

RUOTECLASSICHE

REGINE DEL PASSATO

MASERATI A6 G54

Motore 2 litri,
210 orari, 150 cavalli



TEST A TEST

Lancia «Appia»
Zagato: abbiamo
riunito tutta la famiglia

Una carezza al vento

Il modello in scala del prototipo fu provato alla galleria del Politecnico di Torino, dove si sperimentava il Cx degli aerei. Con risultati sorprendenti. Ha corso una Mille Miglia, ha avuto molti padroni e ha subito l'amputazione delle pinne. Oggi partecipa a importanti gare storiche



Cisitalia
«202 CMM Savonuzzi» 1947

di Tommaso Valinotti,
foto di Gianni Tomazzoni

Sembra un aereo senza ali. Se guardi la Cisitalia «202 CMM» (la sigla sta per «Coupé Mille Miglia») ti vengono in mente gli aerei da caccia degli anni Quaranta. «Giovanni Savonuzzi, ingegnere torinese ma con origini ferraresi, volle condensare in questa vettura le sue conoscenze aerodinamiche» racconta Nino Balestra, storico della Cisitalia e autore, con Cesare de Agostini, del «Cisitalia Catalogue Raisonné». E aggiunge: «Savonuzzi abbozzò i primi schizzi della vettura nel settembre del '46. Poi costruì un modello lungo una sessantina di centimetri che, cosparso da olio bruciato per evidenziare i flussi aerodinamici, fu portato nella galleria del vento del Politecnico di Torino. Già





▷ VA UN PO' STRETTA

L'abitacolo è molto stretto e rastremato verso l'alto. Non c'è ovviamente bagagliaio, ma solo un ristretto spazio per la ruota di scorta (visibile nella foto il galletto di fermo). Le cinture di sicurezza, ovviamente, non sono dell'epoca. Volante e strumenti sono originali.



▽ CON FERITOIA

Le prese d'aria sul tetto danno respiro agli occupanti, ma «sporcano» l'aerodinamica. Savonuzzi le eliminò nella seconda vettura.



► questa era una bella novità, perché fino ad allora nella galleria dell'università si erano effettuate solo ricerche in campo aeronautico. Il modello si rivelò così efficiente che Savonuzzi non dovette cambiare di una virgola il suo progetto. Da notare che quarant'anni dopo, alla galleria del vento della Pininfarina, la "202 CMM" fece registrare un Cx di 0,29, eccezionale per un'auto degli anni Quaranta. La realizzazione del primo esemplare venne affidata alla carrozzeria Vignale di Torino, in modo che la vettura, verniciata di un bel rosso vivo, fosse pronta per la Mille Miglia del giugno successivo». La partecipazione non fu fortunata: Piero Taruffi (che partì con il numero 150) si ritirò presto, nei pressi di Cattolica, quando, secondo i ricordi di Savonuzzi, era quarto assoluto. L'anno successivo la Cisitalia ci riprovò con una seconda coupé aerodinamica, di colore argento, che si distingueva dall'esemplare del nostro servizio per l'assenza delle prese d'aria sul tetto (modifica che la rendeva ancor più aerodinamica) e per le griglie laterali di sfiato non più ovali ma rettangolari, oltre che per il motore con cilindrata portata a 1200 cm³. Intanto, il nostro esemplare passò a un pilota romano, che lo guidò in alcune gare minori prima di cederlo a un collezionista americano. La rossa Cisitalia «202 CMM» tornò in Italia sul finire degli anni Settanta; a Torino venne restaurata e ceduta a un appassionato venezuelano. Recentemente, questi l'ha venduta a un collezionista giapponese, che l'ha usata in alcune manifestazioni rievocative. Viaggiare con questa berlinetta è un'avventura da



△ LUNOTTO APRIBILE

Gancio e fermo che permettono lo sblocco del vetro posteriore, antesignano del portellone.

