

Un appassionato mantovano si innamora della coupé di Dusio esposta a New York. Ne cerca una in tutto il mondo per poi trovarla a pochi km da casa. Ed è un esemplare con una storia molto ricca.

DI ATTILIO FACCONI - FOTO ALBERTO CERVETTI

DIETRO l'angolo

SIRMIONE

La macchina del nostro servizio fotografata nei giardini dell'Hotel Villa Cortine di Sirmione (BS). Secondo Sergio Lugo, argentino considerato tra i maggiori storici del marchio torinese, sono state costruite 193 Cisitalia 202 stradali, divise tra coupé e cabriolet.





S spesso un libro ben scritto e letto con partecipazione ha capacità evocative tali che possono anche suscitare fantasie e desideri.

Anni fa Fabrizio Rossi, noto appassionato mantovano, nel leggere la monografia "Cisitalia - Catalogue Raisonné", scritta da Cesare De Agostini e Nino Balestra, ha provato questa forte esperienza. Ha sentito in sé la grande curiosità di conoscere a fondo la storia di questa particolare Casa automobilistica.

Avendo saputo dell'esposizione permanente di un esemplare di Cisitalia 202 al Moma (Museum of Modern Art), in un suo viaggio a New York, Rossi non resiste alla tentazione di soddisfare il grande desiderio di vedere di persona l'esemplare magnificato in tante riviste specializzate e no.

La vista della macchina suscita in lui una grande impressione. Rimane talmente folgorato dalla bellezza e dall'armonia delle linee che Pininfarina ha disegnato, che nasce in lui il desiderio di possederne un esemplare. Quindi, appena tornato in Italia, inizia la lunga e difficile ricerca.

Montichiari

Fabrizio si fornisce di una buona documentazione, chiede ad altri collezionisti e si dedica a una vera e propria "caccia" a uno dei modelli superstiti. Cerca in Europa, ma anche fuori, in tutti i continenti. Trova anche un esemplare, dall'altra parte del mondo, in Australia, ma i contatti con il venditore non vanno a buon fine: la macchina è in condizioni che non giustificano l'acquisto e i costi della trafila per farla tornare in Italia.

Ma i casi della vita spesso sono curiosi: quello che non si può realizzare agli antipodi, accade a poca distanza da casa, qualche de-



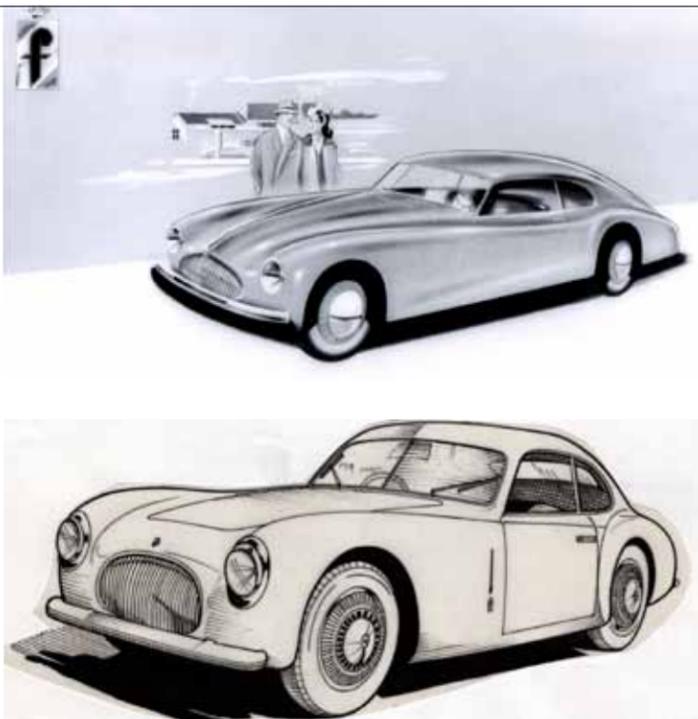
STAMBECCO

L'interno impeccabile mostra la cura con cui la 202 #035 è stata ripristinata. Si nota, in alto, la pedaliera con il comando dell'acceleratore a rotella. Sopra, gli strumenti principali: nel tachimetro ci sono orologio e indicatore benzina, nel contagiri termometro acqua e manometro olio. Sotto, il marchio Cisitalia raffigura uno stambecco pronto a spiccare il balzo.



