



Piero Dusio

Fondatore, direttore e presidente della Cisitalia Automobili S.p.A. era l'uomo d'affari, Commendatore Piero Dusio, nato il 13 ottobre 1899 a Scuzolengo d'Asti. Già a vent'anni egli aveva iniziato ad interessarsi di problemi economici; a 27 anni fondò una propria azienda dell'industria tessile, mentre più tardi si riportarono a lui altre iniziative. Nel 1930 Piero Dusio rivolse l'attenzione anche all'automobilismo, prendendo parte a corse. Nel 1934 fondò una propria scuderia, costituita in prevalenza di macchine Alfa Romeo e Maserati. Già nel 1932 partecipò alla Mille Miglia con un'Alfa Romeo, però dovette ritirarsi. Come corridore egli conseguì alcuni risultati degni di nota: nel 1934 conquistò il titolo di campione italiano per la categoria sport, al volante di un'Alfa Romeo 2300 con compressore. Nel 1936, con una Maserati, si presentò al « via » del Gran Premio d'Italia a Monza, vinto da Bernd Rosemeyer su Auto Union. Dusio giunse sesto, con 13 giri di distacco dal vincitore. Nella Mille Miglia del 1938 Dusio, con un'Alfa Romeo 3 litri sovralimentata, si classificò al terzo posto, dietro ai suoi compagni di marca Biondetti e Pintacuda, seguito da René Dreyfus con la Delage 4500 senza compressore. Nello stesso anno Dusio alla corsa in salita dello Stelvio stabilì il miglior tempo della giornata, battendo Carlo Pintacuda, ambedue su Alfa Romeo 2900 con compressore. La Scuderia di Dusio prese il nome di « Scuderia Torino »: nel 1938 Piero Taruffi su Alfa Romeo 308 monoposto, appartenente a tale gruppo, prese parte al Gran Premio di Germania al Nurburgring e al Gran Premio di Svizzera sul circuito del Bremgarten di Berna; due anni più tardi Taruffi corse ancora una volta per Dusio, precisamente al Gran Premio di Tripoli, dove il romano guidò una Maserati 1500 con compressore. I piloti professionisti consideravano Dusio come il miglior dilettante. Piero Dusio fondò inoltre a Torino una piccola fabbrica di attrezzature per garage, a cui allegò più tardi anche una officina per la preparazione dei motori.

Egli continuò a curare, anche durante la guerra, il commercio tessile, e dopo tanti anni di attività in questo settore si era procurato un grosso patrimonio: a Torino era consueto affermare che una metà di Piazza San Carlo gli apparteneva. Nell'anno 1943, dunque nel corso della guerra, Dusio acquistò due aziende, che si occupavano di piscine, hotels e campi da tennis, formando così la « Compagnia Industriale Sportiva ITALIA » (CIS Italia), il cui nome venne poi semplicemente trasformato in « Cisitalia ». Nel 1946 — un anno dopo la fine della guerra — egli portò il capitale della Cisitalia da 5 a 99 milioni di lire, questo per poter iniziare la fabbricazione di automobili. Il capitale della ditta, che aveva sede in corso Peschiera 251, era del gruppo Dusio, suddiviso in azioni. Il dinamico capo industriale a quell'epoca era anche presidente della Juventus. Egli — nel 1946 — fu inoltre nominato vicepresidente dell'Associazione Italiana dello Sport dell'Automobile: in breve, egli poteva essere annoverato tra le figure di maggior spicco del movimento automobilistico sportivo italiano dell'immediato dopoguerra. Amici intimi di Dusio lo descrivevano come un'entusiasta, un ottimista, un tenace lavoratore, col solo difetto di vedere tutto forse troppo facile, e che a tutti i costi voleva raggiungere, senza tante esitazioni, il fine propostosi. Senza dubbio era anche un abilissimo uomo d'affari.





Dopo la seconda guerra mondiale l'automobilismo fu nuovamente ripristinato con molto sforzo. La prima corsa svoltasi dopo il periodo bellico ebbe luogo il 9 settembre 1945 nel Bois-de-Boulogne nei pressi di Parigi: ad essa presero parte unicamente corridori francesi, e rimase l'unica manifestazione di quell'anno. Alcune corse di maggior rilievo furono organizzate nel 1946: il 22 aprile di quell'anno si svolse così la prima gara internazionale, cioè il Gran Premio di Nizza, vinto da Luigi Villorosi su Maserati 1500 con compressore.

Il tentativo di costruire vetture da corsa era legato a delle difficoltà quasi insuperabili, soprattutto per il fatto che c'era una grande scarsità di materiale: le gomme, il carburante, i tubi dell'olio, gli ammortizzatori oppure i semplici metalli, quali l'alluminio e il rame erano pressoché introvabili nei singoli paesi, oppure potevano essere procurati attraverso il contrabbando. In Italia nel 1946 il problema principale era rappresentato dalla difficoltà di procurarsi le gomme e il carburante.

A questo periodo risale la nascita di una piccola casa torinese, il cui contrassegno era uno scudo con lo stambecco: la Cisitalia. Malgrado le molte difficoltà esistenti nel periodo post-bellico la Cisitalia riuscì ad ottenere uno slancio addirittura sbalorditivo, cosicché in breve tempo il suo nome raggiunse una vasta notorietà.

Come in molte altre costruzioni, il motore della Fiat 1100 rappresentò per la Cisitalia il nucleo centrale. Questo motore a quattro cilindri, che prima della guerra era stata impiegata nella Fiat Balilla con una cilindrata di 995 cmc a valvole laterali, poi passato a 1089 cmc con valvole in testa, negli anni quaranta e cinquanta spinse specialisti quali Nardi, Stanguellini, Ermini, Abarth, Siata e Giannini a costruire automobili sportive o da competizione. In Germania il famoso ingegnere della BMW Alex von Falkenhausen munì il motore della Fiat 1100 di una testata speciale con tre valvole per cilindro. Tra i motivi di maggior interesse nel motore Fiat 1100 era compresa anche la constatazione che i pezzi di ricambio potevano essere acquistati a prezzi bassi e si trovavano in quantità sufficienti. Il motore 1100 offriva al tecnico o al meccanico di dimostrare le proprie capacità, se però si tenevano presenti anche la pazienza e la costanza. Uno sviluppo simile lo ebbe a registrare anche, negli anni cinquanta e sessanta, il motore Ford Anglia.

Molti campioni sulla stessa monoposto

La Cisitalia più popolare era la graziosa monoposto tipo D 46, il cui motore aveva il monoblocco della Fiat 1100, con una testata speciale in lega leggera: di questo modello, negli anni 1946 e 1947, vennero costruiti 31 esemplari. I piloti più famosi di quei tempi si misurarono con le minuscole e leggere monoposto della casa torinese, ad esempio il grande Tazio Nuvolari, Giuseppe Farina (campione del mondo 1950), Achille Varzi, Piero Taruffi, Hans Stuck, Raymond Sommer, Louis Chiron, Harry Schell, Robert Manzon, Felice Bonetto, Giovanni Lurani, Alberto Ascari (campione del mondo 1952 e 1953), Dorino Serafini, George Abecassis oltre ai campioni motociclisti Omobono Tenni e Nello Paganì. La Cisitalia D 46, o anche la sua strenua rivale parigina, e cioè la Simca-Gordini (ambidue avevano come base un derivato dello stesso motore di serie) si confrontarono in fantastici duelli negli anni dal 1946 al 1948, su circuiti cittadini improvvisati, allora di moda: con queste macchinette, relativamente poco costose nel periodo post-bellico, l'automobilismo divenne sempre più popolare in tanti paesi. Oltre a ciò la Cisitalia e la Simca-Gordini erano i diretti predecessori delle successive formula Junior (1958-1963), per cui la costruzione dovettero pure essere impiegati determinati elementi di vetture di serie.

Il primo modello della Cisitalia — una monoposto da 1089 cm³ — era l'opera dell'ingegnere Dante Giacosa, a quel tempo capo progettazione delle vetture Fiat, il cui nome è d'latronde strettamente collegato a numerose costruzioni di successo della casa torinese.

Durante la guerra, nel 1944, la casa di Giacosa fu gravemente danneggiata dalle bombe: per questo motivo Piero Dusio accolse Giacosa nella sua villa, anch'essa danneggiata, ma pur sempre abitabile. Anche gli uffici tecnici della Fiat dovettero necessariamente essere trasferiti in un'edificio scolastico, avendo la ditta subito parecchi danni nel corso del lungo conflitto. Col consenso della direzione della Fiat Giacosa poté lavorare di sera (in genere alla Fiat si lavorava fino alle ore 17) nella villa di Dusio, per portare a termine un progetto di monoposto che ebbe la sigla di D 46.

Tecnici eminenti all'opera

Allora non sarebbe stato pensabile di costruire una macchina completamente nuova con i mezzi disponibili: Giacosa fu costretto a creare qualcosa di nuovo utilizzando elementi meccanici di vetture Fiat già esistenti. Come base egli si orientò verso il motore della 1100: alcuni elementi meccanici dell'autotelaio li ricavò dalla popolarissima Topolino. Giacosa progettò un telaio tubolare leggero e di concezione completamente nuova, un telaio che poteva garantire una massima resistenza alla torsione. I tubi vennero prelevati in una piccola fabbrica di biciclette, anch'essa appartenente a Dusio.