IMPRESSIONI DI GUIDA

Cisitalia

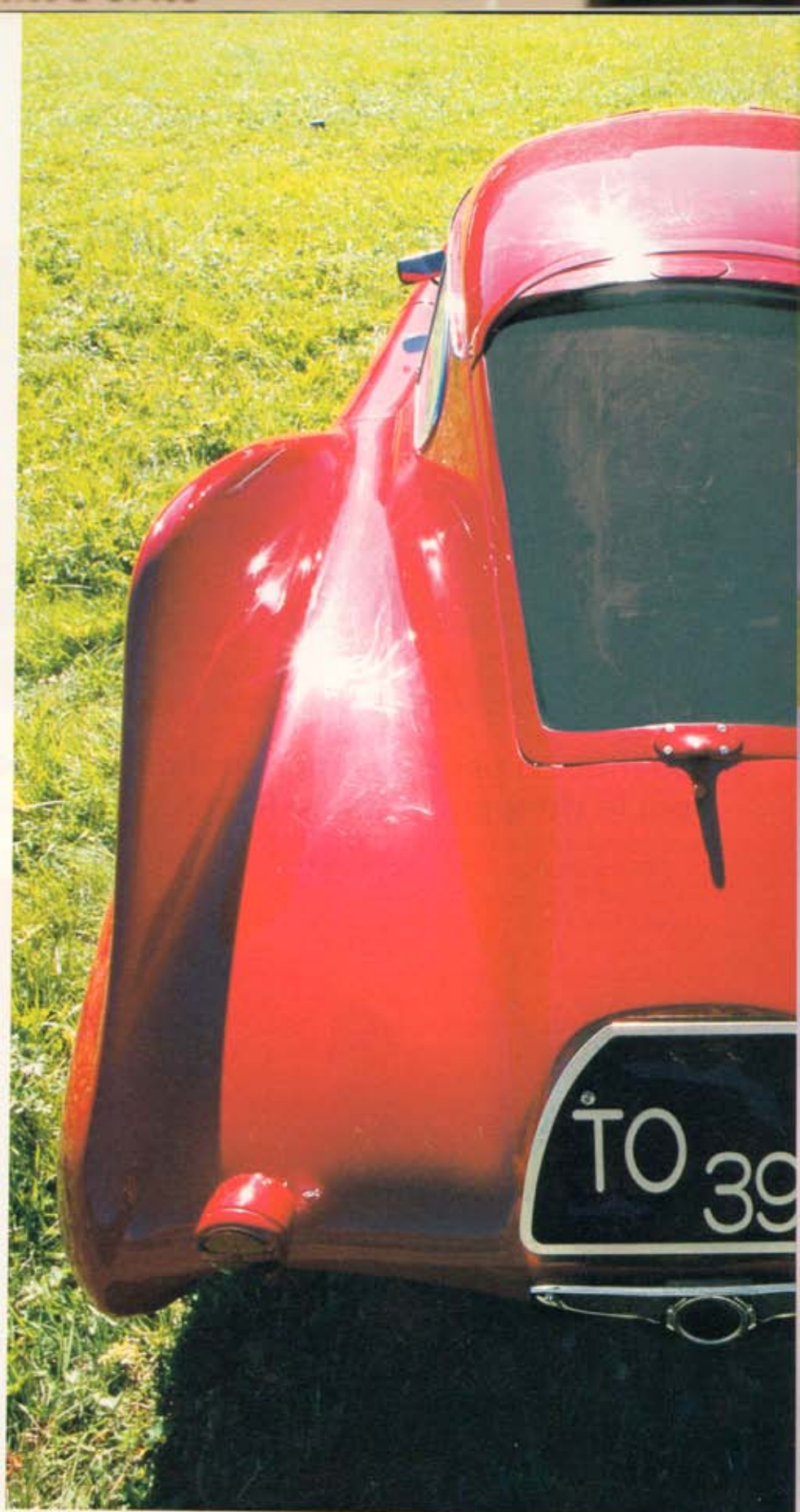
«202 CMM Savonuzzi»
1947



△ CHI LI HA VISTI?

