

E FU TEMPO DI CISITALIA

L'appuntamento mantovano - oltre ad essere il primo della marca - si è rivelato particolarmente affascinante perché ha stimolato il ritrovarsi di persone e vetture - entrambi importanti - dopo quasi trent'anni.

di Nino Balestra

Avrei preferito che qualche altro scrivesse sull'incontro Cisitalia, essendo difficile per chi ha partecipato attivamente all'organizzazione esprimere quel distacco ed obiettività che sarebbero necessarie. Rovescierò invece la situazione proponendovi una secca cronaca degli avvenimenti ed una interpretazione personale del "fatto" Cisitalia, così come praticamente l'ho esposta ai partecipanti al Convegno con il mio intervento.

LA CRONACA

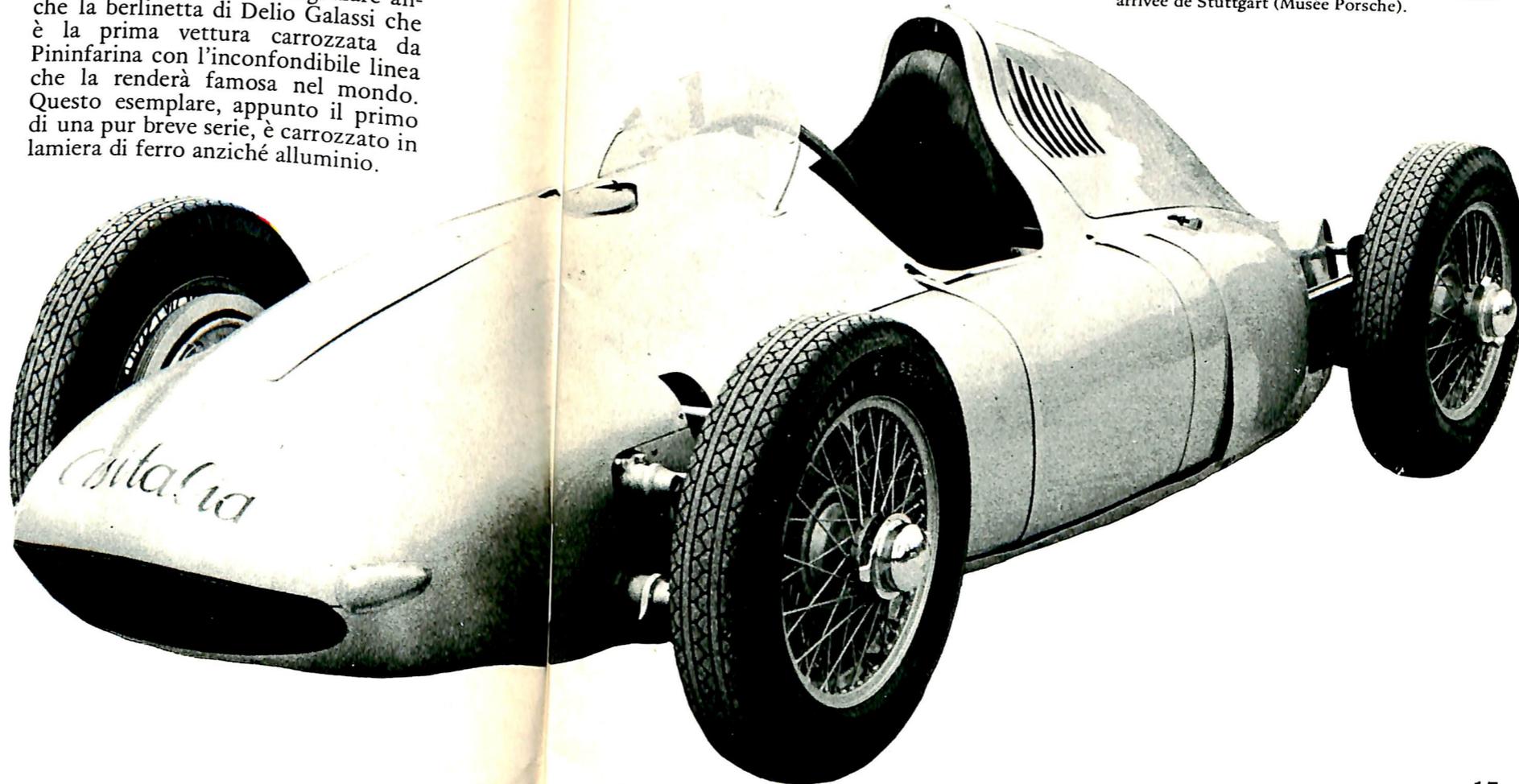
Mantova, città di Tazio Nuvolari che pilotò negli ultimi anni della sua carriera le piccole e potenti vetture torinesi, ha accolto con calore i partecipanti all'incontro Cisitalia.