Giacosa poteva lavorare per la Cisitalia soltanto di sera, ma la nuova ditta aveva bisogno di un direttore tecnico stabile, quindi Giacosa propose l'ingegner Giovanni Savonuzzi, che a suo tempo era stato alla Fiat nel reparto esperienze motori d'aviazione, e che a quel tempo era disponibile, cosicché egli — nell'agosto 1945 — entrò alla Cisitalia. Per la realizzazione della D 46 Savonuzzi installò un'officina e la sala prove per la messa a punto dei motori.

Giacosa progettò anche una vettura sportiva a due posti, tale progetto venne poi ereditato da Savonuzzi, poiché, più tardi, Giacosa si dimise da collaboratore della Cisitalia, benché Dusio gli avesse proposto di lasciare il posto alla Fiat e di lavorare esclusivamente per la Cisitalia. Dusio aveva in mente un progetto ambizioso: creare a Torino una grande fabbrica automobilistica, della grandezza più o meno della Lancia.

Come collaudatore e pilota venne ingaggiato — ai primi del 1946 — Piero Taruffi, che aveva rappresentato, già prima della guerra, i colori della Scuderia Torino, appartenente a Dusio, correndo su Alfa Romeo e Maserati. Taruffi, pure ingegnere, già dagli anni trenta apparteneva all'élite dei piloti italiani. Nel 1937, con una Gilera quattro cilindri carenata, aveva stabilito il record assoluto di velocità per motociclette, toccando i 274 chilometri orari. L'esperienza di Taruffi, famoso per il suo spiccato perfezionismo, ebbe un'importanza capitale per lo sviluppo e la messa a punto delle Cisitalia. Nella primavera del 1946 egli poté effettuare i primi giri di prova con il prototipo dalla monoposto D 46: per tale collaudo egli percorse le strade periferiche nelle vicinanze della fabbrica, coadiuvato dal figlio di Dusio, Carlo.

Per la costruzione della Cisitalia D 46 furono utilizzati, per quanto possibile, dei pezzi di serie di macchine Fiat: dalla 1100 si ricavò il basamento, modificato dalla Cisitalia; dalla piccola Topolino si presero alcuni elementi delle sospensioni,

la balestra anteriore e l'assiale rigido — modificato — posteriore. Il telaio tubolare leggerissimo, fatto in tubi di cromo-molibdeno, pesava soltanto 21 chilogrammi. Il passo era di 201 cm, la macchina misurava esattamente tre metri di lunghezza totale. La testata in lega leggera era stata realizzata dalla Cisitalia stessa, e conteneva valvole in testa con doppie molle, che venivano azionate da un'albero a camme laterale tramite aste e bilancieri. Le valvole di scarico erano al sodio. L'alimentazione veniva effettuata per mezzo di un carburatore invertito Zenith (in seguito per mezzo di due carburatori a doppio corpo Weber), ogni 100 chilometri di corsa il propulsore consumava all'incirca 15 litri di carburante, composto da alcool, benzolo e ricino.

Il serbatoio posto nella parte posteriore, era costruito in lamiera d'alluminio chiodata, poteva contenere 45 litri di carburante. I bracci della sospensione anteriore indipendente, a balestra trasversale superiore e trapezio inferiore, erano chiusi in scatole carenate, per così ridurre la resistenza all'aria. L'assiale posteriore rigido, in direzione longitudinale veniva guidato da due molle a balestra; a questo si aggiunsero due piccole molle elicoidali laterali e due ammortizzatori a frizione. Più tardi, nel 1948, la D 46 venne munita posteriormente di una balestra trasversale superiore e di ammortizzatori telescopici su tutte le ruote; su alcuni esemplari vennero inoltre installati dei serbatoi laterali supplementari in lamiera di alluminio chiodata, in modo che era possibile effettuare l'intera distanza di un Gran Premio senza sosta per il rifornimento. Le ganasce dei freni a tamburo erano quelli della Fiat 1100. Il sistema dei freni comprendeva un solo circuito, più tardi si passò al circuito doppio. La linea della carrozzeria, assai graziosa, era stata creata dall'ingegner Giacosa, che aveva tra l'altro eseguito con le proprie mani il modellino in scala ridotta (1:5) in plastilina.

La carrozzeria in alluminio venne poi realizzata dalla Carrozzeria Motto di Torino, dove Giacosa si recava ogni giorno per controllare i lavori sul prototipo. La monoposto era munita di ruote a raggi Borrani-Rudge, con cerchioni in alluminio, che montavano dei pneumatici Pirelli del tipo Corsa.

Il cambio semiautomatico

Il monoblocco aveva tre supporti di banco, le dimensioni dei cilindri erano di 68 x 75 mm uguali 1089 cm³, si trattava peraltro delle dimensioni classiche del motore Fiat 1100. Inizialmente il quattro cilindri erogava una potenza di 55 CV a 5500 giri, più tardi raggiunse i 65 CV a 5800 giri, nel 1948 i migliori motori delle macchine ufficiali, la cui compressione era stata portata da 9,5:1 a 9,8:1, sfioravano i 70 CV a 6000 giri. A quell'epoca la Fiat 1100 normale erogava 32 CV a 4400 giri. Uno dei vantaggi più importanti della Cisitalia D 46 era costituito dal fatto che la macchina pesava, a secco, solo 370 chili, cosicché ne risultava un rapporto peso potenza assai basso, circa 6 chili (più tardi anche meno).

La cosa più eccezionale della monoposto era — oltre il telaio in tubi a traliccio — il cambio semiautomatico a tre velocità: si cambiava dalla seconda alla terza e viceversa premendo soltanto il pedale della frizione; non era necessario che il pilota compiesse altri movimenti. Per cambiare tra la prima e la seconda, per inserire la retromarcia, o per mettere in folle, bastava portare nella posizione richiesta una leva di selezione posta sotto il volante e quindi di cambiava premendo il pedale della frizione. Questo dispositivo poco comune venne costruito esclusivamente per la D 46. Giacosa aveva pensato già precedentemente alla realizzazione di un cambio semiautomatico con comando a pe-



dale, da montare su di una macchina di serie, ma non aveva avuto l'occasione di realizzare questa idea. Più tardi anche il primo prototipo della Fiat 600 era munito di un cambio analogo, poi sostituito sulla versione definitiva. In corsa questo cambio semiautomatico permetteva di guadagnare del tempo, comunque nel 1948 venne sostituito da un cambio convenzionale a quattro rapporti: si trattava di un'unità Fiat i cui rapporti erano stati modificati. La frizione monodisco a secco era composta pure da elementi Fiat.

Quasi tutti i pezzi nuovi della Cisitalia vennero fatti « in casa », in quanto la Cisitalia disponeva anche di un reparto di macchine utensili assai ben fornito.

La vettura era molto maneggevole, però le sue reazioni dovevano essere ben conosciute dal pilota: non per niente le venne affibbiato il soprannome di « macchina da testa-coda ». Era una monoposto senz'altro resistente, tuttavia non si doveva oltrepassare quel determinato regime di rotazione concesso, anche il differenziale era assai delicato. La D46 si comportava molto bene su circuiti cittadini, delle volte riusciva a stare quasi alla pari con macchine più potenti. Aveva un certo difetto: su strade sconnesse saltellava piuttosto forte, fatto non apprezzato da molti piloti. Poteva raggiungere una velocità massima di 175 kmh, quindi non era un'andatura particolarmente elevata.

La classe delle monoposto 1100 fu indetta soprattutto in Francia e in Italia, anche se ufficialmente non si trattava di una formula internazionale. Pure in Svizzera si ebbero delle interessanti gare per le macchine di questo cilindrata, ad esempio a Ginevra, Losanna e Berna. Però il primo gennaio 1948 entrò in vigore la nuova formula due, che prevedeva una cilindrata massima di due litri per i motori senza sovralimentazione, mentre per i motori a compressore il limite era di 500 cm³. Con questa nuova formula le piccole monoposto della Cisitalia, ma anche le loro grandi rivali, vale a dire le Simca-Gordini, furono messe in disparte quasi in un solo momento. Comunque anche tra le due litri le minuscole millecento seppero ben figurare, e parteciparono alle corse di formula due fino nel 1950.

Debutto convincente alla Coppa Brezza

Il debutto della Cisitalia D46 avvenne il 3 settembre 1946 in occasione della Coppa Brezzi a Torino. Tale corsa fu bandita per macchine senza compressore, classi fino a 1100 e fino a 1500 cm³; la gara si svolse su un circuito stradale di 4720 m, nel parco del Valentino. La lotta comprendeva 30 giri, oppure 141,6 km. Oltre alle monoposto della Cisitalia, in gara per la prima volta, erano presenti alcune Simca-Gordini, con il costruttore Amédée Gordini, con Scaron, De Saugé e Mestivier. La Coppa Brezzi si disputò due giorni dopo il Gran Premio di Torino, che aveva avuto una corona di ben 120.000 spettatori ed era stato vinto da Achille Varzi, davanti a Jean-Pierre Wimille, ambedue su Alfa Romeo tipo 158. Fu questa la prima corsa italiana del dopoguerra. Piero Taruffi tentò di partecipare su una Cisitalia al Gran Premio, tuttavia gli fu impossibile qualificarsi con la sua piccola vettura da soli 55 cavalli, posta di fronte ai bolidi da un litro e mezzo con compressore, la cui potenza oscillava tra i 200 e i 250 cavalli. Nino Farina su Alfetta ottenne il miglior tempo in prova con 2'18"6, Taruffi con la Cisitalia girò in 2'40"2.

