

Nino Balestra  
**INTENSAMENTE CISITALIA**

*Conferenza tenuta il 28 ottobre 1995  
Al Museo Nazionale della Scienza e della Tecnica*

**NINO BALESTRA**

Porto i saluti di Carlo Dusio che è in Giappone: sarebbe intervenuto molto volentieri e avremmo avuto una testimonianza di prima mano, ma non gli è stato possibile.

Cercherò quindi io stesso di riassumere anche i suoi ricordi.

Quando ho scritto il libro "Cisitalia", una quindicina di anni fa, assieme a Cesare De Agostini, sono emersi molti documenti.

Tutti i protagonisti, Corrado Millanta per primo, che ha un archivio enorme, ma anche l'Ingegnere Giacosa, l'Ingegnere Savonuzzi e Carlo Dusio stesso hanno preferito che tutto convogliasse in un punto unico.

Per cui oggi abbiamo un archivio Cisitalia, molto nutrito e molto interessante, dato in gestione al Museo dell'Automobile Bonfanti proprio perché così possa vivere ed essere consultabile da tutti.

La storia della Cisitalia nasce sul finire della guerra da un'idea di Piero Dusio, industriale torinese molto ricco, tanto che in quei giorni si soleva dire che i genitori portavano i ragazzini in Piazza San Carlo a Torino per dire: "Vedi questa è Torino: di qua è tutto di Agnelli, di là è tutto di Dusio".

Era veramente una potenza in quel momento, Presidente della Juventus, grande appassionato sportivo di automobilismo, aveva già una scuderia sua, la scuderia Torino.

Fece anche dei Gran Premi di Formula Uno, arrivò quinto credo al Gran Premio di Montecarlo del '35 o '36, fece un terzo assoluto con un Alfa 8C 2900 alla Mille Miglia del '38, per cui si può dire che fosse un ottimo pilota.

Era un uomo molto vulcanico e geniale, importatore e distributore per l'Italia della tela cerata.

Quando la guerra ormai stava per finire pensò che alla ripresa dello sport automobilistico sarebbe stata interessante una proposta nuova: una vettura uguale per tutti, su cui mettere a confronto tutti i grandi campioni.

Ne parla con l'Ingegnere Giacosa il quale abbozza un progetto, per ricavare una monoposto da organi meccanici di produzione di serie Fiat, allo scopo di contenere i costi e poterla produrre in un certo numero di esemplari.

È interessante esaminare la prima lettera che Giacosa scrive a Dusio, in cui fa un bilancio di quello che si potrebbe fare, e dice: "Potremmo partire dal telaio della Topolino riducendo

opportunamente la parte posteriore; il motore dovrebbe essere il 1100 del tipo S che noi elaboreremo adeguatamente”.

È un documento molto interessante a cui seguono anche degli schizzi dai quali si intravede il telaio, le sospensioni, il ponte posteriore (che è abbassato) e il motore 1100.

Uno dei primi brevetti Cisitalia è quello relativo all’abbassamento del differenziale, che avviene con il rovesciamento all’indietro del ponte, con l’albero che passa sotto in modo di guadagnare circa quattordici centimetri.

Quasi subito viene abbandonata l’idea del telaio Topolino e si passa a un telaio a traliccio di tubi, anche perché Dusio durante la guerra aveva una manodopera che si era molto specializzata nella costruzione di biciclette e anche in particolari di carlinghe di aereo.

È intervenuto anche l’Ingegnere Rosatelli, che ha indicato dove poter trovare una certa quantità di tubi al cromo molibdeno, che giacevano inutilizzati e che sarebbero stati utili a questo scopo.

Nasce così un telaio a traliccio tubolare che rappresenta la prima applicazione di serie di questo concetto.

Viene costruito il primo prototipo che con l’Ingegnere Savonuzzi fa i primi metri, i primi collaudi. La vettura ha ancora le ruote a disco della Topolino.

Si evidenziano subito però alcuni problemi: il problema principale è che il telaio flette eccessivamente per cui si pensa di innalzarlo.

In uno schizzo di Giovanni Savonuzzi si vede che, oltre all’innalzamento del telaio per fare la gabbia più alta si inserisce anche un pannello di irrigidimento, in lamiera.

Si arriva così al telaio D46, come viene in seguito costruito in serie: ne verranno costruiti quarantacinque esemplari. Le sospensioni nascono con uno schema che viene presto modificato con lame disposte in senso verticale che ancorano il ponte posteriore; il molleggio è affidato a due molle elicoidali.

I due bracci, che sono del tipo della Volkswagen, rivelano però immediatamente dei problemi: quando il ponte assume un’angolazione inclinata perché c’è il coricamento in curva, questi bracci flettono, e danno luogo a vibrazioni, per cui si opta per un semibalestrino, sempre abbinato ad una molla elicoidale, e che, quando il ponte si inclina, diventa una specie di barra stabilizzatrice.

Le sospensioni anteriori sono quelle della Topolino A ma sono rovesciate per problemi tecnici. Invece di avere il triangolo spostato in avanti l’hanno rovesciato indietro, per cui lo stesso ammortizzatore funziona a baionetta sull’asse della sospensione.

Il differenziale posteriore ha un rinvio che offre anche la comodità di poter cambiare il rapporto al ponte con una certa

rapidità. Basta smontare il coperchietto posteriore e si cambia la coppia di ingranaggi.

Un altro brevetto Cisitalia è il famoso cambio semiautomatico che la mia D46 ora esposta al Museo non ha perché è della serie successiva.

La più ricca, la più interessante tecnicamente, è indubbiamente la prima serie, anche se ha avuto delle complicazioni che hanno creato problemi a chi le guidava.

Taruffi mi diceva che aveva molti problemi. Ad esempio le marce non sempre entravano esattamente; anche se il comando cambio era estremamente raffinato: con una levetta vicino al volante si inseriva la marcia avanti o la marcia indietro, dopo di che schiacciando la frizione fino in fondo si inseriva la seconda, schiacciando ancora si inseriva la terza, rischiacciando tornava in seconda.

Non andava mai in prima; ma oscillava sempre fra la seconda e la terza.

Il pilota aveva molta più libertà di concentrazione nella guida senza togliere mai le mani dal volante.

Però la teoria è una cosa; la pratica non sempre si realizza.

Io sto restaurando ormai da dieci o dodici anni un'altra D46 prima serie (infatti ha il telaio numero 02) che abbiamo trovato in Argentina; l'ha trovata un mio amico e un pezzo alla volta me la manda.