I sedili sono stati ricostruiti. Dove siano finti gli originali è un piccolo giallo, perché quando la vettura tornò in Italia negli anni 70 per il restauro conservava quelli originali.

tempi eroici. Savonuzzi non si preoccupò minimamente del confort. Dentro fa un caldo terribile, mitigato solo da due feritoie con sportellino apribili sul tetto e dai finestrini scorrevoli. Il rumore è fortissimo, perché ovviamente non fu preso nessun accorgimento acustico. Poi vi sono le vibrazioni perché, per risparmiare sul peso, non fu montata nessuna guarnizione che non fosse assolutamente necessaria. In compenso, la macchina pesa solo 680 kg, 50 in meno della coetanea Cisitalia «Spyder Nuvolari», risultato raggiunto grazie soprattutto alla carrozzeria in alluminio e al telaio in tubi di chiara derivazione aeronautica (durante la guerra le maestranze Cisitalia avevano lavorato alla costruzione di aerei da combattimento). «Correre su questa macchina è bellissimo ma faticoso» sottolinea Masa Ishida, un giapponese residente a Firenze che coraggiosamente fece da navigatore su questa vettura alla Mille Miglia del 2000: «Non potevamo aprire i finestrini scorrevoli in plexiglass perché si correva il rischio di farli cadere e di perderli. Inoltre il tetto, molto rastremato e stretto, costringe a stare col collo piegato verso il centro dell'abitacolo, col risultato che dopo mezz'ora sei ►



TARGA STORICA

La targa riporta gli stessi numeri di quando la vettura venne testata in autostrada da Giovanni Savonuzzi. Per le gare viene usata la targa giapponese dell'attuale proprietario.

