

# AUTOMIN<sup>®</sup>

AGO/SET 1989 N. II  
L. 8.000

BIMESTRALE EDITO DA  
VOGUE

LE CARROZZERIE  
DE VIZCAYA

LA COLLEZIONE  
CISITALIA

FERRARI  
250 GT SWB

NUOVA  
FERRARI 348

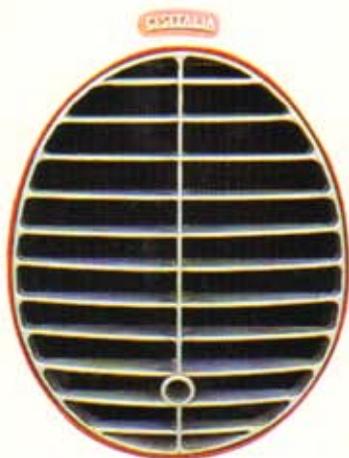






*L'autore di questo  
articolo ha pazientemente  
raccolto i modelli più  
significativi di una  
straordinaria e sfortunata  
Casa, la Cisitalia.  
Ripercorriamo le tappe  
delle varie scoperte.  
L'incontro con il figlio  
del fondatore,  
Carlo Dusio.  
La «spider Nuvolari»  
abbandonata  
nel fieno.  
La D 46  
diventata il giocattolo di  
un ragazzino.  
La rarissima  
204 Sport  
salvata dalla pressa del  
demolitore.*

*di Nino Balestra  
Foto di Franco Pace*



*Carlo Dusio, sulla Cisitalia D 46,  
davanti alla Villa Stecchini nei pressi  
di Bassano del Grappa.  
La D 46 con motore 1100 cc  
disponeva di 63 cavalli e raggiungeva  
la velocità di 170 chilometri orari.*



Un collezionista racconta la Cisitalia

# «LA RITROV



AI IN SOLAIO»



**I**l piacere della scoperta è sempre avvincente. Forse questa è la principale ragione che mi ha spinto a rivalutare la Cisitalia, fra le molte famose Marche italiane, oltre alla grande componente irrazionale ed emotiva che fa in fondo scegliere di fare il pianista piuttosto che il chirurgo, il gioielliere invece che l'avvocato.

Vi sono però dei significati molto profondi, sia tecnici che d'interpretazione, per porre la Cisitalia in evidenza nel panorama automobilistico, come una specie di quadro prezioso che vada sistemato nella giusta luce.

È stata la prima Marca al mondo ad adottare di serie il telaio a traliccio di tubi, ancora oggi usato dalle più prestigiose granturismo.

È stata la prima a proporre un campionato monomarca con le sue oltre 40 agilissime monoposto, tutte eguali e derivate da meccanica Fiat di serie. È la prima nuova impresa italiana del dopoguerra ad avere grande notorietà, con effetti benefici su tutta l'immagine imprenditoriale della nazione. Infine è

la prima automobile a varcare le soglie di un museo di arte tradizionale. Dal 1951 una Cisitalia coupé 202, carrozzata da Pinin Farina, è esposta permanentemente al Museum of Modern Art di New York con la lusinghiera definizione di «scultura semovente».

La Cisitalia dette origini anche all'Alfarth e creò le premesse per la crescita a grande industria della Porsche. E qui finisce il razionale. L'irrazionale invece ebbe origine una domenica pomeriggio, piena di sole e di rumori, del 22 giugno 1947. Attaccato ai pantaloni di mio padre assistevo al passaggio della Mille Miglia. Era la prima del dopoguerra e da tempo ne sentivo parlare in casa. Passavano sulla strada macchine e nomi mitici come Alfa Romeo, Maserati, Nuvolari. Ad un certo momento si alzò un boato di urla ed applausi e, fra le gambe delle persone che mi stavano davanti, credo di aver scorto un lampo rosso: era passato Nuvolari con la Cisitalia ed io rimasi folgorato da quel nome che mi sembrava fruscicare come il vento.

Passarono gli anni ed il primo concreto incontro avvenne un pomeriggio del 1973. La vidi in una vetrina lungo la strada da Bassano a Venezia. Il garagista tentò di rifilarmela ma si trattava di un coupé di un brutto rosso arancione, con ruote dell'Aurelia ed uno strano motore che voleva spacciare per prototipo. Il destino era in agguato e dopo un colloquio casuale con un demolitore venni a sapere che questi aveva venduto qualche anno prima, nella zona di Venezia, una rara ed interessante Cisitalia prototipo coupé con motore a quattro cilindri di ben 2800 di cilindrata. La notizia faceva intanto salire la febbre dell'interesse.