Il debutto sensazionale della D46 si ebbe martedì, appunto nella corsa delle piccole cilindrate, di fronte a circa 60.000 spettatori. Alla Cisitalia erano state approntate sette fiammanti monoposto, che vennero guidate da Piero Dusio, Piero Taruffi, Ta-

zio Nuvolari, Louis Chiron, Clemente Biondetti, Franco Cortese e Raymond Sommer. Taruffi conosceva ormai molto bene il suo mezzo, in quanto egli aveva effettuato con il prototipo tutte le prove di messa a punto: in tal modo egli ottenne il miglior tempo davanti a Sommer, Nuvolari, Cortese, Chiron, Biondetti e Dusio. In corsa furono costretti al ritiro Taruffi e Biondetti. Per Taruffi si trattò di un difetto ai freni (allora ancora circuito unico), che lo fece finire contro le balle di paglia: un carabinieri che si trovava lì sopra, per vedere meglio la corsa, finì per aria, però rimase illeso. La corsa fu vinta dal « boss », Dusio, che giunse al traguardo davanti a Cortese e Chiron; Lanza su Maserati 1500 si classificò quarto. Tagliarono il traguardo cinque delle sette Cisitalia partite, mentre alla gara avevano partecipato complessivamente venti macchine.

Alla Coppa Brezzi il campionissimo Tazio Nuvolari ebbe l'occasione di offrire uno spettacolo unico. La Cisitalia disponeva di un volante fissato alla colonna dello sterzo per mezzo di una cerniera, poteva essere sollevato all'insù in modo di facilitare l'accesso. Nella monoposto di Nuvolari si ruppe, durante la corsa, la cerniera ed il volante si staccò: il mantovano strinse il pezzo di cerniera rimasto con il pugno, guidando in questo modo, mentre con l'altra mano alzò il volante staccato, cosicché il pubblico poté vederlo. I commissari volevano costringere Nuvolari al ritiro, ma egli continuò e terminò la gara al 13. posto in classifica, con un distacco di sei giri su Dusio. L'azione temeraria di Nuvolari piacque enormemente al pubblico, fu un'impresa caratteristica per il « mantovano volante ».

Il felice debutto della Cisitalia ebbe una grande risonanza, sul tavolo direzionale di Piero Dusio, piovvero le ordinazioni giunte da diverse paesi. Il primo straniero ad acquistare una D46 fu il francese De Saugé; Harry Cshell, l'americano che abitava a Parigi, ordinò due monoposto, delle D46 vennero poi consegnate anche al tedesco Hans Stuck (grande campione da Grandi Premi degli anni trenta, padre di Hans-Joachim Stuck), ai francesi Manzon e Loyer. In Italia il primo acquirente privato di una Cisitalia fu Franco Cortese.

Dusio: offrire una vettura da corsa a prezzi validi

Con le piccole vetture a prezzi validi, la Cisitalia aveva trovato il giusto concetto per quei tempi. Alla fine del 1946 Piero Dusio dichiarò ad un giornalista: « Già negli ultimi anni dell'anteguerra noi avevamo constatato un certo disinteresse nei confronti dello sport automobilistico, esistevano solo più di due o tre squadre ufficiali con un limitatissimo numero di piloti che si dividevano i successi: le corse divennero sovente noiose. I piloti della nuova generazione non avevano alcuna possibilità e d'altronde (io parlo da vecchio corridore) non è assolutamente possibile diventare piloti da oggi al domani e sedersi in una macchina potentissima, per disputare un Gran Premio. Si deve seguire una formazione graduale e proprio per questo la mia macchina è il mezzo ideale ».

Dusio intendeva affrontare anche delle tournées, da compiere tanto nel Nord, quanto nel Sudamerica, in Africa e in Australia. I migliori piloti europei avrebbero dovuto cimentarsi in molte gare con i piloti locali. Vennero compiuti i preparativi per tali tournées, ma non poterono essere realizzate queste serie di gare, dalle quali Dusio si prometteva di ottenere dei grandi successi. Entusiasta per le vittorie e per la diffusione della sua piccola monoposto, Dusio, durante un incontro a Montecarlo, propose ai suoi colleghi un

Campionato Mondiale per il 1948, da disputarsi in una gara unica da 300 a 400 chilometri: naturalmente tutti i corridori avrebbero dovuto gareggiare su identiche D46, che sarebbero state sorteggiate prima della partenza. Come luogo di effettuazione Dusio propose Torino; secondo lui ogni pilota avrebbe dovuto ricevere un milione di premio d'ingaggio. Erano dei sogni di un uomo pieno di entusiasmo e di fantasia...

Incarico alla Porsche per una macchina da Gran Premio

Ma Piero Dusio mirava a mete ancora più alte: egli sognava di costruire una macchina da Gran Premio, una monoposto, che poi venne anche realizzata su progetto Porsche. Inoltre Dusio per il 1947 prevedeva anche la produzione di almeno 500 vetture sportive a due posti (per la costruzione della due posti era responsabile l'ingegner Giovanni Savonuzzi): tale cifra non venne però mai raggiunta, forse appena la metà. Per la realizzazione di una macchina da Gran Premio era necessario trovare altri ingegneri e specialisti. Dusio anzitutto discusse la questione con Piero Taruffi, suo pilota collaudatore e direttore sportivo della squadra. Evidentemente il pilota romano era molto entusiasta dei piani di Dusio, egli propose il suo amico ingegner Carlo Giannini come progettista, questi aveva costruito, dopo una certa esperienza come progettista nel campo aviatorio, la moto Rondine a quattro cilindri raffreddata ad acqua, sulla quale Taruffi prima della guerra aveva stabilito dei records di velocità.

Piero Dusio decise in modo diverso: nell'ottobre del 1946 assunse l'ingegnere austriaco Rudolf Hruschka — oggi direttore generale dell'Alfasud —, al quale veniva aggiunto anche il suo compatriota Carlo Abarth, poi diventato molto celebre, sia come preparatore, quanto come costruttore di macchine, che dovevano portare il suo nome.

L'ingegner Hruschka era un dipendente della Porsche e, come tale, era stato un allievo del professor Eberan von Eberhorst, che prima della guerra aveva partecipato alla progettazione delle Auto Union da Gran Premio, inizialmente ideate dal celebre professor Ferdinand Porsche. Anche Carlo Abarth aveva lavorato durante la guerra alle dipendenze della Porsche, egli inoltre era stato un campione motociclistico di sidecars, specialista delle corse su pista di sabbia. Prima della guerra Abarth era stato anche rappresentante della Bianchi a Zagabria.

L'ingegner Hruschka venne assunto come capo per la realizzazione della Cisitalia da Gran Premio, poi costruita a Torino secondo i progetti Porsche, mentre Carlo Abarth entrava alla Cisitalia come direttore sportivo. Piero Dusio aveva anche un uomo di fiducia, Corrado Millanta, noto giornalista e fotografo di automobilismo, ed anche uomo che poteva contare su molte relazioni in questo settore. Oggi Millanta è rappresentante e mediatore per i brevetti Porsche in Italia.

Hruschka e Abarth vennero messi in contatto con Corrado Millanta tramite una telefonata di Tazio Nuvolari, poiché Millanta parlava anche bene il tedesco. Tutti si incontrarono poi in casa del conte Giovanni Lurani a Milano, e fu in questa occasione che si pensò d'interessare Piero Dusio per il progetto Porsche, già esistente. Dusio appena seppe del progetto si precipitò da Torino a Milano per incontrare i due uomini della Porsche. Si decise di fare un incontro tra rappresentanti della Cisitalia e della Porsche, per prendere degli accordi precisi sull'acquisto dei progetti tedeschi. Il 20 dicembre 1946 si incontrarono nella località invernale austriaca



ca di Kitzbuhel le delegazioni della Porsche e della Cisitalia. La casa italiana venne rappresentata da Piero Dusio, dall'ing. Rudolf Hruschka e da Corrado Millanta, che aveva la funzione di traduttore e intermediario; ad essi si aggiunse l'ingegner Gerenzani in qualità di osservatore della Fiat. La Porsche era rappresentata da Ferry Porsche (figlio del professor Ferdinand Porsche), da sua sorella, signora Louise Piech, e dal capo progettista ing. Karl Rabe, che le forze d'occupazione inglesi avevano messo al posto di direttore generale. La Porsche si incaricò di approntare e di mettere a disposizione della Cisitalia i piani ed i disegni per i seguenti progetti: un'automobile da corsa di dodici cilindri contrapposti della categoria da Gran Premio; una autovettura da turismo della classe due litri, equipaggiata con un motore V8 a raffreddamento ad aria; un trattore ed una piccola turbina ad acqua, per una capacità di otto litri al secondo. La Ditta Dr. Ing. h.c. F. Porsche GmbH, che allora non produceva ancora proprie automobili, ma si occupava di tanti progetti e sviluppi, nell'autunno del 1944 era stata trasferita da Stoccarda nella romantica cittadina di Gmünd in Carinzia, racchiusa tra boschi e monti. La nuova fabbrica di Stoccarda era stata parzialmente distrutta dalle bombe durante la guerra. Fu Albert Speer stesso, Ministro del Reich per gli armamenti e le munizioni, a suggerire al professor Porsche di trasferire la sua azienda in una località più sicura, dove non ci fossero bombardamenti. Prima il professore non ci badò, mai poi obbedì, ed ebbe ragione. A Gmünd la Porsche aveva trovato sistemazione in modeste baracche di legno, che precedentemente erano state sede di una ditta che si occupava della lavorazione del legno. Qui poi, in queste baracche, nel 1948, nacque la prima automobile chiamata Porsche, ancora azionata da un motore Volkswagen 1100.