Sarò curioso di vedere come funziona e di fare il raffronto fra la prima e la seconda serie.

La prima D46 costruita è caratteristica anche per le carenature delle sospensioni anteriori che la fanno sembrare un biplano; poi in realtà anche queste si sono rivelate superflue perché sui circuiti tormentati che c'erano in quegli anni con medie attorno agli ottanta - novanta - cento chilometri all'ora, con punte massime di centotrenta - centoquaranta, non è che l'aerodinamica sui bracci delle sospensioni facesse poi la differenza.

Inoltre quello era un particolare che molte volte finiva con lo staccarsi creando complicazioni per cui un certo momento Carlo Abarth semplificò la situazione eliminando sia il cambio semiautomatico sia le carenature.

Un'altra particolarità che è durata lo spazio di un mattino è il volante ribaltabile: la razza del volante della Topolino è incernierata a metà e per il bloccaggio alcuni denti si inseriscono nei buchi dove solitamente vanno i bulloncini con uno scatto automatico che tiene la razza.

Il volante di questo tipo è quello che si romperà a Nuvolari, che continuerà a guidare tenendo in mano quel pezzo di piantone che va fino alla metà della razza.

Non è quindi vero che guidasse con la chiave inglese o che riuscisse a fare le curve afferrando solo il piantone dello sterzo.

Anche se era Nuvolari non poteva fare una cosa del genere. Non si aspetta Abarth per toglierlo: viene tolto immediatamente dopo l'incidente di Nuvolari che resta col volante in mano.

Alla Coppa Brezzi nel Settembre del '46, abbiamo l'esordio delle Cisitalia. La squadra al completo della Coppa Brezzi si presenta in Piazza vicino al circuito del Valentino.

È forse la prima volta che un costruttore guida la sua macchina il giorno dell'esordio e vince una gara.

Abarth mette il differenziale dritto perché la coppia conica era molto rumorosa e creava problemi; monta una balestra trasversale posteriore, due bracci di reazione e una barra Panhard per traverso, rendendo il ponte molto meno saltellante e la vettura più guidabile.

Inoltre monta quattro ammortizzatori telescopici mentre la prima serie aveva i piccoli ammortizzatori della Topolino dotati di un'efficienza relativa.

In seguito la vettura si semplifica e monta il cambio 1100 normale con la leva in mezzo alle ginocchia.

Queste vetture montavano anche serbatoi supplementari che raddoppiavano la capacità dei 42-43 litri del suo serbatoio originale.

L'idea della D46 fa nascere naturalmente anche la voglia di una vettura a due posti: montando il ponte posteriore della 1100 invece di quello della Topolino, allargandola e allungandola un po', può venire fuori anche una macchina sport interessante.

In quel momento Giacosa aveva già lasciato: gli era subentrato Savonuzzi che progettò totalmente questo telaio, il quale ha la particolarità di avere i tubi che seguono il profilo della carrozzeria, particolarità che poi ritroveremo in tutte le Cisitalia.

Nasce la cosiddetta "Berlinetta Cassone" chiamata così all'interno dell'azienda. Aveva un lungo gobbone dietro e si rifaceva un po' alle esperienze del 1100 Mille Miglia carrozzato da Savio. Su questa vettura vengono condotti i vari esperimenti di durata per partecipare alla Mille Miglia del '47.

La vettura sarà guidata da Bernabei ed è poi quella che nel tratto finale ottiene la media più elevata mentre nella classifica finale è terza.

C'erano però dei problemi di aerodinamica che non erano stati risolti e allora viene provato alla galleria del vento del Politecnico di Torino il modellino di una nuova vettura che doveva avere una maggiore direzionalità, soffrire meno alle alte velocità.

Nasce la "aerodinamica Savonuzzi", perché questo è proprio un disegno di Giovanni Savonuzzi con quelle pinne e un cofano molto schiacciato che ne fanno una vettura stupenda. Si intravede già nel muso la fisionomia della Berlinetta Cisitalia, quella di Pinin Farina.

Poi, dopo la Berlinetta, si pensa che dovrebbe essere più funzionale una vettura aperta, per cui nasce immediatamente il concetto dello "Spider Nuvolari" con la struttura in tubi sulle fiancate un po' più alta.

Questo è il primo "Spider Nuvolari" che ha proprio il numero 01, quello che Nuvolari guiderà alla Mille Miglia del '47. È un esemplare che si distingue dagli altri perché ha il serbatoio posteriore. Ne esce una vettura dal disegno molto bello, estremamente leggera, agile.

È veramente una vettura molto aerodinamica ed io l'ho voluta cronometrare. Ha raggiunto i 178 chilometri all'ora, è un 1100 ed ha 60 cavalli.

Da lì nasce l'idea di mettere in produzione una vettura di serie, una vettura che leggermente addolcita possa essere venduta al pubblico.

Il primo bozzetto nasce in Cisitalia e verrà poi presentato a Pinin Farina, il quale elaborerà il capolavoro che è la "Berlinetta 202".

La presentazione avviene al Salone di Parigi del '47; un mese dopo c'è, nel novembre '47, la Mostra della carrozzeria italiana a Milano.

La caratteristica scritta Cisitalia nasce da Corrado Millanta che casualmente la scrive. Riesce bene e nasce quella parola in corsivo. La 202 ha una fiancata molto snella.

Pinin Farina riesce a fare questa bella vettura perché gli presentano anche una meccanica adeguata con tutta la meccanica molto abbassata; un telaio che modelleranno esattamente sulla linea della carrozzeria, perché attorno alle porte ed attorno al parabrezza tutti i tubi saranno modellati creando una gabbia tubolare.

Sarà la prima applicazione al mondo in serie (sia pure una serie esigua perché tra Coupé e Cabriolet ne faranno poco più di 160) del telaio a traliccio di tubi. Nasce anche il Cabriolet, che segue di pari passo l'evoluzione stilistica del Coupé.

Però non è che tutto si fermi al motore 1100, ci sono anche altre idee, che purtroppo non trovano attuazione perché in quel momento la Cisitalia cominciava ad avere il fiato corto.

Dusio si invaghisce dell'idea della Grand Prix, non segue con attenzione la produzione di serie; Savonuzzi intuisce che la Cisitalia è una vettura stupenda, però quando aprono il cofano si trova un motorino Fiat 1100, che è un po' poco anche come potenza, e lui concepisce un motore bialbero in testa 1500 con due soluzioni: a due e quattro valvole per cilindro.