Tramite il Museo dell'Automobile di Torino rintracciai al telefono Carlo Dusio, fondatore, con il padre, della Cisitalia. Carlo fu molto evasivo, freddo, indifferente. Però mi dette la certezza che la Cisitalia aveva effettivamente costruito alcuni prototipi con motori di 2000 e 2800 cc. Il giorno dopo possedevo finalmente la mia prima Cisitalia per sole seicentomila lire. Te-





lefonai la notizia a Dusio, che cominciò ad essere interessato. Mi richiamò un'ora dopo chiedendomi altri particolari. Prima di cena era a casa mia, dove rimanemmo svegli fino alle quattro del mattino a parlare delle avventure e delle ferite, non ancora rimarginate, che la Cisitalia aveva lasciato sulla sua pelle.

Un accurato restauro rimise in ordine la potente berlinetta 202D, che era proprio quella con telaio n°189 che Carlo Dusio guidò fortissimo, sotto la pioggia battente della Mille Miglia del '52, con il padre Piero al fianco. Un sogno durato poco.

Doveva essere la macchina del rilancio. Costava quanto un'Aurelia e correva come una Ferrari. A Vicenza si ruppe l'alberino della frizione. La potenza di 180 CV l'aveva stroncato, ma lo stesso particolare delicatissimo fu quello che permise evidentemente l'ottima sopravvivenza della vettura, bloccata sino al giorno del ritrovamento: soltanto 37.000 chilometri in vent'anni. Cresceva così la gioia di avere final-

mente una «Cisi» ed aumentava di pari passo il materiale storico. Disegni, fotografie, progetti, lettere, componevano ogni giorno di più il mosaico della storia di una piccola Casa, nata con grande coraggio in un dopoguerra disastroso.

Ad un raduno di auto d'epoca raccolti la seconda traccia. Si diceva che nei dintorni di Torino esistesse una piccola monoposto tipo D46. Non fu facile scoprire il nome del ragazzino (nel frattempo cresciuto) che, ancora senza patente, acquistò la vetturetta per ventimila lire scorazzando poi sulle stradine dei colli, attorno alla villa dove abitava. Seppi che suo padre faceva il medico. L'elenco del telefono portava tre colonne con lo stesso cognome. Depennai i droghieri, meccanici e avvocati. Rimasi con una trentina di «dott.» dai quali tolsi ancora i commercialisti, gli specialisti in agraria, ecc. Ne rimasero 16: al decimo tentativo avevo fatto centro.

La macchina esisteva ancora, un po' malconcia, in una rimessa nel retro del-

la villa fra le piante dei limoni, ferma da quando il genitore, esasperato per le lamentele dei vicini, l'aveva posta sotto ferreo sequestro. Era rimasta così una decina d'anni. La trattativa fu difficile all'inizio ma, vinta la prima diffidenza per la strana richiesta, si concluse rapidamente. La feci caricare su un camion che era del soccorso stradale in

*In alto, nelle due pagine, quattro vetture della produzione Cisitalia: da sinistra,*

*la monoposto D 46, la «Spider Nuvolari», la 202 cabriolet e la 202 D. Qui sotto, sempre da sinistra, la 202 cabriolet e il cruscotto con la radio d'epoca. Il cruscotto e la «Spider Nuvolari» guidata da Carlo Dusio.*

*Quest'ultima versione, sempre con meccanica 1100 (basamento del motore Fiat e manovellismo Cisitalia) erogava 60 cavalli e raggiungeva i 180 orari.*

