



L'INCONTRO MANTOVANO CON LE MACCHINE DI UNA CASA INDIMENTICABILE

Nella foto a sinistra, una panoramica sul concentramento delle Cisitalia a Mantova, in piazza 80. Fanteria. In basso a sinistra, Carlo Dusio con la monoposto D 46 alla partenza (simbolica) del « Circuito del Te » (GIOVETTI - Mantova)

Le «CISI» non fanno ridere

DOMENICA 6 GIUGNO, Mantova ha ospitato il primo « Incontro Internazionale Cisitalia ». Non si è trattato di un raduno, ma proprio di un incontro, perché quella riservata alle Cisitalia è stata una manifestazione nettamente diversa da ogni altra che ha pure per protagoniste delle automobili « vecchie ». Ma la dizione « auto vecchia » o « auto antica » o — peggio — « auto d'epoca » non si addice alla Cisitalia. Quelle dello stambecco (l'emblema che le contraddistingue, oggi come allora) sono infatti « auto fuori produzione ». E basta.

Ormai ne sono convinti tutti, dai possessori (pochi pochi, un'élite) agli estimatori, dagli sportivi agli appassionati. La riprova di tutto ciò la si è vista proprio a Mantova durante la sfilata delle « Cisi » per le vie cittadine. Si sa quanto la gente — la comune gente della strada — sia impetosa con le « nonnine » su quattro ruote. Le accolgono con un risolino che sta a mezzo tra la sorpresa e il compatimento. Qualcuno poi non va tanto per il sottile e le battezza « auto di Ridolini », confondendo magari una Bugatti con una Balilla. Gli appassionati d'auto d'epoca sono d'altra parte organizzatissimi e non fanno una piega, limitandosi, al massimo, a guardare quei dissacratori con palese disgusto.

Si diceva dunque che la gente, a Mantova, vedendo le Cisitalia, non ha riso. Anzi, le ha prese molto sul serio. Le ha ammirate. Ha capito che si trattava di vetture la cui « linea » non rilancia indietro negli anni. Il cofano più basso dei parafanghi è un'idea che allora (nel 1947) era all'avanguardia ma che è valida a tutt'oggi. Al limite, una berlinea Cisitalia potrebbe ancora essere prodotta con poche correzioni da parte del « designer ». Tutto questo per dire come quelle piccole auto provviste di un motore da « 1100 » capace di spingere oltre i 150 all'ora, fossero veramente l'espressione di una tecnica costruttiva assai in anticipo sui tempi.

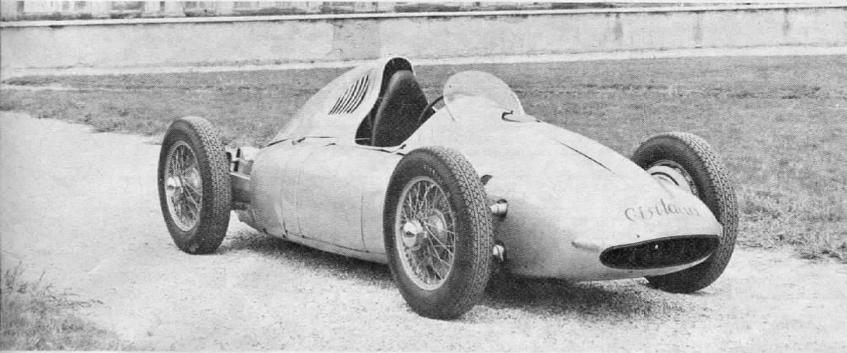
Probabilmente il primo « Incontro Cisitalia » ha inaugurato un nuovo modo di intendere l'automobile. Può anche darsi che si sia aperta la caccia alle vetture che presentano caratteristiche tali da porsi, per così dire, fuori tempo o al di là della moda. Può darsi che il gusto di far circolare di nuovo simili vetture sia destinato ad allargarsi a macchia d'olio.

Le « Cisitalia » a Mantova hanno dunque costituito una sorpresa, sia quando camminavano a passo d'uomo per le vie della città, sia quando, a velocità più sostenuta, hanno percorso per tre volte il circuito del Te. Quel circuito che nel 1946 e nel 1948 aveva visto i commoventi exploit di Tazio Nuvolari.

