

Sopravvissute

Sono arrivate dall'America, tutte e tre insieme, in condizioni disperate, ma sostanzialmente «vive», nel senso che presentano tutte le componenti e tutti gli elementi conoscitivi per poter essere salvate e riportate allo splendore originario. Sono state affidate alle cure di un restauratore toscano in provincia di Pisa. Seguiremo il suo lavoro passo per passo per testimoniare il recupero di questi tre gioielli italiani

di Maurizio Tabucchi





I tre esemplari delle berlinette Cisitalia, uno accanto all'altro, «posteggiati» nel cortile dell'officina di restauro, vicino a Pisa. Sopra, una fase dell'esame spettrografico di una porta.



Quello della Cisitalia è un nome mitico, che ha attraversato lo scenario automobilistico con la velocità di una meteora, segnandolo però in maniera profonda e indiscutibile. Come si può dimenticare Tazio Nuvolari alla Mille Miglia del 1947 con la spider «202» che da lui prese il nome? L'irriducibile campione, sofferente per la malattia che lo aveva ormai minato nel fisico, ma combattivo come sempre, fu protagonista di un'incredibile gara che lo vide al comando addirittura con un vantaggio di nove minuti sull'Alfa Romeo «2900 B» di Biondetti. Al traguardo sfortunatamente si dovette accontentare del secondo posto per un acquazzone che mise fuori uso l'impianto elettrico, mortificando le sue ultime energie.

Come non restare poi stupefatti di fronte alla media di 153,413 km/h registrata nel tratto Torino-Brescia, sempre alla stessa Mille Miglia, dalla berlinetta detta «cassone» dell'equipaggio Bernabei-Pacini? Sono questi avvenimenti - ma anche la magnifica carrozzeria realizzata da Pinin Farina presentata nel 1947 - che alimentano da sempre la leggenda che avvolge la marca torinese fondata l'anno prima da Piero Dusio. Un industriale che dette fondo al consistente patrimonio di famiglia per fabbricare automobili con un concentrato di alta tecnologia, come mai fino ad allora si era visto. La spiegazione delle eccezionali prestazioni - ottenute con una meccanica che un giudizio frettoloso tenderebbe talvolta a sminuire riconducendola alla Fiat «1100» - risiede nella genialità dei due progettisti di cui Dusio si era valso: Giovanni Savonuzzi, grande tecnico di scuola aeronautica, che realizzò delle straordinarie berlinette somiglianti ad aerei senza ali, e Dante Giacosa, il padre di tantissime Fiat, fra cui la «1100» della quale dopo dieci anni di lunghe sperimentazioni conosceva tutti i segreti.

Scoprirne tre esemplari, tutti insieme, allineati nell'officina di restauro di Mario Faralli, a Cascina nella provincia di Pisa, ci ha lasciati senza parole. Tre sorprendenti berlinette, ridotte purtroppo decisamente male, arrivate dagli Stati Uniti d'America e contraddistinte dai numeri di telaio «008», «033» e «162».

Ruoteclassiche ha deciso di seguire passo dopo passo la difficile opera di restauro. Il fatto in sé potrebbe anche non destare troppa curiosità se non si trattasse di vetture molto rare. Le prime due berlinette, una coppia di «202», furono prodotte fra il 1947 e il 1948 in



poco più di settanta esemplari carrozzati da Pinin Farina. La terza presumibilmente nacque nel 1950 ad opera della Carrozzeria Vignale di Torino. Anche se il frontale moderno ed elaborato suscita qualche perplessità.

Ognuna delle tre vetture costituisce comunque un importante documento storico. Quella contraddistinta dal numero di telaio 008 è la coupé classica, uno dei primissimi esemplari, uguale a quello esposta fin dai primi anni Cinquanta al Museo di Arte Moderna di New York come «scultura semovente». A questa si abbina tutta la corrente stilistica del design automobilistico del dopoguerra.

La 033 è anch'essa una berlinetta realizzata da Pinin Farina ma con una chiara destinazione agonistica.