DIVISO
Nel frontale spicca la mascherina fatta di 23 archi traforati in alluminio. Intorno al centesimo telaio sono sostituiti da 17 lame di ottone imbutito e cromato. A lato, il dettaglio del parabrezza diviso, presente sulle prime 115 coupé (sulle cabriolet i telai #101 e 103 hanno già il vetro curvo).





COPPE

Sopra, Battista Farina accarezza la 202 di cui fu autore. Le coppe ruota con 32 feritoie sono in possesso del proprietario dell'auto fotografata. Più a destra, due disegni originali. Qui sotto, curiosi attirati dalla 202 durante gli scatti. In basso, l'auto a Brescia (foto Caterina Vagliani) alla 1000 Miglia 2012 con il numero 449 a mo' di revival dell'edizione '49 disputata da Beninati/Tocchio.



cina di km addirittura. Succede infatti che Antonio Bologna, amico di Fabrizio Rossi e restauratore di automobili d'epoca, a cui egli ha confidato la sua passione, gli rivela l'esistenza di una Cisitalia proprio lì vicino, a Montichiari di Brescia.

Trovata la macchina, Fabrizio parte subito con la trattativa, concludendola in breve: il sogno a lungo inseguito è finalmente diventato realtà.

Naturalmente, ora che la grande sua aspirazione si è avverata, per mettersi al volante del gioiello tanto sospirato la strada è ancora disseminata di vari ostacoli. La vettura nei suoi decenni di vita ha peregrinato attraverso molti proprietari, non tutti attenti a intervenire con manutenzioni felici, che nel tempo hanno in parte scalfito lo splendore iniziale della 202.

Rossi non si lascia intimorire dalle avversità emerse e si prefigge di riportare la Cisitalia a brillare come quando uscì, in un tempo lontano, dalla fabbrica torinese. Con una minuziosa ricerca coadiuvata dall'amico argentino Sergio Lugo, medico radiologo di Buenos Aires, definito per la sua straordinaria competenza "Dottor Cisitalia", entra in possesso della documentazione che gli permette di intervenire sulla vettura con un restauro rigoroso.

L'attenta e precisa ricerca documentale non solo lo mette in con-



TRIENNALE

In alto, l'armonica linea della 202 carrozzata da Pininfarina, che le è valsa l'esposizione permanente al MoMA di New York. La 202 fu carrozzata in seguito anche da Vignale e Stabilimenti Farina. Presentata nel 1947 alla Triennale di Milano, nello stesso anno vinse il concorso di eleganza di Villa d'Este. Nelle foto piccole, il dettaglio del rivestimento interno in vellutino, che è stato possibile ripristinare molto simile all'originale. Qui a fianco, uno dei piccoli deflettori sul montante del padiglione. Sopra, la curiosa posizione della leva del cambio, orizzontale e parallela al tunnel della trasmissione. Notare il bel pomello: gli originali (questo e quelli sulla plancia) erano in ambra, oggi sono verniciati in modo da riprodurre le caratteristiche di questa pregiata resina.



1000 MIGLIA E CARLO PONTI

Nino Beninati, commerciante di preziosi di origine siciliana trapiantato a Milano, subito dopo l'acquisto si iscrisse alla Mille Miglia, la prima per lui (n. 449, equipaggio Beninati/Tocchio). La foto sotto (Foto Locchi), è stata scattata al controllo di Livorno intorno alle 8.30 del 24 aprile 1949 (di cui si ha riscontro nel libretto dei controlli orari, sotto a sinistra).

La macchina, con assetto stradale non modificato rispetto alla serie (i paraurti sono montati) si comportò molto bene per oltre metà corsa. Al controllo di Roma occupava il 49° posto assoluto, in 6h30'22". Recuperò altre due posizioni e transitò 47ª assoluta al controllo di Pescara. Prima del controllo di Ravenna però deve essere accaduto un incidente, o un grave guasto meccanico (non è stato possibile ricostruire l'accaduto) perché la vettura giunse a Ravenna con più di due ore di ritardo rispetto alla tabella di marcia. Arrivò comunque a Brescia in 17h52'08", classificata al 109° posto.