Il primo ad accorgersi di questa autentica sorpresa è stato Carlo Dusio, figlio di Piero Dusio, il costruttore delle « Cisi ». Carlo Dusio era presente a Mantova giunto appositamente dall'Argentina. Dopo anni, ha rivisto le macchine che hanno segnato tanta parte della sua giovinezza. Le ha viste dapprima con un po' di timore. Da una posizione quasi di difesa (il che è comprensibile). Poi, via via, si è « sge-



A destra, la Cisitalia tipo 202 di Edo Ansaloni, nella versione con carrozzeria d'alluminio, durante il «Circuito del Te». Qui sotto, la Cisitalia Grand Prix, regina dell'incontro, si è fatta ammirare, illustrata anche da uno dei suoi progettisti, l'ing. Rodolfo Hruska (quello dell'Alfasud)



lato», fino a provare entusiasmo per quelle vetture, alcune delle quali sembravano veramente appena uscite dalla fabbrica. Dusio ha provato la monoposto D 46 dell'amico Nino Balestra (la macchina alla quale è andata la coppa Pininfarina per la vettura meglio restaurata). Ha guidato poi la 2800 BPM dello stesso Balestra (la macchina con la quale aveva partecipato assieme al padre alla Mille Miglia del 1952). Si è cimentato infine con la berlina 1100 (la 202) di Gian Pio Dorella, ritrovando nella macchina tutto il brio dei suoi vent'anni.

Carlo Dusio è stato a lungo festeggiato da tutti i partecipanti alla manifestazione mantovana. Una manifestazione irripetibile perché ha presentato, come su di un piatto d'argento, la famosa Grand Prix Cisitalia, la macchina trovata miracolosamente intatta in Argentina e ridata alla Porsche (il suo progetto era uscito appunto dallo studio del prof. Ferdinand Porsche) dalla lungimiranza e sensibilità di von Harnstein, per anni corridore e direttore sportivo della Casa di Zuffenhausen.

La Cisitalia Grand Prix non doveva mancare a questo primo incontro. E difatti non è mancata. E' arrivata da Stoccarda in camion e subito è stata piazzata al posto d'onore. Concepita in Germania, realizzata in Italia, emigrata in Argentina, ritornata in Germania, la Grand Prix ha riscosso la generale ammirazione. Anche perché l'ing. Rodolfo Hruska — uno dei progettisti — era giunto a Mantova e, vista la macchina, non aveva potuto eludere la valanga di domande che un po' tutti gli facevano. E' noto infatti che la Cisitalia Grand Prix fu un progetto brillantissimo, che una serie di avventure bloccò poco più in là della nascita.

Alto, abbronzatissimo, con un casco di capelli bianchi e due fili di baffi pure bianchi, l'in-

gegner Hruska ripercorse, con il massimo dello stile e la massima distinzione, le tappe tecniche più significative di questa vettura da gran premio che ha saputo entrare nella storia pur non essendo mai stata schierata ad un «via».

Ma a Mantova era presente pure l'ing. Savonuzzi, all'intuito del quale si deve gran parte della realizzazione della «berlinetta», con tutte le sue proliferazioni: spider, coupé, cabriolet.

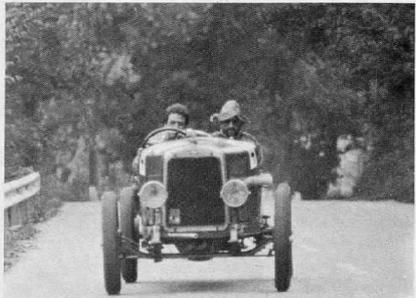
Anche Savonuzzi ha dato lustro e «senso» all'incontro Cisitalia, che davvero non poteva dirsi completo senza la sua presenza. Da Milano era giunto pure Corrado Millanta che alla Casa di Dusio prestò la sua opera di giornalista e public relations man.

C'erano tutti insomma (o quasi tutti). E tutti sono stati cortesemente invitati a prendere posto al lungo tavolo della presidenza durante il convegno che si è svolto a Palazzo Te, nella splendida cornice della Sala dei Cavalli. E' poi seguito il pranzo offerto dall'Automobile Club di Mantova, che, assieme al Circolo Veneto Auto d'Epoca, ha organizzato la manifestazione, alla fine del quale v'è stata la rituale distribuzione di medaglie e targhe ricordo.

Questo primo «Incontro Cisitalia» ha dato anche modo di costituire il «Cisitalia International Club» alla cui presidenza onoraria è stato chiamato Carlo Dusio. Presidente effettivo, invece, Nino Balestra. Vice presidente Gian Pio Dorella.

Non a caso l'«International Cisitalia Club» ha voluto darsi come proprio presidente il signor Nino Balestra di Bassano del Grappa. A lui si deve infatti non solo la possibilità della realizzazione dell'incontro, ma anche la «riscoperta» e la rivalutazione assoluta delle auto dello stambecco.

Cesare De Agostini



Durante la rievocazione del Mugello, le vetture d'epoca hanno fatto qualche giro anche sull'autodromo omonimo. A sinistra, la Fiat 508 S di Marchesi e Mandelli. Sopra, l'Ansaldo 10 di Forti

LA RIEVOCAZIONE
NON SOLO STORICA

Le veteran a prova Mugello



Il concorrente Ronco, con la sua 501 S, è andato al Mugello da Genova, e ritorno, per strada

FIRENZE - Anche quest'anno, verso fine maggio, si è tenuta l'attesa sesta rievocazione dello Storico Circuito del Mugello, brillantemente organizzata dal Club Auto Moto d'Epoca Toscano. Il tempo non è stato elementare del tutto, specie durante la prima giornata, in cui i concorrenti hanno dovuto percorrere il secondo giro del vecchio Circuito sotto un vero e proprio diluvio: gli spiders erano pieni d'acqua come barche in alto mare, ma i concorrenti sono rimasti imperturbabili.

