzio ist der Restaurator des gezeigten Cisitalia. Er ist eine Kapazität, wenn es um originalgetreue Restaurationen italienischer Preziosen geht. Kurz nach seiner Ausbildung war Rowland bereits Teilhaber der Touring Garage, dem bekannten Oldtimerhändler. Nachdem er sich freundschaftlich von Peter Rau getrennt hatte, um sich selbstständig zu machen, arbeitete er schon bald für Schweizer Sammler. Mit der Zeit war es vor allem der Rothschild-Bankier Jürg Heer, der Rowlands Auftragsbücher füllte. Heer war der damals wohl bekannteste und schillerndste Sammler in der Schweiz und ein Wirtschaftsfaktor in der aufblühenden Classic-Car-Szene der 1980er-Jahre. Bis herauskam, dass er als Kreditchef bei Rothschild 55 Millionen Franken veruntreut hatte. Während Heer flüchtete, geriet Rowland ins Fadenkreuz der Ermittler. Wegen seiner Buchhaltung hatte er nichts zu befürchten, blieb aber auf einem Berg unbezahlter Rechnungen sitzen und hatte danach erst einmal genug vom Restaurations-Business.

Mit seiner Frau zog er nach Italien, wo er – der Zeit weit voraus – einen Betrieb für Solaranlagen aufbaute. Jahre später, als das Ehepaar in die Schweiz zurückkehrte, begannen Rowland und seine Frau wieder mit der Restauration von Oldtimern. Während sich Rowland um die Technik kümmerte, versetzte seine Frau mit Sachverstand und handwerklichem Geschick die Interieurs in den Originalzustand zurück oder konservierte diese sorgfältig. Der Cisitalia 202 ist das letzte gemeinsame Projekt der beiden, denn Rowlands Frau ist schwer erkrankt. Entsprechend hat der Cisitalia einen hohen emotionalen Wert.





Schlichte Eleganz im Cockpit

Bis in die 1950er-Jahre hatten italienische Autos das Lenkrad auf der rechten Seite.

Savonuzzis Appell nach einem grösseren Motor für den 202 ungehört. Dusio konzentrierte sich auf die Entwicklung eines Über-Rennwagens. Der wurde von Ferry Porsche und Karl Rabe entworfen und war eine Weiterentwicklung der Auto-Union-Rennwagen, die Porsche vor dem Krieg entwickelt hatte. Die länderübergreifende Zusammenarbeit war direkt nach dem Krieg schwierig, zudem wies der Typ 360 eine Komplexität auf, welche die Kosten explodieren liess.

Schlussendlich war das Projekt für das Unternehmen weder finanziell noch technisch zu stemmen. Der Typ 360 führte zum Bruch mit Savonuzzi und besiegelte das Ende von Cisitalia. Eine stark verkürzte Fassung, denn das Kapitel böte Stoff für einen eigenen Beitrag. Es sei nur angemerkt, dass es letztlich Dusio zu verdanken war, dass Ferdinand Porsche, von den Alliierten in Frankreich inhaftiert, vorzeitig freigelassen wurde. Die Firma Abarth wiederum entstand aus einigen Cisitalia und den von Savonuzzi entwickelten Auspuffanlagen, die der Firmengründer in Turin zurückliess, als er sich nach Argentinien absetzte.

Dusio war dort weiterhin im Automobilsektor tätig, konnte aber nie mehr an seine Erfolge anknüpfen. Auch die grossen Investitionen, die ihm der argentinische Präsident Juan Perón versprochen hatte, blieben aus.

EINMAL URUGUAY UND ZURÜCK

Widmen wir uns wieder unserem betörenden Protagonisten, dem Cisitalia 202 Gran Sport. 1949 verliess das Coupé mit der Chassisnummer 120 SC die Fertigung in Turin und wurde 1950 vom Erstbesitzer in Uruguay zugelassen. Es handelt sich um eines von 53 Exemplaren aus der Serie A. Diese bis 1949 produzierten Fahrzeuge sind Zweiplätzer, während die Autos der späteren Serie B mit den Fondsitzen Platz für vier Personen bieten. Über die frühe Geschichte unseres Fahrzeugs ist wenig bekannt, einzig dass der Cisitalia 1978 und 1982 in Uruguay den Besitzer wechselte. Erst 1985 wurde das Auto von einem Italiener entdeckt, der es kaufte, nach Italien exportierte und eine Restauration durchführte. 1988 wurde der 202 an einen Signore Agnelli verkauft, einen entfernten Verwandten der Industriellendynastie: 34 Jahre blieb das Auto in





Ein Design für die Ewigkeit! Es hat seine Richtigkeit, dass dieses Auto im New Yorker Museum of Modern Art steht.

seinem Besitz und wurde die meiste Zeit davon rege genutzt. Fünf Mal absolvierte Agnelli damit die Mille Miglia und gewann 1990 sogar die Gesamtwertung. Daneben absolvierte er mit seinem Cisitalia weitere Veranstaltungen, nahm zeitweise jährlich am Winter Marathon teil. Derart fordernde Einsätze hinterliessen ihre Spuren. Mit letzter Kraft, so ist es überliefert, wurde das Auto ins Mille-Miglia-Museum nach Brescia gefahren, wo es für viele Jahre zum Ausstellungsstück verkam. Es ist dem heutigen Besitzer zu verdanken, dass der grossartige Sportwagen vom Museumsstaub befreit wurde. Er verfügt über eine exquisite Autosammlung und besitzt mehrere der Modelle, die 1953 vom Museum of Modern Art (MoMa) in einer Ausstellung als die zehn schönsten Autos der Welt präsentiert worden waren.