Doveva nascere un motore di serie con due valvole per cilindro e circa 85 cavalli, ed il quattro valvole da corsa che doveva superare i 100 cavalli di potenza. Indubbiamente su quel bel telaio un motore del genere avrebbe fatto la sua magnifica figura e la vettura sarebbe probabilmente stata imbattibile.

Savonuzzi mi disse: "Non l'abbiamo mai costruito, abbiamo cominciato a fare delle fusioni però il motore non è mai stato costruito."

Questa è la dimostrazione che anche un protagonista può essere smentito, perché dieci anni fa in Argentina, abbiamo trovato un motore 1500 bialbero Cisitalia, che è di proprietà di un nostro socio del club, il quale lo tiene con estrema cura e gelosia, ed è una testimonianza storica molto importante: sui due coperchi c'è la scritta Cisitalia messa in verticale.

Naturalmente il motore non è funzionante e quando l'abbiamo trovato a Giovanni Savonuzzi, che era ancora in vita, era balenata l'idea di portare a casa il motore, revisionarlo e provarlo in un banco prova per vedere cosa realmente riuscisse a fare, ma non c'è ne è stato il tempo e chissà se sarà mai una cosa che riusciremo ad attuare.

Si passa così all'avventura della Grand Prix. Dusio, nonostante il successo della D46, dello Spider Nuvolari, l'accoglienza strepitosa della 202, ha sempre la mente proiettata in avanti. Però non è un pensare da industriale, perché bisognerebbe consolidare il prodotto che si è presentato, mentre Dusio lo trascura, impegnato con idee sempre più evolute. Vuole una Grand Prix.

Taruffi lo sconsiglia, Savonuzzi litiga, Dusio dice proprio a Taruffi (era presente Corrado Millanta che mi ha riferito l'episodio, e me l'ha ricordato anche Savonuzzi): Ingegnere, rivolgendosi a Savonuzzi, io mi rovino ma la Grand Prix la faccio. Infatti purtroppo è stato di parola, rovinandosi completamente.

Si è messo alla ricerca di Porsche. Ci sono state un sacco di avventure nell'immediato dopo guerra.

Porsche, imprigionato per collaborazionismo, era stato arrestato dagli alleati ed era a Parigi: Dusio paga riscatti favolosi pur di avere l'uomo libero e se lo porta in Italia. Ci sono anche degli episodi tristi: mi raccontavano appunto che Dusio e Millanta andarono ad incontrare i Porsche per la prima volta, vicino al confine. Dusio arriva con la sua grossa macchina americana, i Porsche arrivano in treno letteralmente morti di fame, naturalmente se ne accorgono con imbarazzo. Così li portano in un ristorante e li fanno mangiare per due ore, dopo di che sono riusciti a ragionare.

C'era allora questa abissale differenza fra la potenza economica dell'uomo e la disperazione dell'altra parte. Tutto in Germania era distrutto e non avevano più nulla.

Indubbiamente fu un grosso affare per Porsche, perché Porsche riesce a vendere questo progetto, più il progetto anche di una vettura a motore posteriore che poi è la raffigurazione della Porsche: non della 356 ma della 911 (non l'ho inserita, ma

questo argomento sarebbe molto interessante e meriterebbe parlarne a parte).

C'era anche una turbina, un trattore e delle altre cose.

Pagano per questi progetti cifre enormi; ho i contratti a casa, non mi ricordo bene ma si trattava di cifre enormi per l'epoca, con scadenze in lire, dollari e franchi svizzeri, veramente un patrimonio.

Certamente la macchina, sulla carta, era molto interessante con il motore posteriore a 12 cilindri boxer, trazione inseribile sulle quattro ruote, due compressori piazzati sopra il motore, telaio a traliccio di tubi ispirato all'esperienza della Cisitalia. Per il resto era simile ad un Auto Union.

Le fusioni erano di una complessità enorme.

Eeguire in Italia certi pezzi, con le attrezzature disponibili appena finita la guerra e con la carenza di materiali, quali leghe al magnesio, acciaio al titanio, come i pedali forati per alleggerimento, così un pedale costava il corrispondente di cinque o dieci milioni di lire di oggi.

I freni erano a quattro ceppi, quanto di più evoluto si possa fare con i freni a tamburo, l'albero Hirth smontabile per 12 cilindri.

È una meraviglia, si può ammirare al museo di Donington, dove hanno recuperato la seconda Grand Prix, quella non costruita, e saggiamente hanno esposto la carrozzeria con lo chassis senza ruote e con i freni e le sospensioni posto sopra dei cavalletti, mentre di fianco c'è l'albero motore con tutti gli imbiellaggi.

È veramente un pezzo di gioielleria più che di meccanica.

Le sospensioni posteriori sono infulcrate su delle biellette con barre di torsione.

Purtroppo non sono riuscito a recuperare la Grand Prix, anche se mi ricordo, quando avevo circa sedici anni, che trovai un giorno su Auto Italiana l'inserzione di vendita della Cisitalia Grand Prix, ed era la seconda che poi andò a finire a Donington ed era in vendita a un milione e seicento mila lire; non li avevo, l'ho persa.

Dopo alcuni anni, però, sono riuscito a recuperare a Torino i due bracci posteriori. Erano dei pezzi di ricambio delle sospensioni e un altro paio di accessori, che naturalmente tengo a ricordo di questa splendida vettura.

Il motore, con due compressori, e 12 cilindri boxer con quattro assi a camme in testa erogava 400 cavalli di potenza, ha dato comunque un sacco di problemi.

Qui si è dissanguata la Cisitalia, perché il progetto era ottimo però ci voleva una forza economica enorme per poterlo sviluppare adeguatamente e uno dei difetti principali era quello della mancanza di tenuta fra le camicie; le teste erano troppo sottili, troppo vicine, bisognava ridisegnare il complessivo ma non c'erano le risorse per fare il motore tre centimetri più lungo, quanto poteva servire per creare delle zone di tenuta migliore.

La macchina viene finita e dipinta in giallo e azzurro, che sono i colori delle auto da corsa argentine, ma la macchina non ha praticamente mai fatto un metro e parte per l'Argentina.

In Argentina si vivono delle pene infinite per farla funzionare; trovano un ingegnere di origine italiana, Giovanni Rossi, il quale mi ha rilasciato un'intervista in una cassetta e mi ha mandato tutta la relazione minuziosissima del lavoro che lui ha fatto giorno per giorno, proprio il diario di bordo, da dove emergono problemi infiniti.