Ai tempi dei primi contatti tra la Porsche e la Cisitalia il geniale professore Ferdinand Porsche era prigioniero dei francesi, anzi già dal dicembre del 1945 (prima a Baden-Baden, poi a Parigi, ed infine a Lione). Venne liberato il primo di agosto del 1947, dopo che era stata depositata un'altissima cauzione, che poi non venne mai più restituita dai francesi. Fu proprio il denaro pagato dalla Cisitalia per l'acquisto dei progetti Porsche già citati, ad essere versato per tale cauzione. Il professore venne liberato anche grazie all'intervento personale dell'influente e celebre giornalista francese Charles Faroux; pare che anche il corridore Raymond Sommer abbia aderito alla liberazione del costruttore tedesco.

Essendo stato prigioniero, il professor Porsche non aveva potuto partecipare direttamente alla progettazione della Cisitalia da Gran Premio, poi denominata tipo 360, che più tardi — dal 1947 al 1949 — venne realizzata a Torino, secondo le basi fornite dalla Porsche.

Dusio voleva costruire sei macchine del tipo 360. Il suo gruppo di collaboratori a Torino però non aveva a disposizione dei disegni elaborati in ogni minimo dettaglio: e così molti particolari dovettero essere definiti o modificati durante il periodo di realizzazione del primo esemplare, che durò ben due anni. Questo fatto provocò gravi perdite di tempo, per di più, quasi tutti i pezzi vennero fatti nel reparto macchine utensili della Cisitalia. La realizzazione incontrò anche ulteriori difficoltà, poiché non era possibile consultare i tecnici tedeschi e austriaci in caso di necessità, la frontiera austriaca era quasi ermeticamente chiusa (Gmünd si trovava in Austria), tra i due paesi non era neanche possibile scambiarsi delle lettere o telefonarsi per dei brevi consulti.

Come abbiamo già detto, la Cisitalia 360 non è stata progettata direttamente dal Professor Porsche, ma da un cerchio di suoi diretti collaboratori. A Gmünd il capo dell'ufficio tecnico Porsche era l'ingegner Karl Rabe, che dal 1913 collaborava con Ferdinand Porsche. Al suo fianco erano l'ingegnere Josef Mickl, che si occupava dei calcoli matematici, l'ingegner Erwin Komenda, specializzato per le car-

rozzerie, l'ingegner Leopold Schmid, progettista dei cambi, ed infine anche Ferry Porsche, figlio del professore. Al suo ritorno dalla prigionia il professor Porsche approvò il progetto della monoposto in ogni suo minimo particolare; infatti la tipo 360 corrispondeva d'altronde alle direttive già lanciate da Porsche agli inizi degli anni trenta, quando creò la celebre Auto Union. «Non avrei cambiato una sola vite», fu una frase autentica dell'anziano professore, che aveva già raggiunto l'età di 72 anni.

Man mano che i lavori proseguivano per la realizzazione della modernissima macchina da Gran Premio, ben presto l'ingegner Savonuzzi si accorse che i costi per la costruzione della tipo 360 avrebbero superato le possibilità finanziarie della Cisitalia. Egli ne parlò a Piero Dusio, invitandolo a rifletterci sopra, però Dusio volle raggiungere la meta che si era proposto, la Cisitalia da Gran Premio doveva nascere a tutti i costi. E così, nell'ottobre del 1947, l'ing. Savonuzzi, che dopo la fabbricazione delle 31 piccole monoposto D 46 con motore millecento si era anche occupato della realizzazione delle prime Cisitalia sport a due posti, già progettate dall'ing. Giacosa nel 1945, decise di rassegnare le proprie dimissioni, lasciando la casa torinese dopo due anni di collaborazione. Egli poi si dedicò ad un altro progetto di macchina da corsa: il prototipo di questa piccola monoposto — venne battezzata SVA — nacque presso le Officine Elettromeccaniche Vincenzo Leone a Torino. Come propulsore Savonuzzi scelse un motore sovralimentato di soli 813 c.c. di cilindrata, la macchina avrebbe dovuto essere prodotta in una discreta quantità — seguendo l'esempio della Cisitalia D 46 — presso la Società Valdostana per la Costruzione dei Motori, comunque la cosa non ebbe seguito e l'ing. Savonuzzi passò alla Ghia, per poi andare dalla Chrysler a Detroit, dove rimase per diversi anni. Poi venne di nuovo a Torino, alle dipendenze della Fiat.

Sorte insolita per una monoposto d'avanguardia

Ai primi del 1947 si iniziò a Torino la realizzazione della tipo 360, sotto la direzione tecnica dell'ing. Hruschka. Nel febbraio dello stesso anno venne chiamato anche il Professor Eberan von Eberhorst, un austriaco, collaboratore dell'Auto Union negli anni trenta; tuttavia von Eberhorst non rimase in Italia per lungo tempo, e ben presto passò in Inghilterra all'Aston Martin. Pare che tra Abarth e von Eberhorst non ci fosse stata la sempre dovuta reciproca comprensione. La dodici cilindri Cisitalia a quel tempo rappresentava l'apice della tecnica d'avanguardia, poiché disponeva di un motore centrale e di quattro ruote indipendenti; le masse erano raggruppate verso il centro, ottenendo così un'ottima distribuzione dei pesi. Le monoposto classiche di quell'epoca avevano ancora un motore anteriore, e generalmente anche un ponte posteriore rigido con balestre. Purtroppo le prospettive dell'ing. Savonuzzi dovettero ben presto avverarsi come crudele realtà: con la nuova macchina da formula uno le possibilità finanziarie della Cisitalia furono largamente superate (pare che la dodici cilindri sia costato la bellezza di 400 milioni di lire) e alla fine del 1948 la Cisitalia era finanziariamente giunta alla fine.

Contemporaneamente stava per essere terminato il primo esemplare della 360. La macchina — nel febbraio del 1949 — fece la sua unica apparizione in Italia, in occasione del Salone dell'Automobile di Torino, dove venne presentata in presenza del grande Tazio Nuvolari. Anzi, Dusio, per dare maggior rilievo alla prima mondiale del suo bolide, in presenza dei fotografi invitò Nuvolari a prendere posto nell'abitacolo della formula uno. Questo fat-

to ebbe un'importanza particolare: infatti fu l'ultima volta che Nuvolari si sedette in una macchina da Gran Premio, benché egli ancora nel 1950 avesse poi partecipato ad una gara, l'ultima, con una Cisitalia sport 1100 della Scuderia di Carlo Abarth. Poco dopo Piero Dusio partì per l'Argentina, dove già da tempo aveva stretto ottime relazioni, e dove più tardi, addirittura fondò, con l'appoggio del Governo del Generale Peron, una nuova ditta, l'Autoar, che fu la prima fabbrica di automobili dell'Argentina. Nella primavera del 1949 l'unica Cisitalia 360 completata, insieme ad una seconda, composta da pezzi sciolti, venne spedita in Argentina. Questo modello interessava gli argentini, perché avrebbe potuto rappresentare i colori sudamericani nelle corse di formula uno; comunque il progetto senza l'intervento e l'assistenza dei tecnici europei, era condannato a naufragare. La formula «litro e mezzo» con compressore, secondo la quale la tipo 360 era stata progettata, venne sostituita dalla formula due da due litri di cilindrata nel 1952 (senza compressore) e così la costosissima dodici cilindri di colpo perse ogni valore agonistico. La monoposto, ribattezzata «Autoar Grand Prix», vivacchiò inosservata fino al 1952 in qualche rimessa di Buenos Aires, infine si fecero dei collaudi, nella speranza di poter battere il record assoluto di velocità sudamericano. Clemar Bucci (nel 1948 aveva partecipato ad alcune corse europee, guidando una Maserati, più tardi, nel 1954, riapparve in Europa con una Gordini) venne scelto per l'impresa. Il tentativo si svolse in una mattinata invernale assai fredda, sull'autostrada che collega la capitale argentina all'aeroporto di Ezeiza; però non si poté ottenere la velocità sperata, la monoposto raggiunse solo 223,010 chilometri orari, un limite nettamente al di sotto dei valori possibili in teoria. Nel tentativo di lanciare la macchina in Argentina mancavano semplicemente i pezzi di ricambio ed anche certe attrezzature necessarie. La sovrintendenza era nelle mani dell'ing. R. Martinez de Vedia, professore al Politecnico di Buenos Aires. Dapprima si installò un banco prova, sballando anche tutti gli apparecchi speciali per il collaudo e la misurazione, giunti tre anni prima dall'Italia insieme alla macchina.