Nino Beninati fu tra i soci fondatori del "Club della Mille Miglia", costituito a Brescia il 29 novembre 1949 per iniziativa di Giulio Binda, Giovanni Canestrini, Renzo Castagneto, Aymo Maggi e Filippo Tassara.

Il 30 maggio 1949 Nino Beninati iscrisse la sua Cisitalia 202 SC anche alla Coppa Intereuropa (Gruppo B, Classe I fino a 1100 cc) che si disputò sul circuito di Monza. Partito con il n. 80, si classificò al 12° posto.

Il 25 novembre 1949, Nino Beninati vende la Cisitalia al produttore cinematografico Carlo Ponti, tramite la A.T.A. srl - Artisti Tecnici Associati (Produzione Cinematografica), di cui Ponti è presidente del consiglio di amministrazione.

Una curiosa testimonianza del periodo nel quale Ponti fu proprietario della vettura è contenuta nella rivista dell'ACI, "L'Automobile" n. 30 del 23 luglio 1950. In questo simpatico articolo dal titolo "L'automobile nel mondo del cinema" Giuseppe Perrone passa in rassegna con ironia i personaggi del mondo del cinema italiano e le loro preferenze automobilistiche. A proposito di Carlo Ponti così scrive: "...Carlo Ponti, ex-corridore, che gira per le strade della capitale con una Cisitalia senza fari pagando multe favolose...". Il 7 aprile 1951 Carlo Ponti vende la 202 al dott. Cravera della Triveneta Farmaceutici di Padova.



dizione di realizzare un restauro di qualità eccelsa, ma gli permette, grazie anche alla collaborazione dell'amico Corrado Bellabarba, di scoprire e appurare che la sua Cisitalia 202 SC del 1948, con numero di telaio 035, è un esemplare dal ricco curriculum sportivo e appartenuto a personaggi famosi.

Recuperato tutto quanto serve per un lavoro ben fatto, comincia la paziente opera di restauro. La macchina è priva dei paraurti, in uno stadio avanzato di restauro assai primitivo e poco ortodosso, con errori anche marchiani e con molti pezzi da montare: porte, strumenti, vetri, sedili e altri componenti. E non mancano problemi di allestimento anche della meccanica.

Bietta

Rossi decide pertanto di azzerare il lavoro fatto fino a quel momento. Smonta di nuovo tutta la meccanica e affida l'intera carrozzeria a Giuseppe Castagno di Brandizzo (TO). Al termine di un accurato ripristino che ha comportato un delicato lavoro sull'alluminio, la vettura è di nuovo verniciata con l'originale "rosso amarantato"

BOCCHETTE

La linea di tre quarti posteriore (in alto) esalta le magnifiche proporzioni della linea della Cisitalia 202. Su questo esemplare mancano le bocchette di aerazione cromate, di forma ovale, che compariranno intorno all'ottantesimo telaio. A lato, il dettaglio dell'andamento del parafrangente posteriore e della bella maniglia di apertura porta a pulsante, tipica delle auto sportive dell'epoca.



(cioè il vero rosso delle auto da corsa italiane, ndr), le cui tracce si sono trovate sotto i residui della verniciatura in azzurro risalente agli anni Sessanta. Il codice del colore è fornito da Nino Balestra, Presidente del Cisitalia International Club e del Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar di Romano d'Ezzelino (VI).

Della meccanica si occupa invece l'Officina di restauro di Antonio Bologna a Medole (MN), con la consulenza di Delio Galassi di Savignano sul Rubicone (probabilmente il massimo specialista di Cisitalia, ndr). Problematica è la soluzione di un fastidioso "shimmy" (vibrazione dello sterzo dovuta allo sfarfallio delle ruote, inconveniente comune alle Cisitalia, ndr) ottenuta grazie al corretto ripristino nell'avantreno della bietta metallica d'origine (spessore di metallo, in questo caso di 10x5 mm circa, ndr) con cui si è regolato correttamente il camber dell'avantreno.