Nell'Argentina degli anni Cinquanta non c'era nulla; c'erano solo dei fabbri.

Il concetto di meccanico raffinato era inesistente, per cui questo Ingegnere Rossi, con qualche tecnico e qualche operaio che Dusio si era portato dall'Italia, ha cercato di fare miracoli con alcuni docenti universitari argentini.

Un problema era per esempio di non riuscire a trovare le candele. Allora dagli Stati Uniti sono riusciti a farsi mandare 12 candele, ma imbrattate quelle si trovarono a piedi un'altra volta, insomma dei problemi insormontabili.

Con il pilota Bucci ottiene un record, che è un record molto triste: appena 230 chilometri all'ora sul chilometro lanciato, che è il record argentino; si sono accontentati di quello, poi il motore ha fatto un'altra fumata e si è spaccato del tutto, per cui la vita di questa Grand Prix si esaurisce in poche prove: ci sono anche degli aneddoti curiosi leggendo questo diario di bordo dell'Ingegnere Rossi cui accennavo prima.

Cleomar Bucci facendo le prove pensa ad un certo punto di provare a inserire la trazione sulle quattro ruote; succede il finimondo. La macchina parte in testa coda e dopo un po' finalmente si ferma; cosa sarà successo, si sarà bloccato il differenziale? No, funzionava tutto, solo che c'erano due rapporti diversi per cui le ruote anteriori erano fatte per andare a trecento all'ora e quelle posteriori per andare trecentosessanta, insomma una trascurabile differenza!

Così si esaurisce tristemente il capitolo che doveva essere quello di punta della Cisitalia. La Grand Prix finisce in un capannone, è venduta poi ad un benzinaio argentino, il quale pensa di togliere il motore e montare dentro un 8V americano; fortunatamente non lo fa.

Arriva la squadra Porsche per fare la Temporada nel 1960, intuisce che la macchina esiste da qualche parte.

Trovano il benzinaio, gli danno circa cinque o seicento mila lire, prendono la vettura, fanno anche un'operazione intelligente perché vendono una Porsche in Argentina, infilano la Grand Prix dentro al container, e se la portano a casa. Hanno avuto il merito di avere salvato la vettura e di averla riportata in vita. Ora è a Stoccarda al Museo Porsche.

L'arrivo di Abarth porta intanto novità con le modifiche alle D46.



Sono semplificazioni che fanno andare più forte le monoposto, che però stanno un po' perdendo di competitività, perché Maserati e altre case sfornano ormai modelli nuovi e certamente la piccola D46 non è più all'altezza.

Lo stesso dicasi per lo "Spider Nuvolari", che ormai comincia a sentire il peso degli anni e Abarth con le sue intuizioni configura una sport più semplice che fa progettare in casa, figlia di tante mani.

La 204 ha un telaio a tubi ovali più semplice e sospensioni Porsche, perché Abarth era arrivato in Cisitalia al seguito del progetto della Grand Prix, per cui è ancorato a suoi concetti di base. Monta il classico avantreno Porsche, balestre semplici dietro, mentre il motore è sempre il glorioso Cisitalia derivato Fiat, che dà una sessantina di cavalli.

Ne risulta una vettura più moderna in cui si fa un gran lavoro di alleggerimento. È subito più competitiva dello "Spider Nuvolari", e permette a Scagliarini di vincere il Campionato Italiano categoria Sport nel '49, mentre Taruffi lo vince con una D46 maggiorata 1200.

Poi Abarth nel momento del tracollo lascia la Cisitalia e non potendo avere del denaro, si fa dare le sue creature: le 204. Sono due complete, altri telai e pezzi. C'è una combinazione commerciale per cui per un anno le 204 correranno come Cisitalia squadra Carlo Abarth, poi nel '50 diventeranno solo Abarth.

Con una di queste vetture, il 10 aprile 1950, Tazio Nuvolari conquisterà l'ultima vittoria e farà l'ultima corsa della sua carriera; si tratta della Palermo - Monte Pellegrino.

La vita della Cisitalia è intrecciata spesso con le vicende di Nuvolari, dall'esordio fino alla fine del marchio. Intanto Piero Dusio si è trasferito in Argentina, mentre a Torino rimane il figlio Carlo, con tutte le grane e tutti i problemi che si è trovato ad affrontare. Pensa allora di fare qualcosa di nuovo.

Savonuzzi ritorna in Cisitalia dopo una parentesi alla Chrysler e pensa di rivitalizzare il vecchio telaio della 202, che andava molto bene, montando un motore più potente in modo da fare una "gran turismo" che costasse come un Aurelia B20 ma che fosse veloce come una Ferrari.

Montano dentro un motore di derivazione marina BPM, (Botta e Puricelli, Milano) che esiste ancora sul Lago di Garda, e elaborano questo motore che eroga circa 185 cavalli con 2800 di cilindrata, poi faranno anche una versione 2000. In realtà costruiscono solo quattro vetture: un Coupè 2800, un Coupè 2000, uno Spider 2800 e uno Spider 2000; anche questa è un'avventura che termina in fretta.

Carlo Dusio partecipò alla Mille Miglia del '52, con la Cisitalia BPM 2800 telaio 189 che adesso è di mia proprietà e che per fortuna aveva un difetto cronico nella frizione.

Dusio infatti si fermò vicino a Vicenza con l'alberino della frizione rotta, poi la macchina rimase lì in giro da un capannone all'altro, infine venne venduta.

Passò due o tre anni, ma collezionò pochissimi chilometri perché aveva sempre questo problema della frizione; finché io la trovai da un meccanico di Mestre, il quale aveva già rotto la frizione anche lui dopo che aveva fatto appena una cinquantina di chilometri.

È una macchina che invita a fare grandi partenze, ha il motore con una coppia bassissima e i centottanta cavalli lacerano i pneumatici per terra, però si spacca regolarmente la frizione.

Tutto sommato questo è quello che ha permesso alla vettura di salvarsi e di arrivare fino in mani più accorte. L'idea originaria di costruire delle vetture con meccanica di serie persiste anche in Carlo Dusio.

Dicono che la difficoltà fa aguzzare l'ingegno, infatti, Dusio e Savonuzzi tentano di trovare un'uscita a questa situazione di grande crisi e nasce l'idea di riproporre quel concetto con la meccanica di vetture americane.

In quei giorni doveva arrivare in Italia Henry Ford.

Ford aveva comperato due 202 Cabriolet di cui era soddisfattissimo, una è tuttora al museo della casa americana, per cui nasce l'idea di fare la proposta a Henry Ford di costruire vetture col concetto e stile italiano, ma con la meccanica americana.