Der Cisitalia 202 ist das einzige Auto, das es in die Dauerausstellung des MoMa geschafft hat. Daher sollte ein 202 die Sammlung ergänzen. Dazu wandte sich der Sammler an Rowland, der das Auto im Mille-Miglia-Museum entdeckte und Kauf und Import in die Schweiz organisierte. Allerdings war es ein echter Kraftakt, dem Cisitalia wieder Temperament und Grandezza einzuhauchen. Rowland sagt: «Das Auto war schlicht zugrunde geritten.» Er habe gewusst, dass jede Menge Arbeit auf ihn zukomme.

ERFOLGREICHES STRANDGESPRÄCH

Rowland ist ein ausgewiesener Spezialist, der bereits in den 1980er-Jahren für illustre Kunden italienische Sportwagen restauriert hat. Vor allem aber ist er ein Idealist und Perfektionist. Deshalb stürzte er sich nicht blind in die Arbeit, sondern nahm sich zuerst viel Zeit für gründliche Recherchen. Dabei stellte er fest, dass die einstigen Spezialisten für Cisitalia alle verstorben oder nicht mehr aktiv waren. Einen italienischen Spezialisten, der in den 1980er-Jahren etliche Cisitalia restauriert hatte, konnte er allerdings an der Adria ausfindig machen. Jedoch war der Herr, längst in den Achtzigern, partout nicht ans Telefon zu kriegen. Dessen Frau hatte bei Rowlands zahlreichen Anrufen jeweils nur erklärt, dass ihr Mann jeden Morgen an den Strand gehe und erst zum Mittagessen zurückkäme, dann aber keine Anrufe entgegennehme.

Rowland liess sich nicht entmutigen, stieg ins Auto und fuhr an die Adria. Wie erwartet, traf er den Cisitalia-Experten am Strand. Dort verwickelte er diesen in ein Gespräch: «Wir haben über das Wetter gesprochen, über das Meer und über Fische – nur nicht über Autos.» Erst am nächsten Tag, als sich eine gegenseitige Sympathie eingestellt hatte, tastete sich Rowland vorsichtig zum wahren Grund seines Besuches vor. Am dritten Tag war das Eis



dann gebrochen. Rowland resümiert: «Hartnäckigkeit, Geduld und Empathie haben sich ausgezahlt». Der betagte Cisitalia-Experte habe ein unglaubliches Fachwissen, die Tipps, die er von ihm erhalten habe, liessen sich nicht mit Gold aufwiegen, sagt Rowland. Zudem hat er zwei spezifische Teile erhalten, die so nicht mehr zu finden sind: eine Wasserpumpe und die Halterung für die Lichtmaschine.

Mit den Ersatzteilen und jeder Menge neuen Wissens ausgestattet, sah sich Rowland in der Lage, zusammen mit seiner Frau die Restauration zu beginnen. Während Rowland die ganze Technik überholte und manche unsachgemässe Bastelei beseitigte, kümmerte sich seine Frau Barbara um das Interieur. Allein das filigrane Kunststofflenkrad verschlang Stunden. Zuerst vorsichtig abgeschliffen und dann mit mehreren Schichten lackiert, ist es heute ein sanft glänzendes Kunstwerk. Daneben mussten viele Kleinteile im Interieur restauriert und rekonstruiert werden. Sie waren entweder abhandengekommen oder durch die Anbringung von Rallye-Instrumenten beschädigt worden. Die Ledersitze wurden gereinigt und konserviert. Sie scheinen bei der ersten Restaurierung in den 1980er-Jahren neu bezogen worden zu sein. In den letzten 40 Jahren hat sich eine feine Patina gebildet, die sich wunderbar ins Gesamtbild einfügt.

NICHT PININ, SONDERN STABILIMENTI FARINA

Auch die Karosserie wurde sorgfältig aufbereitet. Die Lackierung, welche auf die erste Restauration zurückgeht, wurde angeschliffen und aufpoliert. Dazu hat Rowland auf Spezialisten in seinem Netzwerk zurückgegriffen. Apropos Karosserie – während der Restauration hat Rowland herausgefunden, dass diese nicht von Pinin Farina, sondern von Stabilimenti Farina hergestellt worden war. Dabei handelt es sich um das Unternehmen von Giovanni Carlo Farina, dem älteren Bruder von «Pinin» Farina. Entsprechend hat Rowland das irgendwann angebrachte irreführende Pinin-Farina-Logo durch ein korrektes Stabilimenti-Farina-Logo ersetzt.