Essendo ancora in possesso della selleria originale in vellutino a coste sottili di colore beige, conservatasi grazie a un provvidenziale rivestimento in finta pelle nera, è stato possibile reperire in Belgio un tessuto pressoché identico.

L'Autotappezeria Enrico Ferraresi di Ferrara cura con competenza tutta la selleria. Il restauro ha una durata complessiva di oltre tre anni.

Giappone

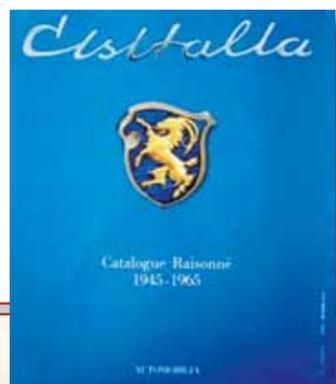
La Cisitalia 202 #035 ha avuto molti cambi di proprietà. In uno di questi, nel 1988 è acquistata da un commerciante olandese, il quale smonta il motore di primo impianto #076 per installarlo sulla famosa Cisitalia berlinetta "Cassone" telaio 001 (priva del suo motore originario #005), che poi sarà venduta in Giappone. Al suo posto, nel 1999, sarà installato il quattro cilindri #278 (a due carburatori), che monta tuttora.

L'attuale proprietario, terminato il restauro, iscrive la macchina alla Mille Miglia 2012, con un rievocativo numero 449 dipinto sul cofano come all'edizione del 1949. Nella gara 2013, durante la discesa fra i passi di Futa e Raticosa, accade un fatto curioso: un piccolo contatto con la Mercedes W194 300 SL del Museo di Stoccarda, vincitrice della Carrera Panamericana. Una "nobile" ammaccatura fra due esemplari di rango.



INTEREUROPA

Sopra, l'estratto cronologico in cui è riportato il passaggio di proprietà all'ATA di Carlo Ponti. Primo proprietario fu Eugenio Curti di Moltrasio (CO), titolare della ditta Curti Riso. Tra gli altri proprietari, da segnalare Piermario Meletti Cavallari, presidente del Registro Siata. Sotto, la partenza della Coppa Intereuropa 1949: la "nostra" Cisitalia è la prima a destra in fondo. A sinistra, il "Catalogo Ragionato" del 1980, scritto da Nino Balestra e Cesare de Agostini: è tuttora il libro di riferimento per la storia della Casa torinese.



SERBATOIO

Il quattro cilindri di 1,1 litri, di derivazione Fiat, alloggia più che comodamente nel vano anteriore della Cisitalia 202, nonostante la presenza del serbatoio della benzina. Coinvolgenti i carburatori Weber da 36 verniciati di rosso, con i piccoli filtri aria in nero. Il cofano motore si apre da entrambi i lati: è incernierato infatti sia a destra sia a sinistra, una soluzione attribuita a Vignale. Il servizio fotografico di queste pagine è stato realizzato con la collaborazione del Comune di Sirmione (BS).

Scheda tecnica

CISITALIA 202 SC #035 (1948)

Motore: anteriore longitudinale raffreddato ad acqua, 4 cilindri in linea, 1.089 cc, alesaggio e corsa 68x75 mm, rapporto di compressione 7,8:1, 2 valvole in testa, aste e bilancieri, 2 carburatori Weber 36DR4SP, lubrificazione a carter secco, potenza 55 CV a 5500 giri **Trasmissione:** trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 4 marce + RM, rapporto al ponte 3,8:1; pneumatici 5.00x15 **Corpo vettura:** carrozzeria coupé due porte due posti in alluminio, telaio tubolare in acciaio; sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti inferiori, balestra semiellittica trasversale, ammortizzatori idraulici; sospensioni posteriori a ponte rigido, molle a balestra, ammortizzatori a frizione; sterzo a vite e settore; freni a tamburo sulle quattro ruote; capacità serbatoio carburante 42 litri **Dimensioni (in mm) e peso:** passo 2.400, carreggiate ant/post 1258/1247, lunghezza 3400, larghezza 1450, altezza 1250; peso 780 kg **Prestazioni:** velocità massima 160 km/h

