

Cisitalia

UNA STORIA ITALIANA

Nell' Italia dei primi anni del dopoguerra tutti erano intenti a ricostruire il Belpaese e a tornare alla normalità nella vita di tutti i giorni. Non faceva eccezione il settore dell'industria automobilistica dove era ancora possibile, per i costruttori minori, realizzare modelli in piccola serie utilizzando magari alcune parti della componentistica derivanti dalla produzione in grande serie di altre case. Nel 1946 Piero Dusio, un industriale torinese appassionato di automobili, decise di intraprendere la sua avventura a quattro ruote, che lo avrebbe portato a creare uno degli indiscussi capolavori della storia dell'automobile. Pochi sanno che il frutto di questa creazione è la prima e anche l' unica automobile esposta in pianta stabile fin dal '51 in un museo di arte moderna, il MOMA di New York. Cisitalia il nome del marchio, 202 il modello. Le sue linee uscirono dalla geniale creatività di Pinin Farina e Giovanni Savonuzzi, e furono prese ad esempio da tutta la successiva produzione automobilistica mondiale. La 202 venne presentata nel 1947 ed era assemblata sul telaio modificato della prima Cisitalia costruita, la vettura da gran premio D46. Le versioni offerte al pubblico erano tre: 202 Berlinetta (Coupè), 202 Cabriolet, 202 Spider Mille Miglia detta anche Spider Nuvolari. La carrozzeria era interamente in

alluminio e il motore era il quattro cilindri di origine Fiat 1100, opportunamente potenziato per fargli raggiungere i 65 CV di potenza e i 160 km/h di velocità (180 km/h per la Spider). Nonostante il successo iniziale, dovuto all'ottima accoglienza da parte del pubblico più attento, e le vittorie nelle competizioni e nei concorsi d'eleganza, già nel 1949 iniziarono le prime difficoltà per l'azienda. Sotto la pressione dei creditori la Compagnia Industriale Sportiva Italiana venne posta in amministrazione controllata. Nel 1951 Piero Dusio si trasferì in Argentina nella speranza di riprovare, da lì, a conquistare il ricco mercato americano. Cosa che purtroppo non gli riuscirà nonostante un breve promettente accordo con la Ford e l'uscita di nuovi modelli. La storia degli ultimi cinque esemplari della 202 merita però di essere raccontata. Il figlio di Dusio, Carlo, rimasto a Torino a dirigere la fabbrica italiana, volle continuare la produzione del modello 202, ma con caratteristiche di telaio e carrozzeria migliorate ed una meccanica più importante, denominandolo 202D. Tra il '52 e il '55 furono così allestiti solamente tre coupè e due spider sulle quali vennero montati motori di derivazione motonautica, costruiti su licenza della B.P.M., nelle cilindrata di 2000 cc (una coupè ed una spider) e 2800 cc (due coupè ed una spider). Una delle due Cisitalia 202D oggi esistenti è



un'affascinante coupè con motore 2800. E' verniciata in un bel colore rosso amaranto brillante e ha sportivissimi interni blu cobalto. La potenza del suo motore è di 160 CV, mentre la velocità massima è di circa 230 km/h. Quando si ha la fortuna di incontrare una 202 (dei 221 esemplari costruiti), magari in una rievocazione della

Mille Miglia o in occasione di un semplice raduno di appassionati di auto d'epoca, c'è sempre chi, colpito dall'armonia delle sue linee, si chiede di che macchina si tratti. Quindi si avvicina incuriosito al bellissimo stemma blu e oro raffigurante lo stambecco per poi, sorpreso, leggere in elegante corsivo **Cisitalia**