Die Karosserien der rund 170 Cisitalia 202 Gran Sport wurden bei unterschiedlichen Unternehmen hergestellt – bei Pinin Farina, Stabilimenti Farina und Vignale. Optisch unterschieden sich die Autos kaum. Gründe für drei verschiedene Karosseriebauer gibt es zahlreiche. Einerseits war Aluminium in den Nachkriegsjahren Mangelware. Es scheint schlüssig, dass Dusio jeweils das Unternehmen beauftragt hat, das gerade über genügend Rohstoffe verfügte. Andererseits ist es gut möglich, dass es Dusio mit seinen Kreditoren nicht immer so genau nahm, insbesondere weil sein Interesse zunehmend dem Typ 360 galt. Mit drei Lieferanten liessen sich Liquiditätsengpässe auch mal umschiffen.



Cisitalia

1946-1963

GESCHEITERTE VISION

Die Geschichte von Cisitalia ist selbstredend die des Visionärs und Multitalents Piero Dusio (1899-1975). Der Ex-Fussballspieler von Juventus Turin gründete bereits mit 27 Jahren seine eigene Firma, die vor allem Kleidung, aber auch Fahrräder und Tennisschläger produzierte, die damals nachgefragt waren. Der wirtschaftliche Erfolg kam mit dem Auftrag Mussolinis, die italienische Armee mit Uniformen auszurüsten. Mit dem daraus resultierenden Vermögen engagierte sich Dusio im Motorsport und fuhr in den 1930er-Jahren erfolgreich Rennen. Ob Dusio tatsächlich bereits im Krieg Cisitalia - Akronym für Compagnia Industriale Sportiva Italiana - gegründet hat, darf bezweifelt werden, auch wenn es schon 1944 ein Rennwagen-Konzept gab. Italienische Quellen geben meist 1946 für die Cisitalia-Gründung an, das Jahr, in dem mit dem D46 der erste italienische Rennwagen der Nachkriegszeit entstand. Dusios Ruin wurde aber der GP-Wagen Tipo 360, der 1949 debütierte und von Ferdinand Porsche mitentwickelt wurde. Im selben Jahr musste Dusio seine Aktivitäten nach Argentinien verlagern, weil im Gegenzug Diktator Juan Perón seine Schulden in Italien beglich. Cisitalia ging unter seinem Sohn Carlo in die Insolvenz, wurde aber neu gegründet. Zusammen mit Henry Ford entwickelte Carlo Dusio den Sportwagen Tipo 808 mit Ford-Technik, doch zur Serienproduktion kam es nicht. Auf Basis des Fiat 600 entstand zuletzt der erfolglose Turismo Speciale mit Abarth-Motoren, bevor Cisitalia 1964 endgültig aufgelöst wurde.



Zu guter Letzt öffnet Rowland mit verschmitztem Lächeln die Motorhaube. Bereits von der betörenden Karosserie und dem liebevoll restaurierten Interieur beeindruckt, schlägt es mir beim Blick in den Motorraum die Sprache. Mit welcher Liebe und Sorgfalt dieser Motor restauriert wurde, ist rührend und überwältigend zugleich. Hier wird nochmals eindrücklich ersichtlich, wie Rowland di Marzio arbeitet. Er sah den Cisitalia während der ganzen Restauration als das Gesamtkunstwerk, das er ist. Klar, Rowland will am Ende ein tadellos funktionierendes Auto. Doch selbst im Motorraum geht er keine Kompromisse ein, wählt nicht per se die einfachste oder effizienteste Lösung, sondern begibt sich geistig in die Turiner Produktionshalle von 1949.

Mit einer Detailversessenheit, die man allenfalls von Modellbauern kennt, hat Rowland grösstmögliche Authentizität hergestellt. Schaut man sich die Ummantelung der Auspuffkrümmer an, die feinen Kupferleitungen, die gelben metallummantelten Benzinleitungen, die Zündkabel mit Textilummantelung, den ikonischen, vorsichtig aufbereiteten Cisitalia-Zylinderkopf, die Webervergaser mit den kupfernen Ansaugtrichtern und dem feinen Drahtsieb - es ist schlicht ein Kunstwerk. Man könnte diesen Motor ohne Weiteres als Skulptur ins New Yorker MoMa stellen! So ist es heute nicht anders als damals: Dieses kleine elegante Automobil begeistert feinsinnige Ästheten gleichermaßen wie Sportfahrer. Rowland Di Marzio ist es zu verdanken, dass das gezeigte Exemplar sein Dasein nicht mehr als Skulptur fristen muss, sondern mit seinem Besitzer schon bald zu neuen Abenteuern aufbrechen wird.

Der Restaurator und sein Werk

Rowland hat sein ganzes Können und jede Menge Leidenschaft in den Cisitalia 202 gesteckt. Nun ist das Auto bereit für neue Abenteuer.