Nel gennaio del 1953 l'Autoar Grand Prix venne guidata ancora, durante una seduta di prove in vista del Gran Premio Ciudad de Buenos Aires. Al volante si alternarono per un giro ciascuno, Felice Bonetto e Clemar Bucci. Quando la vettura, terminato il primo giro con Bonetto, giunse ai box espellendo molto fumo, si constatò che un tubo dell'olio si era rotto. Riparato questo guasto Bucci effettuò il secondo giro, senza però poter cambiare essendosi bloccato il cambio. Ad un ulteriore controllo si poté stabilire che la temperatura dell'olio era salita parecchio, benché il motore avesse girato a regimi moderati. Inoltre la trasmissione integrale non poté essere innestata, poiché gli ingranaggi non corrispondevano. Comunque, era possibile guidare azionando solo le ruote posteriori. Infine la 360 non poté mai partecipare ad una corsa, e quando più tardi l'Autoar venne liquidata, la monoposto finì nel garage privato di Peron.

In circostanza assai avventurose la 360 poi andò a finire — nel 1960 — nel museo della Porsche di Stoccarda, dov'è tutt'ora esposta. Il pilota Anton von Dory, di origine ungherese, allora rappresentante della Porsche e della NSU a Buenos Aires, riuscì a spedire la ormai vecchia auto da corsa in Germania, in quella cassa, con la quale precedentemente una Porsche Spyder 1600 era stata inviata a Buenos Aires per farla partecipare alla Mille Chilometri del 1960. Mentre la spyder rimase inosservata in Argentina, disputando poi diverse corse sudamericane, la Cisitalia intraprese il suo viaggio verso l'Europa come Porsche.

Alla fine degli anni sessanta venne alla ribalta un secondo esemplare della Cisitalia 360. Su ordine



CONTINUAZIONE DA PAG. 31

di un collezionista americano questo veicolo venne rintracciato del Conte Lurani in un garage a Racconigi, nei pressi di Torino, e fu portato presso uno specialista bolognese per il restauro. Non si trattava di una macchina intera, ma dei singoli pezzi da rimontare, solo il gruppo motore-trasmissione era completo. Lurani ottenne da Ferry Porsche i microfilm dei disegni originali, e così si poté proseguire al restauro. Però il collezionista americano poi morì e la macchina venne acquistata dall'imprenditore inglese, Tom Wheatcroft, il celebre sponsor del povero Roger Williamson, che sul terreno del circuito di Donington, tanto famoso prima della guerra, possiede un moderno e ben attrezzato museo di automobili da corsa, appunto la «Donington Grand Prix Collection». Tuttavia il motore della Cisitalia esposta a Donington non è funzionante, il celebre albero a gomiti della Hirth è esposto separatamente e può essere ammirato dai visitatori.

Predecessore diretto della macchina da corsa moderna

Nella sua struttura la Cisitalia 360 svelava chiaramente il suo legame tecnico con delle macchine progettate precedentemente dal Professor Porsche, per esempio la Auto Union da Gran Premio o semplicemente la prima Volkswagen.

Se fosse stata sviluppata interamente sarebbe diventata la più formidabile «litro e mezzo» mai costruita. La sua architettura era modernissima. Il motore era a dodici cilindri con due gruppi orizzontali di sei cilindri opposti (56 x 51 mm = 1942 cm³) con camicie dei cilindri a umido. Le dimensioni del motore, secondo i dettami della tecnica moderna, erano superquadre, per poter raggiungere più alti regimi. Per questa vettura si fece largo uso di lega leggera. I doppi alberi a camme in testa erano comandati da alberini e da coppie di ingranaggi. L'albero a gomiti era scomponibile, del tipo Hirth, girava su sette supporti con cuscinetti a rulli. Le bielle erano in un solo pezzo. I due compressori volumetrici del tipo Centric a monostadio raggiungevano una pressione di alimentazione di 1,96 kg/cm². Inizialmente il propulsore avrebbe dovuto raggiungere 300 CV, ma nel 1952 a Buenos Aires, nel corso delle preparazioni in vista del tentativo di record, vennero registrati solo 280 CV a 8000 giri. Il traguardo, senz'altro raggiungibile, sarebbe stato di almeno 500 CV a 12.000 giri. Con una potenza elevata del motore e un basso peso della macchina (630 chili) sarebbe stato possibile raggiungere un rapporto peso-potenza dell'ordine di 1,5 kg/CV. Il cambio era a cinque marce sincronizzate, che poteva essere usato solo progressivamente (cioè 1 - 2 - 3 marcia, ecc.) e non selettivamente.

Il telaio, d'avanguardia per quei tempi, era tubolare ma formato da un traliccio semplice molto rigido. La sospensione anteriore del tipo Porsche comprendeva delle barre di torsione con doppi parallelogrammi longitudinali. La sospensione posteriore corrispondeva più o meno a quella della Volkswagen di allora, con due grandi bracci longitudinali e dei piccoli bracci trasversali, collocati alle barre di torsione poste longitudinalmente nel telaio.

La vettura aveva una linea modernissima, ma purtroppo le vicende della Cisitalia, che troppo presto — nel 1949 — andò in liquidazione, non permisero di perfezionare questo bellissimo progetto, che ancor oggi desta grande ammirazione.

Benché i progetti ideati dalla Porsche fossero

stati nettamente d'avanguardia, passarono diversi anni, prima che i costruttori di automobili da corsa si siano decisi definitivamente a passare al motore centrale. Furono gli inglesi a riproporre il motore centrale, nella seconda metà degli anni cinquanta. La grande affermazione di questa filosofia tecnica più avanzata, si ebbe quando l'australiano Jack Brabham si laureò due volte campione del mondo (nel 1959 e nel 1960) al volante della leggera Cooper con motore quattro cilindri Coventry-Climax — centrale — di due litri e mezzo. La prima macchina da competizione a motore centrale venne costruita nel lontano 1923 dalla Benz, che su brevetto del dottor Edmund Rumpler realizzò una due litri della formula di allora. Nel Gran Premio d'Europa a Monza del 1924 le due Benz guidate da Minoia e Hörner si piazzarono al quarto e quinto posto. Le prime vittorie di una macchina da Gran Premio a motore centrale si ebbero solamente nel 1934, si trattava appunto delle Auto Union.

Oltre alle già descritte monoposto, la Cisitalia produsse anche delle attraenti biposto sport, il cui concetto generale era stato stabilito già nel 1945 dall'ing. Giacosa. Comunque, la sport vennero poi realizzate sotto la direzione dell'ing. Savonuzzi, che collaborò con la Cisitalia dall'agosto 1945 all'ottobre 1947. Giacosa aveva progettato un telaio tubolare con una sospensione indipendente anteriore, uguale a quella della monoposto D 46, e con un assiale rigido posteriore. Molte parti meccaniche provenivano dalla monoposto, come per esempio il motore, mentre non veniva più usato il cambio semiautomatico a tre rapporti. La biposto debuttò il 22 giugno 1947 alla prima Mille Miglia del dopoguerra.

Le prime sport

Dopo la realizzazione del primo telaio sport Dusio si mise in contatto con diversi carrozzieri, ma per finire fu l'ingegner Savonuzzi stesso a disegnare le prime carrozzerie, di carattere nettamente aerodinamico. Egli creò un coupé lungo e filante, la cui linea ricordava quella della Fiat 508 C 1100 Mille Miglia costruita nel 1937-38; comunque la linea disegnata da Savonuzzi era ancora più filante ed elegante. La carrozzeria venne realizzata da Colli, e quando il vestito grezzo d'alluminio era pronto, già si proseguì ai collaudi su strada, in quanto si trattava della primissima macchina a due posti disponibile. Savonuzzi poi disegnò una seconda carrozzeria, pure una berlinetta aerodinamica, però munita di grandi pinne sopra i parafanghi posteriori. Pare che Savonuzzi in determinati dettagli si fosse lasciato influenzare — a richiesta di Dusio — dalla Buick privata di costui. Il secondo esemplare (con le «ali») venne carrozzato da Alfredo Vignale, un'ex collaboratore degli Stabilimenti Farina (gli Stabilimenti Farina appartenevano a Giovanni Farina, fratello del più celebre Pinin Farina), che con la sua mano da maestro seppe perfezionare la linea che Savonuzzi aveva proposto. Ne risultò una piccola sensazione stilistica, una carrozzeria chiusa, veramente attraente, oltre ad essere molto efficace come aerodinamica. Il parabrezza era a punta, composto da due vetri, in quanto a quell'epoca non era ancora possibile realizzare dei parabrezza curvi. Sopra il bordo superiore del lunotto posteriore venne applicato un'arco sottile di lamiera per guidare i filetti d'aria, riducendo così la resistenza. Le pinne posteriori, assai pronunciate, aiutavano a stabilizzare la macchina ad alta velocità. Il terzo telaio andò alla Garelli, dove si procedeva alla realizzazione della carrozzeria aperta del tipo spider, poi denominata tipo «Sport» o «Super Sport», ma che infine venne sempli-

cemente chiamata tipo «Nuvolari», poiché l'asso mantovano partecipò alla Mille Miglia appunto con questa Cisitalia aperta. Sulle spider le pinne posteriori vennero quasi completamente tagliate, lasciando solo una base assai larga di tale congegno aerodinamico. Altri due spider vennero carrozzati dagli Stabilimenti Farina, dove la forma della macchina aperta fu ritoccata e rifatta nella sua linea definitiva. All'inizio del 1947 un telaio — il sesto — andò alla Carrozzeria Pinin Farina (diversi anni più tardi il nome mutò in Pininfarina), qui il grande maestro aveva già preparato i disegni per un coupé da produrre in serie, quel famoso coupé, la cui linea recò un apporto decisivo alla impostazione di uno stile sostanzialmente innovatore nell'architettura dell'automobile.

