

CISITALIA DA COLLEZIONE

Ne sono rimaste pochissime delle trecento costruite nei primi anni del dopoguerra. Diciassette veterane presenti al raduno di Mantova organizzato dall'Automobile Club.

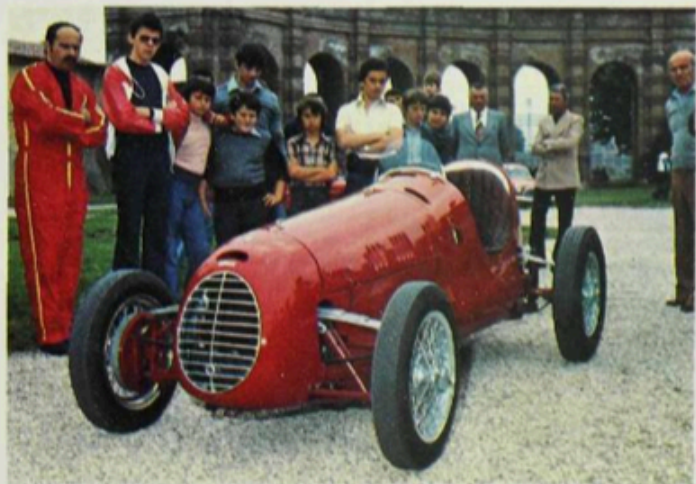
«L'ho pagata 50 mila lire, era un rottame ma oggi è completamente restaurata e funzionante. Non la venderei per un mucchio di milioni». Chi parla è Enrico Maffioli, 26 anni, studente universitario milanese, appassionato di auto da corsa. Oggetto della sua soddisfazione è una Cisitalia cabriolet del 1950, l'unico esemplare carrozzata da Castagna: con questa auto è giunto a Mantova per partecipare alla fondazione del Registro internazionale della Cisitalia, una specie di club per amatori al quale possono iscriversi tutti i possessori di una vettura di que-

sta marca. Finora gli iscritti sono 17, di cui due svizzeri, ma gli organizzatori del sodalizio sperano di crescere di numero anche se le possibilità sono molto limitate. Infatti nel corso della sua storia, una storia avventurosa che va dal 1946 al 1963 e costellata soprattutto da delicate situazioni finanziarie, la Cisitalia ha prodotto solo 280 vetture con sistemi assolutamente artigianali. Sotto questo marchio sono state costruite macchine quasi tutte diverse una dall'altra: in questo sta forse il segreto del posto che esse hanno fra i collezionisti di automobili

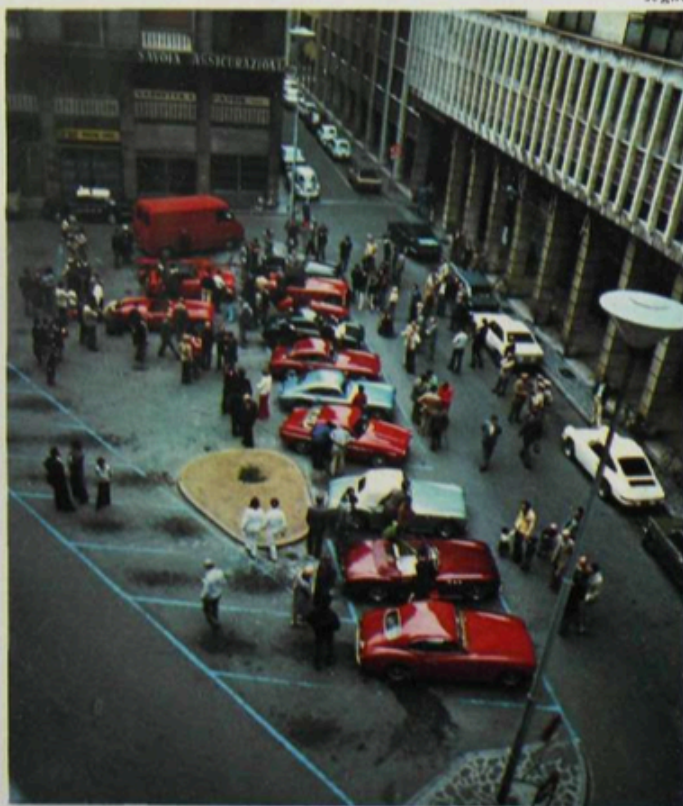
segue



Cisitalia carrozzata da Castagna.



La D. 46. Questa macchina, ideata da Dante Giacosa, fu il trampolino di lancio per molti piloti famosi.



Una veduta delle macchine che hanno partecipato al raduno di Mantova per la fondazione del registro internazionale.



La Grand Prix del '51. Sebbene gli accorgimenti tecnici fossero d'avanguardia, la macchina non scese mai in pista.

CEROTTI 3M-RECORDATI: "i più vicini alla perfezione"

Il progresso non è fatto solo di invenzioni rivoluzionarie: per migliorare quella che si chiama la « qualità della vita » si rivelano importantissimi anche i continui, costanti perfezionamenti apportati a oggetti e strumenti che risolvono i piccoli problemi della vita quotidiana.

Le bende e i cerotti ad esempio: che ne hanno fatta di strada da quando una nuova « famiglia » di materiali sintetici ha sostituito le garze e i nastri adesivi tradizionali. In questo campo i risultati più positivi sono stati raggiunti da una grande casa internazionale, specializzata in materie adesive: la 3M (quella che ha inventato lo *scotch*, per intenderci).