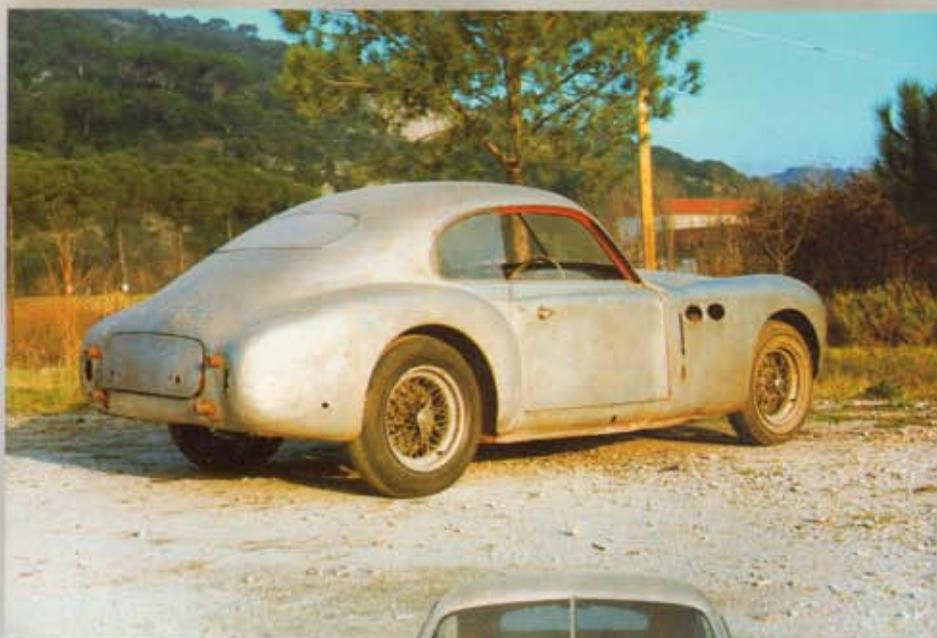
La 162 è invece una successiva interpretazione in cui è ancora evidente la matita di Pinin Farina, mossa dall'estro dell'ingegner Savonuzzi, seppur ne attribuiamo momentaneamente la paternità alla Carrozzeria Vignale.

Ruoteclassiche la seguirà da vicino, fino allo stadio finale del restauro e, a questo scopo, riteniamo indispensabile che l'approccio avvenga in maniera scientifica, partendo cioè dall'analisi spettrografica dell'acciaio dei telai e dell'alluminio delle carrozzerie, predisponendo una profonda ricerca storica.

L'esame dei materiali diventa necessario per stabilire, per esempio, se le affascinanti pinne posteriori dell'esemplare numero 033, che tanto lo fanno somigliare alla «Berlinetta Aerodinamica» (vettura protagonista di sensazionali exploit sportivi), sono autentiche o aggiunte in epoca successiva.

Ma questa ricerca, effettuata su tre vetture caratterizzate dal medesimo telaio

La smerigliatura di ognuno dei particolari (foto piccola in alto) si rende necessaria su tutte le parti dove verrà effettuato l'esame spettrografico. Ciò al fine di eliminare qualsiasi impurità, in modo da rendere certo il risultato della prova. Qui accanto, le tre Cisitalia: partendo da sinistra la numero 162, la 008 (l'unica ancora sulle ruote) e la 033.



Sopra, una vista di tre quarti posteriore della numero 008. Le ruote andranno sostituite perché di larghezza maggiore rispetto alle originali. Il frontale (a lato) rivela l'assenza della tipica mascherina a ventitré stecche verticali.



Lo stampo del numero di telaio delle Cisitalia veniva effettuato rigorosamente sulle traverse anteriori. Ciò vale per tutti e tre gli esemplari presi in considerazione nel nostro servizio.



La targhetta di identificazione della vettura mostra sia il numero del motore sia quello del telaio. Le sigle sono fedelmente riportate, comunque, anche su entrambi gli organi.