In una memoria scritta di pugno da Giovanni Savonuzzi si dice: "elementi da usarsi: meccanica Ford, sospensioni Ford modificate Cisitalia, telaio Cisitalia, carrozzeria costruita in Italia".

Dusio non riesce a incontrare Mister Ford in Italia perché si sposta a Parigi. Va allora a Parigi e gli sottopone quest'idea che piace.

Ford dice di fornire un certo numero di gruppi meccanici, e Giovanni Savonuzzi progetta un telaio a trave centrale a doppia forcella per raccogliere le sospensioni posteriori e il motore anteriore. Passano subito alla carrozzeria Ghia, di cui Savonuzzi diventerà per alcuni anni anche lo stilista, il mascherone di questa vettura molto elegante.

La macchina monta un motore 4200 8 cilindri a V.

La macchina va in America con Carlo Dusio, la provano, la affidano alle cure di un cognato di Ford, però le gelosie interne hanno il sopravvento e gli ingegneri della Ford vedono come il fumo negli occhi questa proposta italiana.

Esaminano la vettura e fanno una relazione dettagliata di tutti i suoi difetti e della quale mi sono fatto fare una traduzione accuratissima per capire meglio, perché non mi sfugga nemmeno una parola.

Si tratta di difetti addirittura ridicoli quelli evidenziati, come il tubo di scarico che vibra, la tubazione della benzina che invece che a destra dovrebbe essere spostata a sinistra perché vicina al tubo di scarico, il volante di diametro troppo grande.

Credo che un prototipo della Ford, quando nasce concepito nei loro centri di progettazione, abbia più difetti di quello che potevano aver trovato in questa vettura.

Però si sa come funzionano le grandi aziende e anche questo è un sogno che finisce subito.

Costruirono poi altri due o tre esemplari su telai Ford, ma ormai non hanno più nulla di innovativo, era tanto per consumare quei gruppi che avevano in casa. Intanto Piero Dusio, sempre effervescente, si trova in Argentina e pensa sempre all'idea base della Cisitalia.

Fare cioè una vettura adatta per questo mercato con degli organi meccanici collaudati. Concepisce un telaio robusto con meccanica Jeep, perché il governo argentino aveva circa tre mila Jeep che giacevano dal tempo di guerra in un deposito, frutto degli scambi contro forniture di carne all'esercito americano, che aveva pagato il debito con vetture.

Dusio costruisce in pratica una Range Rover ante-litteram, si tratta di una giardinetta Rastrojero. La fabbrica è la Autoar, che sta per Automotores Argentinos.

Lo stabilimento è di uno squallore infinito; si tratta di uno sperticato capannone senza un bancone, senza niente. Lavoravano per terra.

Comunque Dusio riesce a costruirne un buon numero, ma non riesce mai a rimanere fermo in un'idea, così dopo un po' se ne va.

Spera di avere grandi finanziamenti da Peron, che poi non arrivano.

La fabbrica però continua a vivere ancora e costruisce circa quattordici mila vetture Rastrojero, per cui anche in questo caso la fantasia di Dusio non ha saputo cogliere la situazione opportuna e insistere con un prodotto, costruirlo e portarlo a compimento.

Poi l'azienda si trasforma e continua a costruire per conto della Renault in Argentina.

Piero Dusio avrebbe potuto trovare una sua collocazione, una sua soluzione ai tanti problemi, ma la sua irrequietezza l'ha portato a fare l'importatore delle Abarth e tante altre cose.

Così termina la vicenda della Cisitalia, termina anche la mia relazione. Per fortuna queste vetture in buona parte esistono ancora. Ci sono dei collezionisti che le salvano e che le valorizzano, ma soprattutto è importante che la memoria storica e l'archivio esista, sia consultabile, perché è una documentazione che rimane.

*VITTORIO FANO*

Ringraziamo l'amico Balestra per la sua relazione interessantissima.

Vorrei soltanto aggiungere una cosa, che d'altra parte tutti sanno, che una Cisitalia è al Moma di New York a rappresentare lo stile e l'arte dell'automobile.

Prima di passare agli interventi vorrei sentire se la signora Millanta ha qualche cosa da dirci che ha sentito da suo marito. Nulla da aggiungere?

*LORENZO BOSCARELLI*

Una relazione come questa, e soprattutto una vicenda come quella della Cisitalia, sollecitano mille domande; infatti ne avrei tantissime.

Una di tipo tecnico: da che cosa derivava questo strano connubio tra la semplicità della meccanica di base scelta, cioè Fiat 500, telaio e motore 1100, e invece l'aggiunta di grandi complicazioni: cambio automatico, differenziale ribaltato, altre cose che forse sono nella vettura e che non sono state descritte, cioè: chi è stato l'ideatore di questo contrasto, e perché sono state fatte queste scelte?

A me viene un confronto immediato che è quello di Ferrari, che non ha niente a che vedere con la Cisitalia; ma quando Ferrari ha fatto la 125 ha fatto una scelta semplicissima: un motore sicuramente complesso, ma eseguito con grande semplicità, perché il Colombo è un motore molto semplice, su un telaio con soluzioni tecniche al di fuori del motore assolutamente tradizionali.

Invece come mai c'è stato questo ribaltamento?

*BALESTRA*

Il ribaltamento avviene per motivi tutto sommato molte volte semplici e banali, e magari anche poco tecnici; una volta concepita questa vettura era troppo semplice: un telaio con le sospensioni della Topolino, motore 1100 elaborato.

È troppo poco, dobbiamo fare qualcosa, ecco che allora nasce l'idea del volante ribaltabile, delle carenature, perché sono delle cose raffinate e perché si doveva gridare al miracolo.

Il cambio automatico, il ponte ribaltato: ci sono anche dei problemi tecnici di fondo per abbassare il baricentro, questo albero che passa in mezzo, più è basso meglio è; però è una domanda che ho fatto anch'io a Savonuzzi, a Taruffi, a Carlo Dusio, perché avete dovuta aspettare che arrivasse Carlo Abarth per fare una cosa che funzionava meglio?

Perché era più bella, semplicemente per questo.

*SERGIO PUTTINI*

Io ringrazio, è stata bellissima questa relazione, ho una mia curiosità che porto avanti da anni, cioè la Cisitalia non finisce con quei modelli; va avanti ancora negli anni Sessanta con elaborazioni, con altre piccole carrozzerie. È una storia che io ritengo molto interessante, perché se ne parla sempre così poco?