Cisitalia

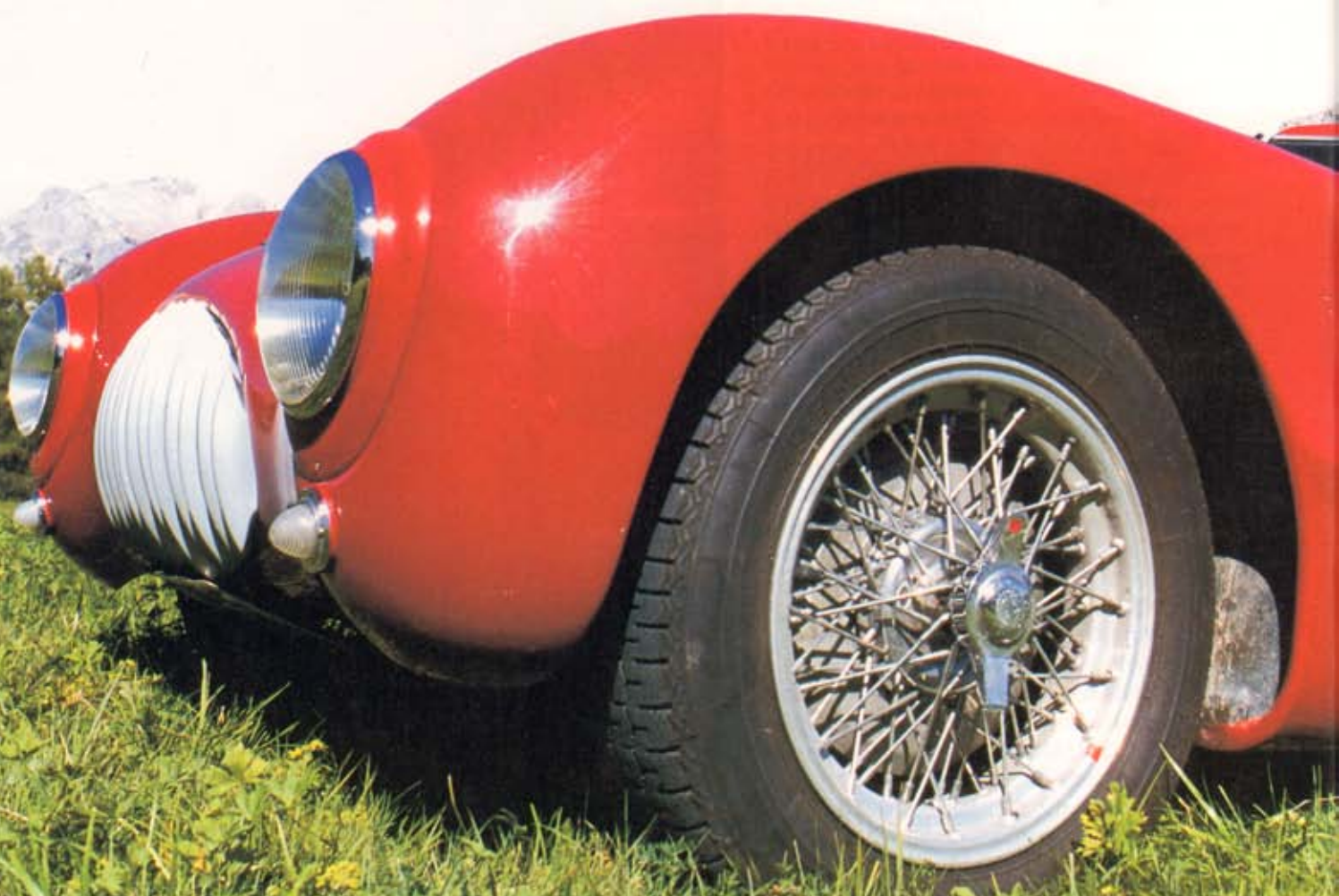
«202 CMM Savonuzzi»
1947

VELOCE E INSTABILE

«Con soli 61 CV, la vettura raggiungeva ben 201 km/h, come testato dallo stesso Savonuzzi durante una prova su un tratto dell'autostrada Torino-Milano nel 1947» dice Balestra. «Freni e tenuta sconcertano, ovviamente, l'automobilista attuale, ma come sempre non si deve giudicare una vettura storica con gli stessi criteri con cui si giudica una "moderna". Ancora oggi nessuna "1100" è in grado di toccare questa velocità».



Savonuzzi osservò i monconi delle pinne in silenzio, poi le ridisegnò a mano libera su un pezzo di cartone





► tutto indolenzito». Scomodità, calore, sofferenza, ma un fascino inappagabile. «Ricordo l'emozione di Savonuzzi quando a Torino rivede la sua vettura in restauro» dice Balestra, che quel giorno si trovava là in compagnia di Carlo Dusio, figlio di Piero, fondatore della Cisitalia: «La vettura era completa, il motore originale (sigla 009) era lì in terra, da revisionare. Il danno maggiore era stato fatto alle pinne, la parte più caratteristica della vettura, tagliate chissà quando e chissà perché. Savonuzzi osservò i monconi in silenzio, poi prese un pezzo di cartone e ridisegnò le pinne a mano libera, in modo che il battilastra potesse ricostruirle fedelmente. Certo, aveva una memoria di ferro: in seguito le dimensioni delle pinne ricostruite vennero confrontate con quelle della vettura gemella di colore argento, realizzata nel 1948: ebbene, erano praticamente uguali». «Per essere in regola con le norme del Codice della Strada e partecipare alla rievocazione della Mille Miglia, purtroppo, abbiamo dovuto montare un paio di specchietti retrovisori che stonano con lo stile della vettura; inoltre i sedili non sono originali perché, ovviamente, non ne esistono di ricambio» si lamenta il giapponese. Su questo punto, sorge così un piccolo mistero: Balestra, infatti, ricorda benissimo che, durante il restauro degli anni Settanta, i sedili c'erano ed erano ancora quelli originali, di tipo avvolgente, con un piccolo «cuscino» in stoffa scozzese sulla destra del sedile di guida per sostenere la gamba durante le lunghe ore della Mille Miglia. «Questo supporto venne richiesto dallo stesso Taruffi» precisa Balestra «ma pazienza: la bellezza di questa vettura non è minimamente intaccata da una simile inezia». ■