Il parabrezza della berlina «202», nella prima versione, comprende due elementi separati di cristallo piatto temperato, delimitati da una sottile cornice di alluminio.



Nella plancia della 008 mancano gli strumenti ma non si nota alcuna alterazione. Il volante con corona in bachelite presenta sul pulsante del clacson lo stambecco simbolo della Casa.



Il serbatoio in alluminio delle berline «202», alloggiato nel vano motore, è caratterizzato da entrambi i lati obliqui per consentire l'apertura del cofano da destra o da sinistra.



L'apertura a pulsante delle portiere è una delle caratteristiche delle prime (e perciò tra le più rare) berline completamente assemblate dalla Carrozzeria Pinin Farina.



È un particolare tra i più inconsueti il sottile gocciolatoio, fissato lungo il vano superiore delle porte, che percorre parte della fiancata della «202» contraddistinta dal telaio 008.



L'analisi spettrografica si rende necessaria per verificare l'originale fattura di ognuno dei particolari: le zone di diverso colore di cofano e parafrangente verranno esaminate.



L'alloggiamento per l'indicatore di direzione, nella fiancata, è subito oltre la porta. Il foro ovale facilita l'uscita dell'aria dal motore. Il marchio Pinin Farina con corona è smaltato.



È impossibile il recupero della tappezzeria originale della 008. Ma il discreto stato di conservazione di alcune sue parti aiuterà gli esperti nella più fedele riproduzione.



Il caratteristico fanale anteriore della Cisitalia «202» è racchiuso da una pregiata cornice in ottone cromato. Subito sopra è previsto invece l'alloggiamento della luce di posizione.

a sottili tubi d'acciaio, consentirà anche di compiere un test davvero molto interessante: stabilire - come peraltro riteniamo non possa essere altrimenti, trattandosi di vetture mai sottoposte a interventi radicali- se i materiali impiegati sono del tutto identici. La numero 033, senza dubbio l'esem-

plare più attraente, a condizione che se ne possa accertare la rispondenza storica, è arrivata da oltre oceano a restauro già cominciato. Seppur con estrema superficialità, senza cioè la preoccupazione di cancellare una testimonianza di grande importanza: erano state tagliate le parti esterne dei parafrangenti posterio-

ri, pinne comprese, la cui lamiera di alluminio era sembrata irrecuperabile, e sostituite con nuovi pannelli in lega leggera, pur conservando fortunatamente le parti originali. Si tratterà quindi di analizzare la composizione del materiale di tutta la carrozzeria per stabilire se le pinne poste-

riori, come il cofano motore, dotato delle tipiche feritoie adottate dalle Cisitalia da corsa, sono stati realizzati all'origine. Se il risultato confermerà questa tesi, i pannelli recuperati saranno rimessi al loro posto e la vettura troverà una collocazione storica molto particolare. In caso contrario tutto sarà rimesso in discussione.

Eccezion fatta per alcune alterazioni, come gli attacchi per i paraurti in tubo di acciaio in luogo degli originali in alluminio dipinti nel colore della carrozzeria e gli inconsueti gocciolatoi posti ai lati del tetto, la berlinetta 008 si presenta con particolari tra i più caratteristici: come le maniglie apriporta a pulsante (adottate da pochissimi esemplari) e le tipiche cornici dei fari. Una volta eliminate le fodere, è venuta alla luce anche la tappezzeria in velluto. Una preziosa testimonianza della ricerca dei materiali più raffinati.

La numero 162 si presenta invece con un frontale segnato da due palpebre che si prolungano sopra i gruppi ottici, porte in lamiera di acciaio, già comparse su alcuni esemplari della classica «202» di Pinin Farina; un ampio coper-

chio del bagagliaio e un disegno decisamente più moderno di tutto l'insieme. Il telaio è dotato di rinforzi nella parte inferiore del vano della portiera, peculiarità di quelli destinati alla versione «Cabriolet» allestita dalla Carrozzeria Stabilimenti Farina, ma anche dell'ultima produzione di coupé non più firmati dalla Pinin Farina.