*BALESTRA*

Ma, vedi, se ne parla poco perché in pratica la vera Cisitalia termina con le vetture a telaio a traliccio tubolare, poi Carlo Dusio tenta di tenere in vita ancora questo marchio, si trasferisce a Racconigi, una azienda molto piccola in un capannone di circa 400 mq., e lì si fa fare da Nardi la meccanica, il resto da carrozzieri esterni, con l'aiuto sempre di Savonuzzi che collabora ormai a meno di part-time, small-time, proprio a spicchietti di qualche ora.

Così, disegna dei bei 750 Spider, sono molto più belli gli Spider dei Coupè, molto gradevoli; ne costruiscono circa 200 esemplari, ma ormai non è più la fabbrica.

*PUTTINI*

Mi risulta che ha fatto anche delle elaborazioni sulle 600, mi pare sulla 1100, addirittura sulla Giulietta.

*BALESTRA*

Sì, è il momento in cui erano di moda i bicolori. Il marchio è andato avanti fino al 1964.

*PUTTINI*

È una crisi generale che fa chiudere tanti altri carrozzieri, però direi che si tratta di un periodo interessantissimo per me, questo periodo in cui c'è questa voglia di sopravvivere e che porta avanti un marchio trasformandolo forse da costruttore in carrozziere, è una cosa che ritengo molto bella e mi sembra che sia un pochino dimenticato, lo so è una mia opinione.

*BALESTRA*

Certamente se ne parla meno, per la ragione che dicevo prima non è più la vera Cisitalia innovativa, ma piano piano si trasforma in un elaboratore poi solo in un carrozziere, perché fa gli ultimi anni ciò che facevano Viotti, e tanti altri.

La 1100 col fregino, col bicolore perché anche quello manteneva in piedi.

È un peccato dimenticarla. Infatti io ti do ragione, perché io stesso ho trovato una 750, l'ho acquistata e ce l'ho lì perché è la testimonianza del ciclo che si chiude, e qui ci vorrebbe Carlo Dusio per raccontare quello che io tenterò di dire in un minuto:

nel '64 lui non ne può più, anche gli altri carrozzieri avevano problemi e qui abbiamo l'Ingegnere Bianchi Anderloni che ce lo può dire, tutti erano un po' in difficoltà, era il momento della trasformazione. Ma una cosa vuol dire avere qualche difficoltà, una cosa essere in situazione drammatica.

Proprio una situazione veramente disperata, per cui Carlo chiude. Non fallisce, onora i suoi debiti, paga tutto ciò che doveva pagare, chiude la fabbrica, va a casa, prende le tende col marchio dello stambecco, le strappa, le butta via.

Torna in stabilimento la mattina dopo, prende l'albero motore Hirth della Grand Prix, che lui giudicava il colpevole di questo tracollo, va sul ponte del Po e lo butta giù, per cui sarà ancora lì.

È una storia bellissima e drammatica, direi una storia bellissima, per noi che la sentiamo raccontare, meno bella per chi l'ha vissuta sulla propria pelle.

Se nel '66 o nel '68 o nel '70, uno avesse detto a Carlo: scusi ma lei è il Signor Dusio? Quello della Cisitalia? Si sarebbe preso un pugno sul naso, perché non voleva neanche più sentirne parlare. Io ho corso un grosso rischio quando gli ho telefonato nel '73, perché avevo trovato la 202 D con il motore BPM, non sapevo cosa fosse, telefonai a Giancarlo Amari, che allora era il direttore del Museo dell'Automobile di Torino e lui mi disse che Carlo Dusio, il figlio di Piero, abitava a Torino.

Me lo cercò nell'elenco del telefono. Lo chiamai, Carlo mi rispondeva a monosillabi sì..no..forse, poi gli è ritornata l'idea e il giorno dopo mi ha chiamato.

Alla sera era a Bassano e abbiamo chiacchierato attorno alla macchina, poi siamo andati a cena col papà di Francesco Bonfanti, con Valerio Nardini, e siamo stati a casa mia a parlare fino alle quattro del mattino, ha vuotato il sacco di tutte le sue amarezze, di tutte le sue cose. Da allora è rinato il suo interesse, ormai erano passati dieci anni.

#### *PUTTINI*

Siccome è una cosa che si è verificata in molti individui, cioè chi ha lavorato o comunque è stato legato al mondo dell'automobile sente moltissimo queste sofferenze, e ritengo che siano delle cose da portare a conoscenza; mi è piaciuta moltissimo questa relazione. Grazie.

#### *CORONETTI*

Io vorrei chiedere quali sono i motivi che spingono Piero Dusio ad andare all'estero e precisamente in Argentina? Dato che dalla relazione mi sembra di aver capito che oltretutto tecnicamente non era neanche avanzata l'Argentina?

### *BALESTRA*

Ma di fondo c'è la sua irrequietezza e le sue grandi idee di sempre; l'uomo sta facendo una cosa, ma sta già pensando altre cento soluzioni; lui intuisce che in Argentina c'è da fare.

Vuole sviluppare, l'industria non esiste, nessuno che fabbrichi automobili, che monti automobili, per cui manda Hruska in avanscoperta, il quale vede un po', analizza, torna a casa, sta lì un mese circa: dice che si può fare, perché mettono a disposizione questo, quello.

Lui parte, abbandona qui tutti i problemi, volta pagina, va in Argentina perché l'uomo era vulcanico, era fatto così.

In Argentina porta dei modelli che poi monta sul posto, le 202, le D46, eccetera. Perché va con questi modelli? Ma perché prima va lì e imposta una produzione, ma nello stesso tempo pensando che ci voleva un anno, un anno e mezzo, prima di sfornare il primo modello, tenta di farsi conoscere. "Mi porto un po' di cose, sollevo mio figlio, monto qualche macchina, la vendo". Infatti ha montato circa venticinque 202, una 204, quattro - cinque D46. È tutto materiale già costruito in Italia che poi lui fa montare in Argentina.

### *BOSCARELLI*

Non ho mai posseduto una 202 ahimè, me ne ho ricercate moltissime: io ricerco le vecchie macchine con i numeri di targa e in questo modo si vede la data di immatricolazione.