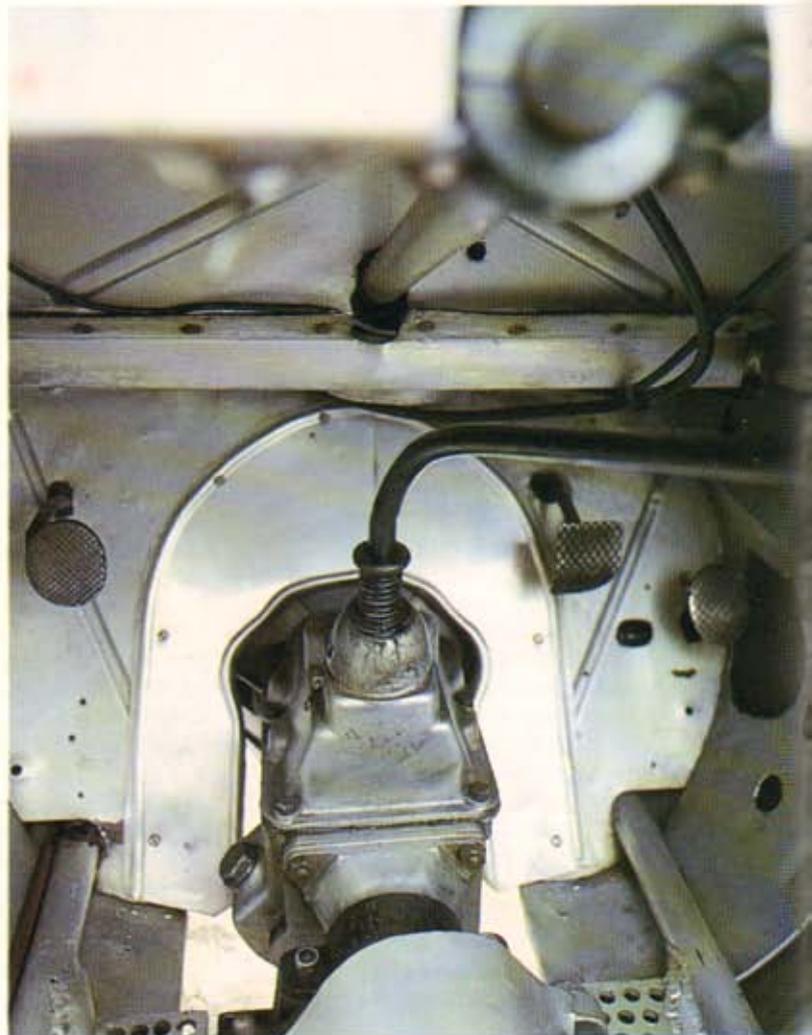
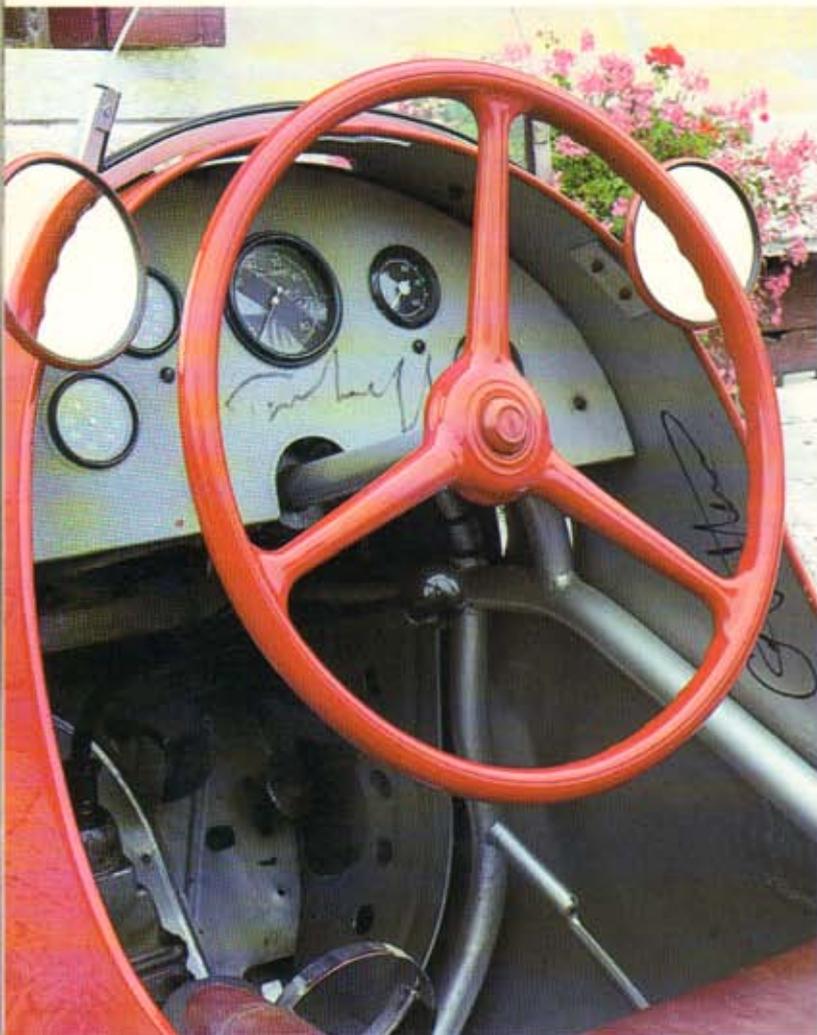


un piovoso pomeriggio di primavera. Poche volte credo di essere stato così felice.