Debutto della sport alla Mille Miglia del 1947

Alla Mille Miglia del 1947 la Cisitalia iscrisse ben cinque macchine, i cui motori — pure da 1089 cm³ — erano stati preparati e provati al banco con la massima cura. Piero Dusio ebbe a sua disposizione uno spider — poi denominato appunto tipo Nuvolari — il cui propulsore erogava 62 CV a 5500 giri. Bernabei partì con il primo coupé, quello senza pinne posteriori, disegnato da Savonuzzi e realizzato da Colli. A Piero Taruffi invece venne messa a disposizione la berlinetta con le grandi pinne posteriori, disegnata da Savonuzzi e realizzata da Vignale, mentre a Minetti e a Nuvolari vennero aggiudicati i due spider rimanenti. Pare che il motore di Nuvolari fosse stato quello meno potente.

Le due prime Mille Miglia del dopoguerra erano più lunghe del normale, in quanto il percorso toccava anche Milano e Torino, e così la distanza totale era passata dai classici 1600 ad oltre 1800 chilometri. La vittoria andò a Clemente Biondetti con una Alfa Romeo Coupé otto cilindri 2900 senza compressore, comunque il grande eroe della giornata era di nuovo l'intramontabile Tazio Nuvolari — ormai cinquantacinquenne — al volante della piccola Cisitalia 1100: egli giunse secondo, a 16 minuti dal vincitore, seguito dai compagni di squadra Bernabei e Minetti.

A Roma, dopo 714 del 1823 km, Nuvolari guidava la classifica davanti all'Alfa Romeo di Biondetti. A Firenze, dopo 1154 km, «Nivola» si trovava ancora al comando, con circa due minuti di vantaggio su Biondetti, seguito a sua volta da Minetti e Bernabei. Biondetti superò il Passo della Futa, negli Apennini, usando soltanto la terza, mentre sulle strade montagnose le Cisitalia sfoggiarono tutta la loro agilità.

Biondetti poteva sperare ancora negli ultimi tratti del percorso, quelli autostradali tra Torino, Milano e Brescia, lì avrebbe potuto usare tutta la potenza del suo mezzo. Probabilmente quella Mille Miglia l'avrebbe vinta Tazio Nuvolari con la Cisitalia, ma a un'ora dal termine, Nuvolari — che aveva appunto una macchina scoperta — si imbatté in un temporale tremendo con raffiche di grandine di inusitata violenza. L'acqua penetrò nello spinterogeno del motore 1100, Carena, il meccanico di Nuvolari, impiegò una ventina di minuti prima di localizzare il guasto e poi eliminarlo, e così Clemente Biondetti poté finalmente assumere il comando della durissima corsa, vincendo con oltre 16 minuti di vantaggio su Nuvolari. Va segnalata anche una performance eccezionale della berlinetta, quella senza pinne, portata da Bernabei al terzo posto in classifica finale. Sugli ultimi tratti autostradali ottenne la più alta media di tutti i partecipanti, oltre 154 kmh, una prestazione che poté essere attribuita — oltre che alle



eccellenti capacità di guida di Bernabei — anche alle qualità aerodinamiche della carrozzeria.

Due anni di vittorie

Nel periodo tra il 1947 e il 1949, i piloti delle Cisitalia salirono molte volte sul podio dei vincitori, anche se qua e là le vittorie andavano alle azzurre Simca-Gordini. Nel 1947 Piero Taruffi vinse a Vercelli, a Roma, al Circuito del Lido, come anche alla corsa in salita svizzera di Sierre-Montana, disputata nel dicembre dello stesso anno quindi, in questo esperimento quasi unico, le macchine partirono munite di catene da neve. Con la D 46 Taruffi stabilì il miglior tempo della categoria corsa, mentre la vittoria assoluta andava alla MG sport dello svizzero Phatthey.

Nello stesso anno Piero Taruffi si laureò campione italiano della categoria corsa fino a 1500 cc. A Livorno le Cisitalia avevano ottenuto una vittoria quadrupla con Venturi al primo posto; Hans Stuck vinse sul veloce circuito di Hockenheim, alla prima corsa in salita austriaca del dopoguerra, disputata presso Innsbruck, egli, sempre con la D 46, stabilì il miglior tempo della giornata.

Alla celebre corsa in salita francese del Mont Ventoux vinse il francese. Una prova assai originale venne effettuata il 9 marzo 1947 in Egitto, dove, secondo il gusto particolare di Dusio, non meno di 16 piloti si sono cimentati con altrettante Cisitalia D 46 identiche, assegnate a sorte prima del via. La manifestazione, alla quale assistevano solo 6000 spettatori (pare che Dusio ci abbia perso parecchio denaro) si svolse su di un circuito al Cairo, sull'Isola del Nilo di Ghezira, ricca di giardini e ville, dove si aveva approntato un circuito lungo 1450 m, unendo insieme alcune strade. I piloti della Cisitalia erano tra l'altro Taruffi, Dusio, Cortese, Chiron, Brivio, Ascari, Serafini, Tenni, Tadini, Paganì, Gherzi, Lurani e Banti. Si combattè su due eliminatorie ed una finale, dalla quale risultò vincitore Franco Cortese; Taruffi, al comando in finale, retrocesse al terzo posto, poiché si erano smollate le viti di fissaggio del carburatore. Di persona (Re Faruk consegnò la coppa d'oro a Cortese. Più tardi questi fece esaminare il trofeo da un orefice: era veramente dell'oro. L'idea di far gareggiare dei piloti qualificatissimi con delle vetture identiche, sorteggiate prima del via, fu copiata d'altronde con la International Race of Champions (IROC), svoltasi nell'ottobre del 1973 e nel febbraio del 1974 sui circuiti americani di Riverside e Daytona. Negli Stati Uniti tutti corsero con delle Porsche Carrera RS.

Corse avvincenti in Svizzera

Nel 1947 la Cisitalia realizzò anche una versione maggiorata del quattro cilindri classico: con un lieve aumento dell'alesaggio la cilindrata venne portata a 1200 cc. Questo motore veniva utilizzato quando le Cisitalia dovevano battersi con delle avversarie di cilindrata superiore. Il motore 1200 toccava i 74 CV.

Nel 1947 le D 47 subirono una netta sconfitta al « Prix du Léman » su di un circuito cittadino di Losanna, dove il principe siamese Bira e Raymond Sommer, ambedue al volante delle Simca-Gordini, si piazzarono ai primi due posti, davanti alle Cisitalia di Taruffi e Loyer. Nella stagione successiva, esattamente il 3 luglio 1948, le Cisitalia si presero una rivincita in un'altra gara elvetica, e cioè il « Premio di Berna », che si svolse sul circuito del Bremgarten. Qui Taruffi, Stuck e Bonetto ottennero una triplice vittoria a favore della Cisitalia, davanti alle Simca-Gordini, che erano guidate tra l'altro da

Sommer, Bira, Trintignant e Manzon. A Berna lo svizzero Claude Berheim si presentò al via con una versione della D 46 rinnovata, si trattava di una macchina costruita in solo quattro esemplari e presentata già nel 1947 al Salone di Milano. La carrozzeria era stata rinnovata a causa dei serbatoi supplementari laterali. Il musetto comprendeva una griglia ovale assai larga, mentre anche il motore era stato modificato in alcuni particolari.

Hans Stuck ottenne una vittoria assoluta alla corsa in salita Aosta-Gran San Bernardo, lunga ben 33 chilometri e comprendente un dislivello di 1890 metri. La D 46 del tedesco vinse davanti alla Maserati 2000 del biellese Giovanni Bracco. Sempre nel 1948, le Cisitalia 1100 Sport ottennero i posti d'onore al Giro di Sicilia, dove Taruffi e Macchieraldo giunsero secondo e terzo alle spalle di Clemente Biondetti su Ferrari 2000 12 cilindri. Le « Cisi » ottennero un grande successo anche al circuito di Mantova: nella gara delle sport, Macchieraldo, Bonetto e Scagliarini giunsero rispettivamente primo, secondo e quarto; si trattava di una Cisitalia biposto rinnovata, del tipo 204 con carrozzeria a torpedo e parafanghi parzialmente staccati tipo motocicletta, mentre la sospensione anteriore era del tipo Porsche con barre di torsione. Sempre a Mantova la monoposto D 46 ottenne un successo quadruplo, con Bonetto, Cortese, Varzi e Macchieraldo. Qui Felice Bonetto visse una giornata di grande forma: in pochissimi giri passò dalla quarta alla prima posizione, staccando poi tutti. Egli si laureò anche campione italiano della formula due (macchine fino a due litri di cilindrata), fu per questo successo che Ferrari lo assunse poi nella propria squadra in vista della stagione agonistica del 1949.