Sul fascicolo di gennaio 1995 Ruoteclassiche realizzò un servizio approfondito sul rivoluzionario apparecchio che consente di analizzare la composizione dei metalli stabilendo, in base alla presenza di particolari elementi chimici, l'autenticità dei componenti delle vetture storiche. Il funzionamento dell'apparecchio, sfruttando leggi fondamentali della fisica e dell'ottica, fornisce approfonditi dettagli sull'originalità di ognuno dei particolari.

Nel caso delle tre Cisitalia non vi è nessun tipo di incertezza; sono così visute che nulla può far dubitare riguardo la loro originalità. Quello che più ci interessa è verificare, oltre alle pinne posteriori della numero 033, l'originalità del frontale della 162.

L'analisi della Cisitalia numero 008, la più vecchia e la più integra, ha mostrato una notevole omogeneità nei particolari: i parafranghi posteriori hanno rivelato una composizione di alluminio e magnesio pressoché identica. Anche se alcuni punti della vettura, pur non mettendo in discussione l'indubbia autenti-



Una vista di tre quarti anteriore della berlinetta con numero di telaio 033. Sebbene lo stato di conservazione della carrozzeria sia pessimo, spicca ancora la linea slanciata e gradevole.



Pur avendo mantenuto la forma originale, la parte anteriore della carrozzeria ha subito interventi maldestri con chiodatura di lamiere in acciaio a rinforzo della struttura in alluminio deteriorata.

cità, sono realizzati con differenti quantitativi di questi componenti. Ciò significa che alcune aziende, come la Pinin Farina, non utilizzavano per tutta la carrozzeria i medesimi materiali.

Passando all'analisi della numero 033 la sorpresa viene dal fatto che essendo una vettura dal piglio sportivo si presupponeva mostrasse una forte presenza di magnesio che conferisce leggerezza e indeformabilità alle leghe leggere. Invece ciò non è accaduto. I particolari analizzati, frontale, parafranghi anteriori e posteriori, cofano motore,

sono però assolutamente originali, così come le pinne posteriori e i pannelli (fortunatamente) recuperati.

Nessuna sorpresa anche dall'analisi della vettura numero 162. La composizione è molto simile a quella della 033. Gli elementi caratterizzanti della parte anteriore rivelano che anche il frontale è stato costruito contemporaneamente al resto della vettura.

Da questo approfondito esame giunge la conferma che la composizione della lamiera di alluminio di attuale produzione non ha subito particolari varia-



Il pannello originale del parafrangente posteriore, consumato dal tempo ma perfettamente recuperabile, è sopra a quello ricostruito.



All'inizio di un superficiale tentativo di restauro, fortunatamente interrotto, la riproduzione della parte esterna delle pinne posteriori è stata terminata senza completare il giro ruota.



L'ossatura della carrozzeria della berlina fissata per la saldatura al telaio tubolare. La scocca d'acciaio, che riproduce il disegno della vettura, sostiene la lamiera in alluminio.



La struttura del padiglione della 033 mostra le tracce di ruggine provocate dal lungo adagiamento sotto la carrozzeria in alluminio. La sabbatura è necessaria per eliminarle. A destra, ancora l'ossatura in tubi di acciaio.

A lato, una delicata fase dell'operazione di sabbatura. Una pistola ad aria compressa getta la polvere sulla carrozzeria. Grande la cura dell'addetto che si protegge dai granelli capaci di entrare ovunque.





zioni rispetto a quella utilizzata a cavallo degli anni Cinquanta. Un aspetto che ci può soltanto assicurare poiché le sostituzioni dei lamierati deteriorati avverranno con laminati di composizione quasi identica a quelli originali.