Come al solito la manifestazione è stata divisa in due prove. Il primo giorno, raduno e prova stradale di regolarità sul circuito classico, da percorrere due volte con partenza ed arrivo a Scarperia, con l'intermedio dei tre controlli orari; la prova era aperta a tutte le vetture costruite fino al 31-12-1940 ed a quelle sport, corsa e Gran Turismo di provata destinazione sportiva e di particolare interesse storico, costruite fino al Dic. 1960.

La vittoria è andata ad Emanuele Marciano, su Lancia Appia Zagato con 7 penalità, seguito da Biselli su FIAT 508 S, da Piccolo su Mercedes 300 SL. La conclusione si è avuta a Scarperia alle 21,30.

La domenica mattina alle undici, appuntamento all'Autodromo del Mugello per la serie di prove in pista. Le vetture vengono suddivise in raggruppamenti a cui è assegnato un tempo minimo di percorrenza sul giro: le partenze saranno date con intervalli di 10" fra ciascun mezzo.

Se il sistema seguito dagli organizzatori ha tolto ogni spettacolarità e questa manifestazione, e lo scopo era evidente, deve però aver fornita una delle migliori occasioni ai concorrenti per godersi le prestazioni del proprio mezzo, se quello che, al di là di ogni critica tecnica, rimane uno dei tracciati più suggestivi creati di recente.

REGOLARITA' STRADALE 22 maggio 1976

1. Marciano [Appia Zagato] pen.19; 7. Biselli (Fiat 508 S) 66; 3. Piccolo (Mercedes 300 SL) 120; 4. Scarselli (Alfa R. SZ) 131; 5. Mandelli (Fiat 508 S) 137; 6. Gallotti (idem) 188; 7. Brusca (Fiat 1100 S) 313; 8. Medici (Ferrari 250 GT) 329; 9. Rizzoli (Ferrari 340 MM) 370; 10. Menegatto (Jaguar XK140) 1442; 11. Sgaravatti (Aurelia B24); 24. Caliceti (Ferrari 250 GT); 13. Piccolo (Austin Sprite); 14. Ercoli (Siat; 500); 15. Ansaloni (Alfa R. SZ); 16. Sacconi (Ferrari 250); 17. Trinchi (M.G. tipo TF); 18. Sindici (Fiat 1100); 19. Pizzolotto (Ferrari 250 TP).

VELOCITA' CRONOMETRATA (2 giri)

(pista Autodromo Mugello)
I. RAGGRUPPAMENTO
Cl. 1000 cc.

1. Ercoli (Fiat Siat 500) 10'00"9; 2. Marchesi (Fiat 508 S) 10'04"4; 3. Gallotti (Morgan 4x4) 09'34"8; 4. Mandelli (Fiat 508 S) 09'16"8; 5. Forti (Fiat 508 S) 09'10"1; 6. Biselli (Fiat 508 S) 09'00"4; 7. Patellini (Fiat 508 S) 08'59"2; 8. Frisoni (Fiat 508 S) 08'25"8.

Classe oltre 1100 cc.

1. Ronco (Fiat 501 S) 12'25"1.

II RAGGRUPPAMENTO: Sport-Corsa prodotte fino al '60
Classe fino a 1100 cc.

1. Frosini (Fiat Patriarca) 08'10"5; 2. Marinali (Fiat Moretti 750) 08'11"5.

Classe oltre 1100 cc.

1. Medici (Ferrari Mondial 500) 06'42"5.

III RAGGRUPPAMENTO: Gran Turismo prodotte fino al '60
Classe fino a 1100 cc.

1. Marciano [Appia Zagato] 07'15"4; 2. Sindici (Fiat 1100 Vignale) 07'48"2.

Classe fino a 1600 cc.

1. Scarselli (Alfa SZ) 07'02"2; 2. Frosini (Alfa SZ) 06'58"8; 3. Ansaloni (idem) 07'07"5; 4. Gatti (idem) 07'09"2; 5. Tringhi (MG tipo TF) 07'22"4; 6. Arborini (MG. TF) 08'09"0; 7. Colombo (Alfa SZ) 06'20"3.

Classe oltre 1600 cc.

1. Caliceti (Ferrari 250 GT) 07'03"7; 2. Riccardi (Ferrari 250 GT) 07'12"5; 3. Lucchini (idem) 07'15"1; 4. Pizzolotto (idem) 06'17"3.