Va ricordata anche la generosa Mille Miglia disputata da Bonetto con la Cisitalia del tipo Nuvolari nel 1948: egli infatti dopo 1300 chilometri di corsa passò al comando, dopo il ritiro della Ferrari 2000 di Tazio Nuvolari, ma poi, nei pressi di Asti, dovette ritirarsi per la rottura di una valvola. Vinse di nuovo Biondetti, con una Ferrari 2000.

Per la Cisitalia anche il 1948 fu un'anno ricco di soddisfazioni sui campi di gara, comunque le pesanti difficoltà finanziarie avevano da tempo cominciato ad allungare la propria ombra.

La liquidazione dell'azienda

Nella primavera del 1949 si era giunti al punto, in cui la Cisitalia si trovò sotto l'amministrazione di un commissario: nel mese di febbraio il caso Dusio-Cisitalia era passato in Tribunale, i 656 creditori discussero i provvedimenti da prendere, i debiti oltrepassavano il miliardo di lire. Solo per la vettura da Gran Premio si erano spesi oltre 400 milioni. E così la Cisitalia dovette essere liquidata. In Corso Peschiera 251 (sede della Cisitalia) si tentò di imputare il debito alle restrizioni dei crediti, che l'allora ministro del bilancio e successivamente Presidente della Repubblica Luigi Einaudi aveva già deciso nell'autunno del 1947: per queste restrizioni diverse ditte italiane erano poi state dichiarate fallite, come per esempio la Caproni e la Isotta Fraschini. Già nel 1948 Carlo Dusio, figlio del proprietario, si era recato negli Stati Uniti, portandosi con se due coupé Cisitalia con la speranza di poter trovare la soluzione giusta attraverso l'esportazione negli Stati Uniti. Max Hoffmann, la cui sede si trovava alla Park Avenue di Nuova York, divenne importatore americano della marca italiana; egli infatti riuscì a vendere parecchie Cisitalia 202 biposto, che allora costavano ben 6800 dollari. Un esemplare del cabriolet carrozzato dagli Stabilimenti Farina venne acquistato da Henri Ford II, egli lo mise in una grande vetrina di Long Island.

Prima che la crisi della Cisitalia avesse raggiunto il suo culmine, Piero Dusio aveva pensato alla possibilità di trasferirsi in Argentina, per fabbricarvi delle automobili. Egli aveva già avuto parecchi colloqui privati con il Presidente Peron e si era in

tal modo assicurato la fiducia dell'uomo di stato; infatti Dusio poi si trasferì — nel 1949 — nella Repubblica sudamericana, su richiesta del governo argentino. Poi egli nel 1950 fondò l'Autoar (Automotores Argentinos), la prima fabbrica automobilistica argentina, la cui sede era a San Fernando, a Nord di Buenos Aires. Una consistente parte della Cisitalia in liquidazione venne acquistata dal governo Argentino; Dusio poi riuscì ad acquistare la maggioranza delle azioni Autoar. Più tardi anche questa ditta sarebbe stata liquidata, mentre una celebre vettura Autoar Grand Prix, vale a dire la Cisitalia/Porsche del tipo 360, venne regalata al Presidente Peron, con il secondo fine di assicurarsi l'aiuto del presidente per eventuali progetti successivi. Piero Dusio di tanto in tanto veniva in Italia, partecipò anche alla Mille Miglia del 1952, insieme al figlio Carlo, però dovette abbandonare ben presto. Oggi Piero Dusio vive ancora a Buenos Aires, il suo campo d'attività ora copre altri interessi: da anni egli si dedica alla costruzione di villette di lusso e di chalet. Il 13 di ottobre del 1974 egli compirà 75 anni.

La Squadra Abarth con vetture Cisitalia

Il 15 aprile 1949 Carlo Abarth, fino allora direttore sportivo della Cisitalia, fondò la Abarth & Co., con sede in via Trecate a Torino. La nuova azienda con propria scuderia si occupò della revisione, delle riparazioni e dell'impiego delle macchine da competizione Cisitalia, che furono ulteriormente elaborate e migliorate, in vista della nuova stagione. L'Abarth poi intraprese anche la fabbricazione delle marmitte, per le quali divenne famosa. I piloti ufficiali di Carlo Abarth erano Piero Taruffi, Guido Scagliarini ed il collaudatore Adolfo Macchieraldo.

Le Cisitalia dell'Abarth vennero dipinte di grigio argento. Guido Scagliarini, modenese, entrò nell'Abarth grazie all'interessamento del suo amico Felice Bonetto, che nel 1949 faceva già parte della Scuderia Ferrari. Il padre di Scagliarini, Armando, era un agiato latifondista emiliano che poi finanziò l'Abarth, assumendone l'amministrazione. A lui si aggiunse poi anche il figlio più giovane, Carlo, che si occupò pure dell'amministrazione, tentando anche la sua fortuna come pilota. La giovanissima Squadra Abarth utilizzò le rinnovate Cisitalia monoposto e sport, munendo la D 46 del motore 1200 mentre la sport era lo spider nuovo con carrozzeria a torpedo, del tipo 204, come già utilizzato nella stagione precedente. Si trattava della biposto con sospensione anteriore a barre di torsione, mentre l'assale posteriore rimaneva rigido. I parafanghi anteriori erano del tipo da motocicletta. Guidate da Scagliarini, Taruffi e Macchieraldo le Cisitalia-Abarth ottennero ben 18 primi posti, per di più Taruffi si laureò campione italiano della formula due per il 1949, mentre Scagliarini riusciva a conquistare il titolo di campione italiano della categoria sport 1100, imponendosi al volante della 204. Piero Taruffi conquistò due vittorie « assolute » nelle corse in salita di Susa-Moncenisio ed Aosta-Gran San Bernardo, battendo con la sua Cisitalia monoposto 1200 avversari con macchine ben più potenti. Al circuito di Senigallia la Squadra Abarth composta da Taruffi, Macchieraldo e Scagliarini ottenne una triplice vittoria. La monoposto 1200 e la sport 1100 vennero impiegate anche nella stagione 1950, comunque ora le vetture non si chiamavano più Cisitalia, ma Abarth. Al Gran Premio di Napoli 1950, vinto da Franco Cortese con una Ferrari 2000, lo spagnolo Godia con una D 46 1200 si piazzò ancora sesto. Al volante della 204 sport 1100 della squadra di Carlo Abarth, Tazio Nuvolari disputò l'ultimissima corsa della sua lunga carriera. Era il 10 aprile del 1950. Il grande pilota mantovano si aggiudicò la vittoria di classe nella corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino, lunga 8 chilometri e 430 metri. La biposto con motore 1100 allora sviluppava 64 CV.

Tre anni più tardi la vita di Tazio Nuvolari fu

Nel segno dello stambecco

stroncata dalla grave malattia, terminava così un'esistenza ricca di vittorie e di delusioni.

Ma facciamo un passo indietro, ritornando al 1947, nei tempi euforici della marca torinese. Dopo i primi successi della monoposto D 46 Dusio si accinse a far lanciare il suo modello sport a due posti, derivato sempre dalla macchina da corsa. Nell'inverno 1946-47 venne costruito il primo esemplare di questa vettura, la cui base si deve all'ing. Giacosa, che l'aveva già disegnata nel 1945, mentre poi l'ing. Savonuzzi proseguì alla realizzazione. Il motore da 1089 cc rimase quella della D 46. Il debutto della vettura, costruita in due versioni — spider aperto o coupé aerodinamico (con pinne e senza pinne) — avvenne, come già detto, in occasione della Mille Miglia del 1947.

Le eleganti vetture sportive

Il telaio tubolare in cromo-molibdeno era munito di una sospensione anteriore indipendente con balestra trasversale superiore, mentre l'assale posteriore era rigido, con scatola in lamiera saldata. Gli ammortizzatori (doppi sull'assale posteriore) erano telescopici e non a frizione come sulla prima versione della monoposto. Il passo era di 240 cm, mentre la carreggiata anteriore era di 125,8 cm e di 124,7 cm posteriore. Lo spider guidato da Nuvolari alla Mille Miglia, si chiamava tipo « Sport » per la versione normale, oppure « Sport Special » per quella spinta. Più tardi si parlò sempre del tipo « Nuvolari ». Il coupé aerodinamico con le pinne venne chiamato tipo « Mille Miglia ». Tutti i modelli avevano una carrozzeria in alluminio. In base al rapporto di compressione (7,5:1, 9,5:1 e 9,8:1) il motore alimentato da un carburatore Zenith erogava 50, 55 o 60 CV a 5500 giri, mentre la velocità massima si aggirava sui 165 kmh, per la Sport Special, addirittura e 195 kmh per la Mille Miglia (valori indicati dal catalogo della Cisitalia stessa). Il motore era accoppiato al cambio Fiat a quattro rapporti.