Qualche mese dopo, con un amico collezionista di Bologna, convenni una interessante combinazione. Gli detti un'OSCA barchetta sport molto bella, ma senza motore, in cambio di uno «spider Nuvolari» in stato di abbandono, stipato nel fienile di una cascina di campagna. L'aveva acquistato tempo addietro come serbatoio di pezzi di ricambio, senza più ritirarlo. Fu emo-

n'asta pubblica per meno di un milione. Il mosaico era quasi completo. Seppi intanto di una curiosa macchina salvata dalla pressa di un demolitore. Da certi particolari poteva anche essere una Cisitalia 204 Sport, costruita in soli quattro esemplari fra il '48 ed il '49, che un mio cugino aveva usato in gara a metà degli anni Cinquanta apportando alcune modifiche. Era proprio quella. Solo che in questo caso la trattativa andò avanti tre interminabili anni, sino allo sfinimento totale delle

l'Argentina, dove conquistò uno sterile record di velocità fra mille problemi, prima di essere abbandonata e poi salvata in extremis, nel 1960, dall'allora direttore sportivo della Porsche, Von Hanstein, e trasferita a Stoccarda, nel museo che porta il nome di chi l'aveva a suo tempo progettata. Il secondo esemplare incompleto rimase sui cavalletti nella nuova sede di Racconigi. Dopo la chiusura la vettura venne posta in vendita e apparve su Auto Italiana un annuncio con la richiesta di



zionante il recupero. Non avevo mai trovato una macchina in un solaio! La calammo tramite un camion con pianale mobile e finì dopo un lungo lavoro accanto alle altre Cisitalia.

Ormai era fatta. Avevo i tre modelli più rari. Mi liberai in fretta di qualche altra auto e mi dedicai totalmente alla Casa dello stambecco. In qualche modo rintracciai una fatiscente cabriolet, poi una bella 202 coupé Pinin Farina, rimasta inattiva dal 1953 per vicissitudini del proprietario: la acquistai in u-

parti. Ma ora la 204 Sport sta riprendendo forma e alla fine del 1989 sarà possibile ammirarla in tutta la sua nervosa bellezza. Il tecnico Gilberto Franzoso ed il principe dei carrozzieri, Dino Cognolato di Padova, stanno compiendo il miracolo.

La Cisitalia costruì anche altre vetture significative, prima fra tutte la Grand Prix, che purtroppo contribuì molto al tracollo finanziario della giovane azienda torinese. Ne fecero una e mezza. L'unica completa trovò la via del-

1.600.000 lire. Avevo una «Fiat Nuova 500» e valutai già allora rapidamente la situazione ma non riuscivo ad avvicinarmi alla cifra per me astronomica. Rinunciai a malincuore e la seconda Grand Prix emigrò in Inghilterra al museo di Donington, dove ora ha un posto di grande rilievo.

Dalla manciata di derivate e trasformazioni, ho scelto infine di collocare in questa piccola collezione l'ultimo prodotto Cisitalia, la bella 750 spider, che fu costruita in un centinaio di esempla-

ri dal '59 al '64 quando realisticamente Carlo Dusio decise di chiudere. In tutti i sensi, non volendo più sentire parlare delle sue auto e rimanendo di questa opinione sino alla mia coinvolgente telefonata del 1973.

La Cisitalia delle memorie è nel frattempo cresciuta. Nel 1976, a Mantova, è stato costituito il Cisitalia International Club in cui entrò subito a far parte Carlo Dusio, che attualmente è Presidente onorario. Di quel club hanno fatto, o fanno ancora parte, i personaggi che hanno vissuto da protagonisti quella splendida avventura. Parliamo di Giacosa, Savonuzzi, Hruska e Corrado Millanta. E ancora Sergio Pininfarina, Pietro Taruffi, Ferdinand Porsche junior ed Henry Ford II.

Il club attualmente ha oltre 100 soci, tutti proprietari di almeno una vettura

#### CISITALIA - DATI DI PRODUZIONE

La Cisitalia operò a Torino nel periodo 1945/51 ed ancora a Racconigi sino al 1964.