La sua divisione materiali chirurgici — che per la distribuzione commerciale si avvale della collaborazione di una delle più note e serie case farmaceutiche italiane, la Recordati — ha recentemente messo in commercio alcuni prodotti dalle caratteristiche assolutamente eccezionali, che permettono di risolvere nel migliore dei modi alcuni vecchi problemi di medicazione.

Soprattutto per le piccole ferite dei bambini (magari non pericolose in sé, ma suscettibili di complicazioni per l'irrequietezza dei piccoli infortunati) c'è tutto un campionario di bende e cerotti « ad hoc »: in particolare, la benda autoadesiva Coban (che non scivola, non si allenta, non ha bisogno di fermagli) e la medicazione ortottica Opticlud: davvero indispensabile, quest'ultima, per la sua capacità di proteggere gli occhi dalla polvere, dalla luce e da ogni possibile agente esterno. In vendita in tutte le farmacie, i prodotti 3M/Recordati sono, come riferisce una pubblicazione specializzata, « i più vicini alla perfezione » nel loro campo.

CISITALIA DA COLLEZIONE seguito

d'epoca.

Ma a parte il valore di antiquariato, il nome Cisitalia per molti italiani che hanno vissuto gli anni turbolenti del dopo guerra rappresenta il simbolo della riscossa nazionale, soprattutto perché era sinonimo di vittoria in un settore così popolare e prestigioso quale è quello delle corse automobilistiche. Negli stessi anni in cui Coppi e Bartali polarizzavano l'attenzione di milioni di sportivi di tutta Europa sulla vitalità ritrovata del ciclismo italiano, Nuvolari e Bonetto, due assi dell'automobilismo sportivo portavano due Cisitalia alla vittoria nel famoso Gran Premio sul circuito del Tè di Mantova.

Ecco perché l'Automobile club di Mantova, nell'ambito dei festeggiamenti per ricordare il cinquantenario della sua fondazione ha voluto organizzare nella città, con la collaborazione del Circolo veneto d'auto d'epoca questo raduno di possessori di Cisitalia che ha visto la partecipazione di numerosi concorrenti e di Carlo Dusio, figlio di Piero Dusio il fondatore della Cisitalia e presidente onorario del Registro, dell'ing. Giovanni Savonuzzi, realizzatore della D. 46, dell'ing. Hruska, progettista della Grand Prix, del sig. Nino Balestra, presidente del Registro e del presidente dell'Automobile Club Mantova, Franco Marengi. Tra le auto partecipanti le D. 46 del '46 di Nino Balestra e di Celestino Tartara, una macchina che Dusio aveva concepito insieme a Dante Giacosa (allora progettista capo della Fiat) per mettere in condizione di parità tutti i piloti.

Massiccia la partecipazione delle 202 presenti nelle varie serie: dalla SS del '47 di Edo Ansaloni alla 202 D 2800 del '52 di Balestra, una macchina che oltre a far sognare gli italiani fu esposta al museo d'Arte Moderna di New York. Con questa vettura, carrozzata da Pininfarina, nasce il design automobilistico. Favorito dal bassissimo telaio, Pininfarina realizza una carrozzeria

avvolgente, filante, perfetta. E' la macchina delle Mille Miglia.

La Grand Prix presente al raduno di Mantova resta l'opera di maggior rilievo della Casa dello stambecco (dall'animale che figurava nello scudetto) anche se, a causa del costo elevatissimo, rappresenta la causa principale della crisi dell'azienda che solo allora (siamo nel 1950) cominciava a consolidarsi. Frutto dell'opera di Porsche, Hruska (il progettista dell'Alfasud) e Abarth, questa vettura presentava innovazioni tecniche che solo molti anni dopo verranno riprese dagli altri costruttori.

Non si può dire con esattezza quanto valga oggi una Cisitalia. Dipende dallo stato di usura, dalle condizioni generali della vettura, dall'anno di costruzione e dal modello, ma sicuramente sopra i cinque milioni. E' assai raro trovare sul mercato una Cisitalia marciante. Al massimo se ne possono trovare di semi-restaurate ma a prezzi elevatissimi. L'ho pagata più di due milioni dice Cesare De Agostini, giornalista mantovano, proprietario di una Cabriolet del '48 acquistata semi-restaurata. E le cifre non si fermano qui. A Roma c'è in vendita una D. da restaurare: prezzo 12 milioni. La Porsche proprietaria della Grand Prix presente a Mantova (esemplare unico) l'ha assicurata per 105 milioni.

« Trovare alcuni pezzi », prosegue De Agostini, « è praticamente impossibile. Più facile reperire un am-



Tazio Nuvolari. Il campione sostenne sempre la Cisitalia.

mortizzatore, ma quasi nulla si adatta alla sofisticata meccanica del motore. Bronzine, valvole o particolare pezzi mancanti bisogna farli ricostruire da un tornitore di fiducia ».

Anche Nino Balestra, che ha partecipato al raduno con due macchine, ha trovato alcune difficoltà nel reperire alcune parti. « E' proprio per questo motivo, dice Balestra, che abbiamo fondato il Registro. Il nostro scopo è tenere in contatto i possessori di Cisitalia o coloro che dispongono di singoli pezzi ». Ora Balestra, noto collezionista d'auto d'epoca, vuole raccogliere solo Cisitalia. Entro pochi anni il Registro spera di poter organizzare una riedizione della Coppa delle Alpi, una marcialonga automobilistica che toccherà Torino, St. Moritz, Merano, Lindt e Trieste per un totale di circa 1000 chilometri e che sarà riservata solo alle Cisitalia.

Fabio Montanaro



Due versioni della berletta 202 carrozzata da Pininfarina. E' esposta al Museo d'Arte Moderna di New York.