Per quanto riguarda i telai, del famoso e tanto decantato acciaio al cromo molibdeno neanche l'ombra o quasi. Risultati piuttosto omogenei giungono dall'analisi della più anziana 008. Valori più o meno confermati per la 033 che ha solo mostrato una maggiore quantità di carbonio nella parte posteriore. Ancora una forte presenza di carbonio nel posteriore della 162. Le traverse anteriori, che alloggiavano la balestra trasversale, hanno dato risultati perfettamente uniformi per le tre vetture.

Se lo studio delle carrozzerie ha consentito di stabilire sia l'originalità delle pinne e dei pannelli della numero 033 sia quella del frontale della 162 (seppure ancora con riserva) un aspetto è stato certamente messo in luce: l'impossibilità di essere categorici riguardo la tipologia dei materiali utilizzati dai maestri carrozzieri tra la seconda metà degli anni Quaranta e i primi anni Cinquanta. Resta il fatto che non si tratta certo di componenti prodotti oggi.

L'inizio del restauro vero e proprio non c'è ancora stato: la 033 e la 162 sono quasi completamente smantellate, si è proceduto quindi alla messa a nudo dell'ossatura in acciaio collegata al telaio. La sabbatura ha provveduto ad asportare la ruggine e lo sporco che altrimenti sarebbe stato quasi impossibile eliminare. Il tutto è stato infine pro-



Il particolarissimo (e originale) frontale della berlina 162, sopra, si distingue per le caratteristiche palpebre che si prolungano al di sopra dei gruppi ottici.

In alto, nella foto grande, una vista di tre quarti anteriore della più giovane delle tre Claitalla: la 162, probabilmente della carrozzeria Vignale di Torino. A destra, i tre esemplari inquadrati di coda.





L'interno della portiera destra è modellato per lasciare spazio al tubo ricurvo del telaio. I due elementi incrociati e quello scatolato hanno il compito di renderla indeformabile.



Il tubo ricurvo di rinforzo al telaio dell'auto non penalizza l'accesso a bordo. Sotto, il serbatoio del carburante, in alluminio, ha una sagomatura perfettamente dritta.



La berlinetta numero 162, vista nel profilo, mostra una linea moderna caratterizzata dall'elegante taglio della porta. Il colore differente indica che la lamiera d'acciaio è aggredita dalla ruggine.



A differenza delle più tradizionali coupé dell'epoca, in grado di ospitare esclusivamente la ruota di scorta nel bauletto, la berlinetta 162 possiede un ampio e ben sfruttabile vano bagagli.

tetto con un fondo di antiossidante. Appena prima di questa fase è stato compiuto un attento studio sui colori delle carrozzerie che dovranno essere riprodotti. Un bel tono di rosso piuttosto scuro è stato trovato smontando alcune parti esterne e i gocciolatoi della numero 008. Ricerca più difficile per la numero di telaio 033 che dopo accurate ricerche ha lasciato intravedere un tenue azzurro metallizzato, tipico della produzione Pinin Farina. La 162, infine, ha mostrato una tonalità di rosso non troppo lontana da quella della 008.

La fase di sabbiatura ha evidenziato invece alcune crepe nei tubi dei telai, eliminate tramite saldatura autogena. Le parti delle lamiere del pavimento corrose dalla ruggine sono state sostituite: operazione effettuata, ovviamente, rispettando le caratteristiche originarie. Questi interventi per ora sono stati riservati esclusivamente ai due esemplari più giovani. La 008 in passato era già stata completamente sverniciata, pur senza lo smontaggio delle parti principali. Si è preferito lasciarla per il momento così come era, di modo che pos-

sa costituire un utile testimonianza per la ricomposizione delle altre.

Nel prossimo servizio affronteremo la descrizione della meccanica e le prime fasi di inizio del restauro. Lasciamo quindi al lavoro i Faralli, padre e figlio, alle prese con il ricondizionamento delle lamiere di alluminio, con l'imperativo di sostituire esclusivamente l'indispensabile. L'obiettivo è quello di salvare quanto più possibile, ritenendo di fondamentale importanza la conservazione di tutti i materiali originali.

(fine della prima puntata - continua)