La produzione si può riassumere per modelli ed esemplari costruiti, sia pure con logica approssimazione, come segue:

45 monoposto **D 46**

2 berline **prototipo aerodinamiche**

180 coupé e cabriolet **202SC**

25-30 sport spider **SMM «Nuvolari»**

2 Grand Prix tipo **360**

4 spider sport modello **204** (altre 4 saranno prodotte dall'Abarth)

30 **303F** coupé e cabriolet

5 modello **202D** con motore **B.P.M.**

10 **505DF**, derivate **Fiat 1900**

4 prototipi per la Ford americana, tipo **808XF**

15 derivate **Fiat 1.100/103**, tipo **33, 35, 36 DF**

100 **750/850 GT** spider e coupé.

derivate **Fiat 600**

della Casa, e distributori in 23 Paesi nel mondo.

La Cisitalia come l'opera di un artista, compresa nel suo periodo storico, trova oggi una collocazione adeguata e viene in mente la frase di Henry Ford che, trovandosela davanti in un giorno di tanti anni fa, sentenziò: «Ecco la più bella macchina italiana che abbia mai visto».

*Nella pagina a fianco, l'abitacolo della D 46. Sul cruscotto la firma di Piero Taruffi mentre nella parte interna, sulla destra, c'è l'autografo di Gilles Villeneuve (siglato nel 1979).*

*Da notare la pedaliera con il cambio, a cavalcioni del quale si doveva sistemare il pilota. Qui a lato, un'altra immagine della Cisitalia D 46.*





## «PAPÀ, IO E LA SCULTURA IN MOVIMENTO»

*Piero Dusio che sarà uomo d'affari, industriale, presidente della Juventus, vi ha giocato giovanissimo, nasce nel 1899 a Scurzolengo d'Asti. Dopo il calcio, si mette a correre in automobile. Va forte, nelle mitiche «Mille Miglia» conquista in qualche edizione allori da applausi, diventa campione d'Italia nel 1934. E vittorie un po' dappertutto, anche allo Stelvio, l'università delle corse in salita. Poi fonda la Scuderia Torino che interromperà l'attività a causa del conflitto. E durante la guerra, verso la fine del 1944, ha un sogno. Costruire una monoposto, eguale per tutti i piloti e che quindi lottino alla pari.*

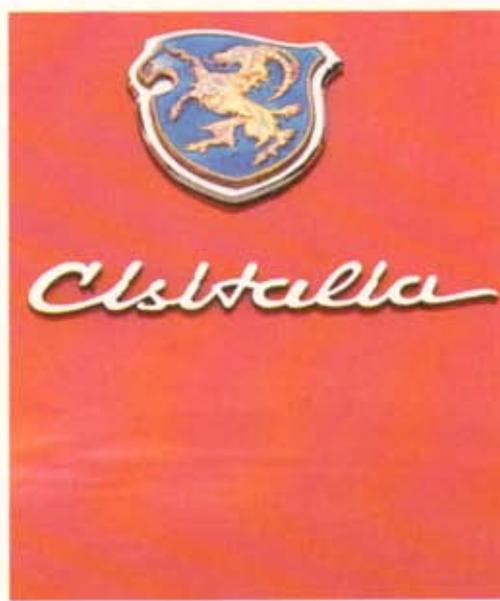
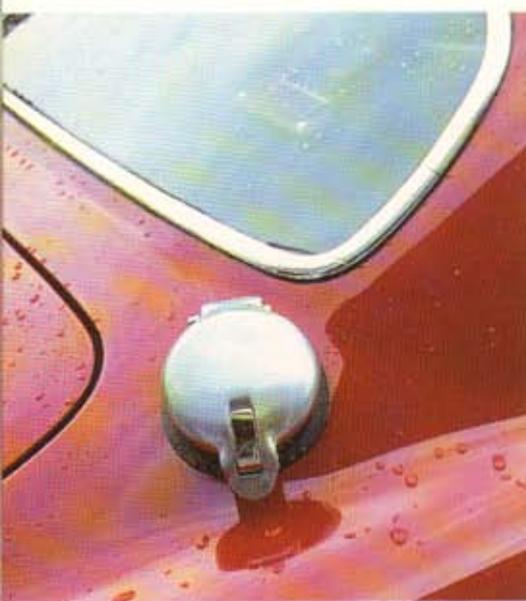
*Realizza il sogno con Dante Giacosa, capo della progettazione Fiat, suo ospite nella villa di corso Galileo Ferraris. Nasce così la Cisitalia D46. Piccola come la 500, la famosa Topolino, con telaio tubolare e motore Fiat 1100.*