La tipo Nuvolari non era tanto indicata per una produzione in serie, in quanto non era abbastanza comoda e spaziosa. Per una certa produzione era necessario lanciare un nuovo modello più adatto. Anche in questo senso la Cisitalia ebbe una mano fortunata, soprattutto grazie alla collaborazione con il grande carrozziere torinese Pinin Farina (più tardi il nome cambiò in Pininfarina).

Nel corso del Gran Premio d'Italia, svoltosi il 7 settembre 1947 a Milano su un circuito cittadino nei pressi della Fiera (la pista di Monza venne riaperta soltanto nell'Ottobre del 1948, avendo subito notevoli danni durante la guerra), Dusio presentò il nuovo coupé di colore verdecino, sempre con motore da 1089 cc (50 CV a 5500 giri), carrozzato da Pinin Farina, denominato 202 biposto Gran Sport, che la stampa specializzata mondiale definì come « una delle vetture più belle dei nostri tempi ».

Oggi un esemplare del coupé di Pininfarina è esposto al Museo dell'Automobile di Torino. Una targa posta accanto dice: « La linea di questa vettura disegnata da Pinin Farina nel 1946 ha recato un apporto decisivo all'impostazione di uno stile sostanzialmente innovatore nell'architettura di un'automobile. E' una realizzazione che meglio di qualsiasi altra testimonianza riassume e documenta l'opera del grande carrozziere torinese scomparso nel 1966 ».

Con un'altezza di soli 140 cm la 202 era una delle macchine più basse di quell'epoca. Con la linea disegnata da Pinin Farina si era ottenuto una larghezza massima interna, evitando delle sporgenze laterali, che nei tempi precedenti venivano dettate dalla linea dei parafranghi. La 202 venne costruita — con certe interruzioni — fino nel 1952; gli Stabilimenti Farina realizzarono la versione cabriolet, seguendo però sempre la stessa linea. Nell'anno 1951 un esemplare chiuso venne addirittura esposto al Museum of Modern Art di Nuova York

come bel esempio di una linea di automobile, ed è tutt'ora esposta, in pianta stabile, come documento di stile. Questa unica Cisitalia veramente prodotta in serie (circa 200 coupé e 50 cabriolet) poteva raggiungere una velocità massima di 165 kmh, pesava 770 chili, il telaio era lo stesso della « Sport » o « Sport Special ».

La Cisitalia continua con Carlo Dusio

Dopo la liquidazione del 1949 la Cisitalia non scomparve, poiché Carlo Dusio, figlio del fondatore della marca torinese (il padre dal 1949 si era stabilito in Argentina) aprì una nuova ditta, la Cisitalia Automobili S.p.A., con un capitale di 10 milioni di lire. La direzione era in Via Bricherasio 11 a Torino, mentre lo stabilimento era situato a Racconigi (circa 25 chilometri a sud di Torino), in Via Marconi 10. A Racconigi venne ripresa la produzione delle automobili Cisitalia, comunque ci furono delle interruzioni, qui si produsse anche degli accessori per automobili, quindi fu iniziata anche la revisione di macchine utensili; anzi più tardi la Cisitalia si concentrava sempre più su questo campo. Il 1951 fu un'anno transitorio, la marca rimase quasi inosservata, però nel marzo del 1952, in occasione del Salone dell'Automobile di Ginevra, la casa piemontese diede nuovamente dei segni di vita, presentando un nuovo modello, la 202 D, del quale però furono prodotti solo quattro esemplari, due coupé e due cabriolet. La linea del coupé corrispondeva alla 202 biposto Gran Sport di Pinin Farina: come motore si scelse un'unità completamente diversa dai soliti propulsori di derivazione Fiat, si trattava di un motore per motoscafi, un BPM, prodotto dalla Botta & Puricelli di Milano. Era un quattro cilindri a corsa lunga delle dimensioni di 89 x 110 mm = 2772 cc. Botta non era uno sconosciuto nel mondo dell'automobile, già nel 1921 aveva approntato, insieme a Silvani, una piccola vettura da corsa della categoria « voiturettes », denominata « SB ».

Il motore BPM destinato alla Cisitalia 202 D aveva delle camere di combustione emisferiche, le valvole venivano azionate da aste e bilancieri, la potenza massima si aggirava sui 160 CV a 5300 giri. L'alimentazione avveniva per mezzo di un carburatore invertito a doppio corpo Zenith. Il ponte posteriore non era rigido, ma del tipo De Dion, mentre il cambio a cinque rapporti era accoppiato al differenziale. La velocità massima avrebbe oltrepassato i 200 kmh, raggiungendo i 220 kmh per la versione più spinta, detta del tipo Competizione.

Piero Dusio, nuovamente in Italia, con una 202 D si presentò alla Mille Miglia del 1952, accompagnato dal figlio. Però la 202 D ben presto venne eliminata da un'avaria alla frizione. Il motore BPM a corsa lunga si adattava molto bene come motore da motoscafo, dove il carico è costante e unitario, ma non come propulsore di automobili.

Nel 1952 il quattro cilindri BPM venne anche installato in un telaio D 46 della piccola monoposto, per l'occasione munita anch'essa di un ponte De Dion con il cambio accoppiato al differenziale. La cilindrata del BPM venne ridotta a due litri, in modo che la macchina corrispondesse ai regolamenti della formula due di allora. Questa monoposto però rimase semplicemente un esperimento, senza mai poter partecipare a qualche gara.

Le ultime Cisitalia

La Cisitalia ormai si concentrava sempre più sul-

le macchine utensili; come produttrice di automobili essa si limitava semplicemente alle presenze a qualche salone, ormai non si poteva più parlare di una produzione vera e propria. Al Salone di Ginevra del 1953 vennero presentati tre modelli: ancora la 202 D con motore 2800, una nuova 303 DF (spider e coupé) con motore Fiat 1100 preparato, ed infine la nuova 505 DF, quest'ultima era una versione speciale della Fiat 1900. La carrozzeria era da coupé a due porte; il motore a due carburatori erogava una potenza di 80 CV, venne accoppiato con un cambio a cinque rapporti. Nell'autunno del 1953 — al Salone di Torino — debuttò la 33 DF voloderante, che era una Fiat 1100 con carrozzeria speciale (coupé e spider) e motore potenziato. Il propulsore con due carburatori erogava 70 CV a 5800 giri, la velocità massima era di 170 kmh. Poi fino al 1956 la Cisitalia praticamente non produsse più automobili. Nel 1959 e nel 1961 si presentò di nuovo al Salone di Torino, mostrando questa volta una graziosa macchinetta spider che si basava sulla Fiat 600 D, con una cilindrata portata a 850 cc. Le ruote anteriori erano munite di freni a disco: il motore erogava 54 CV a 6000 giri, era più o meno la potenza che la primissima Cisitalia, cioè la monoposto D 46, aveva erogato una quindicina d'anni prima con un motore 1100 molto « tirato ».

La Cisitalia fu definitivamente sciolta nel 1965, la marca sparì per sempre. Oggi Carlo Dusio abita sempre a Torino, lavora presso la rappresentanza della Karmann di Osnabrück.

Veterane ricche di successo

Alle corse nazionali svizzere delle monoposto, Cisitalia si cimentarono ancora per tanti anni (fino nel 1961). Si trattava delle D 46 che nel 1948 erano state acquistate da André Canonica, Hubert Joly e Claude Berheim. L'ex macchina di Joly venne ancora pilotata da due donne, prima da Claire Guldinmann, poi da Rita Rampinelli. L'ex D 46 di Bernheim invece, quella con la carrozzeria più moderna e i serbatoi laterali, passò al celebre « bugattista » Paul Waldner, dopo venne acquistata da Albert Leuenberger, il quale nel 1956 si laureò campione nazionale svizzero delle monoposto, al volante di un modello, che ormai contava otto anni di vita. La cilindrata era stata portata a 1200 cc. Sia la Cisitalia D 46 guidata dalle due donne, quanto quella guidata poi da Leuenberger, oggi sono proprietà di un collezionista svizzero, che può vantarsi di possedere un centinaio di automobili più o meno di prestigio.

La grande epoca della Cisitalia era già terminata con la liquidazione avvenuta nel 1949, successivamente la marca vivacchiò, senza più raggiungere la dinamicità degli « anni d'oro ». Dal 1946 al 1949 si ebbero dei riguardevoli risultati tecnici. Nel 1946 — appena terminata la guerra — la Cisitalia era stata la prima marca a produrre delle monoposto nuove, queste macchinette furono praticamente fabbricate « in serie » (31 esemplari); la D 46 fu anche la prima automobile con telaio tubolare a traliccio. Poi anche le sport seppero tenere alti i colori della casa torinese, offrendo dei risultati sbalorditivi, sopra tutto alla Mille Miglia degli anni 1947 e 1948. Poi venne la tipo 360 Gran Premio, progettata dalla Porsche; era una monoposto modernissima di assoluta avanguardia. Infine ci fu la 202 biposto Gran Sport, con la quale Pinin Farina creò un'opera da grande maestro della carrozzeria. Con la scomparsa della Cisitalia, la marca dello stambecco dorato sullo scudo azzurro, sparì un nome prestigioso, che nella paletta delle piccole marce sportive di carattere individuale rappresentava una pennellata di un colore molto vivace e piacevole.

Adriano Cimarosti