Ho notato che c'è stata una notevole vendita di questo modello tra la fine del '47 e l'autunno del '48. Già a quel momento le vendite calano moltissimo, le 202 immatricolate nel '49 sono abbastanza poche, ancora meno quelle nel '50, ne ho scoperta una immatricolata la prima volta nel '55 per altro. Come mai c'è stato questo tracollo così rapido, perché in quel momento sul mercato dell'automobile sportiva non sono apparse delle concorrenti forti, cioè c'era l'Alfa Romeo 2500 Freccia D'oro di serie, sia le fuori serie come la Coupè Touring, però non c'è stata una concorrenza immediata; abbiamo un'idea del perché c'è stato questo tracollo così veloce?

### *BALESTRA*

Sì, il tracollo avviene per problemi tecnici interni alla Cisitalia; la rispondenza del mercato è stata favolosa all'accoglienza della 202, le prenotazioni fiocavano solo che, sempre guardando avanti, senza mai consolidare le posizioni acquisite, Dusio si trovò ad un certo momento ad avere duemila dipendenti nel libro paga sparsi per mezzo Piemonte.

Pinin Farina dice: "Io non sono in grado di fabbricare trecento coupè che erano preventivate". Nessun problema - dice Dusio - si assumono cinquanta operai, li pago io al sabato, li pago io, non preoccuparti, prendi, fai.

Questo fa un pezzo di capannone in più, prende cinquanta, sessanta operai e si mette a fabbricare. Dusio è arrivato ad avere cinquecento dipendenti all'interno della Cisitalia e altri mille e cinquecento fuori, sparsi.

Una follia, per cui la vettura che veniva venduta circa a tre milioni e seicentomila lire, tanto quanto un 2500 Alfa, in realtà quando la vendeva ci rimetteva.

È un po', ahimè, la storia della Bugatti di oggi, che quelle poche vetture che Artioli è riuscito a vendere a sei/settecento milioni, in realtà - mi diceva Forghieri un mese fa - voleva dire rimetterci due miliardi o qualcosa del genere.

È avvenuto lo stesso per la Cisitalia; non è riuscito a far fronte alle prenotazioni che aveva, per cui le trecento vetture preventivate e centocinquanta cabriolet, che poi sarebbero diventate anche altre trecento perché sono piaciuti moltissimo. Non dimentichiamo che la macchina diventa di moda per l'impresa di Nuvolari, ma anche perché Rossellini con Ingrid Bergman ha la famosa fuga d'amore proprio con una Cisitalia cabriolet.

È la macchina del momento, la vorrebbero tutti, ma Dusio non è in grado di produrla (si impastoia, si arrabatta) le produce Pininfarina, ma se non si vedono quattrini le macchine non vanno avanti, ecco che allora le fa fare un po' da Vignale, qualcuna dagli Stabilimenti Farina, insomma quando le cose cominciano a girare male non si raddrizzano più.

#### *DI BLASI*

Posso chiedere qualche dato anagrafico di Piero Dusio eventualmente anche del figlio Carlo; nascita, morte, qualche cosa del genere per scrivere e tenerne conto?

#### *BALESTRA*

Io non sono una mente molto precisa, se andassi a un concorso di telequiz mi butterebbero fuori alla prima domanda.

Piero Dusio nasce nel 1897 a Scurzolengo d'Asti, per cui sono torinesi insomma, muore in Argentina nel novembre del '74, Carlo Dusio è del 1926, ed è tuttora vivo e vegeto, abita un po' a Montecarlo e un po' a Torino.

Si occupa ancora di cose vicine all'automobile, infatti in questo momento è al Salone di Tokyo: è lì perché con la Karmann ha ancora degli interessi insomma, credo che stia facendo avvicinare un costruttore giapponese a un qualche carrozziere nostrano per la produzione di qualche prototipo, cioè è sempre nel settore.

#### *DI BLASI*

Senta, e Savonuzzi che è un personaggio del quale ho pochissimi dati: la data di nascita e di morte.



*BALESTRA*

Giovanni Savonuzzi, se ricordo bene, è mancato nell'87 e aveva poco più di settant'anni. Era ancora giovane, in gambissima, una mente di una lucidità incredibile, grande amante di musica, una cultura enorme e anche un designer notevolissimo, perché prima in Chrysler e poi in Ghia disegna delle vetture stupende, infatti anche la 202 come progetto di base si deve a Giovanni Savonuzzi, poi indubbiamente Pininfarina fa dei ritocchi con grandissima maestria.

*FANO*

Vorrei fare anch'io un paio di domande. Una è questa: all'inizio, proprio al primissimo inizio, cosa ha fatto Giacosa, cosa ha fatto Savonuzzi?

*BALESTRA*

Giacosa recepisce l'idea di Dusio, traccia la base di come potrebbe essere la piccola vettura monoposto, scarta dopo i primi calcoli il telaio della Topolino, progetta il telaio a traliccio tubolare, elabora gli organi meccanici principali, fa costruire il cambio semiautomatico. Nel frattempo dice però a Dusio: "è finita la guerra, io rientro in Fiat", anche perché Dusio non gli dà quella fiducia che sarebbe necessaria, per cui preferisce rientrare in Fiat.

Però, Dusio dice: "Ingegnere non mi lasci a terra" "no - dice Giacosa - perché io ho un ingegnere che è in gambissima e adesso glielo presento" e inserisce Giovanni Savonuzzi, che era al settore aeronautico della Fiat, lo inserisce e lo affianca.

Lavorano alcuni mesi assieme.

Savonuzzi trova il difetto strutturale del telaio della D46, lo innalza, gli mette i pannelli di lamiera che abbiamo detto prima, e poi cammina autonomamente anche se Giacosa aveva ipotizzato già la biposto, per cui c'è la traccia di come doveva essere il futuro "Spider Nuvolari" oppure il 202 coupé cabriolet con il telaio sempre uguale.

Un'altra cosa che mi dimenticavo di dire: non è che l'aerodinamica che abbiamo visto o la 202 quella che è esposta al Moma, o il cabriolet, oppure lo "Spider Nuvolari", siano diversi. Sono sempre uguali.

Cambiano solo i tubi sulle fiancate, taglio porta, oppure attorno alla capote e al parabrezza, ma il telaio di base è sempre quello.

*FANO*

Un'altra domanda: la cassone sai dov'è in questo momento? Perché io ne avevo delle tracce, era a Johannesburg alcuni anni fa.

*BALESTRA*

Adesso è in Europa, è in Olanda, l'hanno restaurata anche bene.

*BIANCHI ANDERLONI*

Chiedo una cosa da un punto di vista più umano che non tecnico. Lei ha esordito dicendo che un certo momento a Torino, esagerando, si diceva che metà Torino è di Agnelli, metà Torino è di Dusio.