*La Cisitalia, quando torna la pace, mette a rumore l'ambiente automobilistico. Debutto a Torino, sul circuito del Valentino, il 3 settembre 1946. Sette monoposto in gara contro Simca-Gordini, Lancia, Fiat, e la prima macchina di Ferrari, la 815. Tra chi guida la piccola Cisitalia vi sono Nuvolari, Taruffi, Biondetti, Cortese, Sommer, Chiron e naturalmente Piero Dusio che vince la Coppa Brezzi e compie il giro più veloce. È la fiamma che fa sprigionare il fuoco dell'entusiasmo e della follia.*

*Alla monoposto seguono lo spider Nuvolari — la 202 SMM — e la berlinetta Pinin Farina, automobile permanentemente esposta al Museo d'Arte Moderna di New York al quale l'ha donata Henry Ford II. È definita «scultura in movimento, simbolo di un'epoca che ha influenzato la tecnica e lo stile dell'automobile».*

*Piero Dusio ha pagato per liberare il grande Ferdinand Porsche, padre del «maggiolino», di Auto Union e Mercedes da Gran Premio, prigioniero dei francesi quale collaborazionista. Trenta milioni di allora. E Porsche gli progetta, tra l'altro, la 360 Grand Prix, 1500 a 12 cilindri, motore posteriore, 4 ruote motrici inseribili. Due le 360 costruite: una è al museo Porsche di Stoccarda, l'altra, non interamente completa a Donington, in Inghilterra. Seguono altre versioni della Cisitalia stradale, vittorie memorabili, il nome celebre nel mondo.*

*Alla fine del 1948, Piero Dusio va in Argentina allettato dalle promesse di Juan*



Peron. Impianta uno stabilimento, fonda l'Autoar, ma Peron se ne dimentica. I dittatori...

Carlo, il figlio, che ha seguito dalla nascita la Casa dello Stambecco e che ha corso andando forte anche lui, resta volutamente solo. E da allora, in un mare procelloso, manda avanti la fabbrica. Costruisce vetture con gruppi Fiat, fa un accordo con Henry Ford ma tutto è vano. Nel 1965 dopo un periodo di difficoltà e di riprese piene di speranze è la fine.

Da una quindicina d'anni, Carlo Dusio vive a Ginevra. Ed è là che lo incontriamo. Giovanile, distinto, dal tratto sicuro, attorniato nel suo studio della «Vieille Ville» dalle fotografie del glorioso passato. La Cisitalia per lui vuol dire nostalgia, una lancinante nostalgia ed una rabbia fredda per gli errori commessi. Dice: «Mi sarei dovuto fermare in tempo, ma la passione era travolgente. Se ne andò tutto quanto avevamo, ma riuscii ad aiutare mio padre in Argentina e a rispettare gli impegni d'onore. Dal 1948 al 1965 perdemmo tanti, tanti miliardi di allora. Vendetti ogni cosa, andai sottozero. Ma conobbi persone ai più alti livelli e la fine impensabile della Cisitalia mi diede la forza di riemergere. Mi feci in quattro, in otto e quando nel 1975 tre mesi prima di lasciarci per sempre, mio padre venne a Torino mi disse: "Bravo, non so come hai fatto a resistere". Fu il premio».

Carlo vive oggi del suo lavoro, viaggia per il mondo quale imprenditore internazionale. Ma la parola Cisitalia è ancora lì con tutto il suo struggente fascino.

«Rifarei quanto ho fatto — confida al vecchio amico — evitando l'errore più grave quale il voler insistere quando era meglio chiudere tutto. Ma, forse, anzi senza forse, continuerei ancora. La passione di quel nome, la splendida avventura, il «caso Cisitalia» come venne chiamato. Mi resta il nome che ho cercato di onorare e ne sono fiero».

Cisitalia: Compagnia Industriale Sportiva Italia. Una leggenda che resterà nel mondo insopprimibile dell'auto e degli uomini dell'auto. G.R.

Nella pagina a fianco, dall'alto il collezionista Nino Balestra, il tappo del serbatoio della 202 D, versione con motore BPM di 2800 cc, che vediamo anche in basso. In questa pagina dall'alto, la leggendaria immagine di Nuvolari che arriva al traguardo del Circuito del Valentino (1946) con la D 46 senza il volante. Ancora, Balestra scopre in un fienile la «Spider Nuvolari», la carrozzeria della cabriolet 202 prima del restauro, Piero e Carlo Dusio alla Mille Miglia 1948.