In quell'epoca pare che Dusio abbia aiutato un mucchio di amici, di persone, di industriali, eccetera, e che sia stato portato naturalmente in palmo di mano; quando la stella di Dusio è cominciata a tramontare Dusio non ha trovato più un amico che l'abbia aiutato, può essere questa una delle ragioni che l'ha spinto ad andare in Argentina?

*BALESTRA*

Certamente anche questo, è vero, è verissimo quello che lei dice; l'uomo era di fantasia enorme e di grande generosità per cui appoggiava qualunque buona idea e poi nel momento delle avversità non ha più trovato nessuno.

*BIANCHI ANDERLONI*

Ecco non so se a quell'epoca ci fosse qualche motivo o perché forse lui non era ben visto da persone che erano in auge e quindi non conveniva prenderlo contropelo, certo che lui è indubbiamente rimasto disgustato come persona.

*BALESTRA*

Certamente, estremamente amareggiato. So che Giovanni Agnelli l'ha appoggiato, gli ha risolto qualche problema, per cui Carlo Dusio ha tuttora per Gianni Agnelli molta riconoscenza.

*PUTTINI*

Scusa, ancora un'altra domanda per quanto riguarda l'Argentina: è rimasto qualche cosa di quella produzione, sono conservati dei veicoli della produzione Argentina?

*BALESTRA*

Attualmente circolano diverse 750 e 850 in Argentina, non ti dico in che condizioni! Verniciate in che maniera, con i fanali della Ford, i paraurti di chi sa che cosa. Il vice presidente del Sud America, che è un medico radiologo mio amico, ogni tanto mi manda delle fotografie.

Lui va in giro con la macchina fotografica e vede una 750 o una 850, la fotografa con le code di volpe, con il volante di pelo di agnello, e tutte cose del genere, però ne circolano ancora.

Lui, assieme a qualche altro collezionista, si è preoccupato di salvare alcuni pezzi, ha trovato una 204, ha una D46 e ha un 202 coupè.

Poi c'è un antiquario che ha un bel cabriolet, c'è ne sono alcune altre, insomma. Una delle mie preoccupazioni personali è stata quella di ricercare immediatamente un aggancio in Argentina perché non andassero perdute le tracce, infatti quella relazione dell'Ingegnere Rossi, che fece tutte le prove con la Grand Prix, è arrivata da lì.

Ora è nell'archivio del museo "Bonfanti" ed è un documento che io giudico di importanza enorme, proprio per queste vicende. Essa è arrivata proprio grazie a questo amico, Sergio Alberto Lugo, che è andato a recuperare tutte queste cose.

#### *BOSCARELLI*

Non abbiamo parlato dell'intermezzo tra le macchine con motore BPM e le macchine a meccanica Fiat 600 derivata, cioè si è accennato alle Ford, ma non abbiamo parlato invece delle 303 e della "Volvo Radente".

Queste – nella sua visione – a quale momento appartengono dal punto di vista della vicenda industriale e della vicenda tecnica della Cisitalia?

#### *BALESTRA*

Appartengono al momento della ricerca di una soluzione: siamo nel '52/'53. Naturalmente la 600, il pianale della 600 non c'è, che è quello che poi scatenerà la fantasia di tanti piccoli costruttori, elaboratori e carrozzieri, per cui Carlo Dusio pensa di mettere a frutto il patrimonio del marchio del blasone della Cisitalia costruendo delle vetture che finalmente fossero economicamente appaganti anche per lui.

Così prende dei telai 1100, 1100S, ne costruisce quarantacinque/cinquanta, monta il coperchio Cisitalia, il collettore Cisitalia, i due carburatori. Fa una carrozzeria sul tipo della 202, che però non può avere quelle proporzioni aggraziate perché lo chassis tradizionale ha la meccanica più alta. Poi esce la 1100/103, ecco che allora costruisce la "Volvo Radente", la 35 DF, la 36 DF, che è una 1250 di cilindrata.

Ma sono tutti episodi, poi anche sulla Fiat 1900 travasa le esperienze maturate con la 808XF, cioè con il prototipo Ford, e lo trasferisce nella Fiat 1900, quella con la trasmissione idraulica, e anche lì costruisce una dozzina di esemplari; però sono tutti dei tentativi per trovare una strada, per tenere in piedi l'azienda. Crede di averla individuata e per qualche anno ha avuto una boccata di ossigeno, fino al '58 o '59, quando si dedica alla meccanica della 600.

*CORONETTI*

L'Ingegnere Savonuzzi nasce professionalmente come ingegnere meccanico e poi si diletta di stile?

*BALESTRA*

No, è ingegnere meccanico e si dedica subito a problemi aeronautici, e poi scopre di avere questa predisposizione per il disegno; lo studio aeronautico, la pratica aeronautica, lo porta sempre e concepire questi telai tubolari, queste strutture leggere, usare l'alluminio, ecco, questo viene influenzato dalla sua base, però la vena artistica se la scopre cammin facendo.

*FANO*

Vi confesso di non ricordare più le date esatte, ma la Fiat 1100S ha contribuito anche un po' alla morte della Cisitalia.

*BALESTRA*

Sì, forse, certamente aveva un costo molto più contenuto, le prestazioni erano praticamente uguali, poi vediamo che alla Mille Miglia del '47 la Cisitalia ha fatto faville arrivando prima, seconda e terza, e arrischiando per un soffio di vincere.

Però nel '48 c'è l'affermazione massiccia delle 1100 Fiat, le 1100S, dentro i primi dieci ci sono cinque o sei 1100S, il secondo posto con Alberto Comirato, che è quasi un mio "parrocchiano" perché è di Treviso, l'ho anche conosciuto. Indubbiamente è una grossa impresa e la Fiat 1100 ha contribuito anche lei indiscutibilmente a mettere in crisi la Cisitalia.

*FANO*

Anche perché la 1100S aveva una carrozzeria non altrettanto bella, ma comunque sempre una bellissima carrozzeria.

*BALESTRA*

E poi le prestazioni in definitiva erano quelle; inoltre l'utente, lo sportivo, si fidava di più del prodotto Fiat che non della fragilità, dei problemi, della difficoltà di reperibilità di pezzi di messa a punto della Cisitalia, per cui il coupé Fiat 1100 in definitiva veniva preferito.

L'ultima serie del 1100S infatti ha una carrozzeria che arieggia molto a quella della Cisitalia; un po' Cisitalia, un po' Aurelia B20, ed è una linea che ha incontrato un grande successo.