L'organizzazione è stata curata dall'Automobile Club mantovano con la collaborazione del Circolo Veneto Automoto d'Epoca e del costituendo Cisitalia International Club.

Le vetture partecipanti hanno rappresentato in pratica tutta la produzione della Casa di Piero Dusio.

La vettura più importante era certamente la prestigiosa Grand Prix a motore posteriore giunta per l'occasione da Stoccarda, prestata dal Mu-

seo Porsche con signorilità e consapevole partecipazione. Da segnalare anche la berlinetta di Delio Galassi che è la prima vettura carrozzata da Pininfarina con l'inconfondibile linea che la renderà famosa nel mondo. Questo esemplare, appunto il primo di una pur breve serie, è carrozzato in lamiera di ferro anziché alluminio.



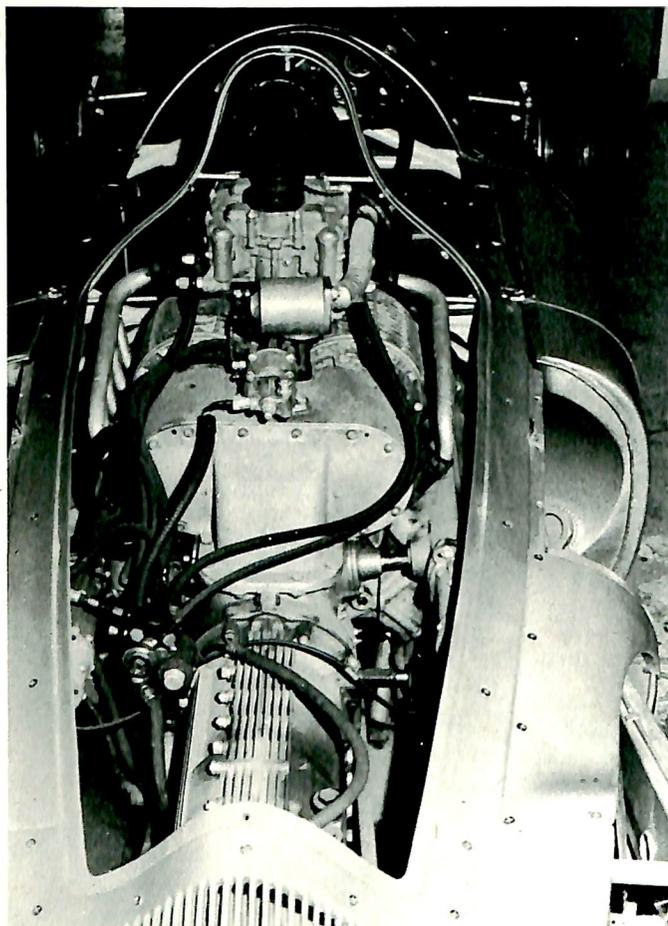
Notevoli gli spyder "Nuvolari", la monoposto D46 e la berlinetta con motore BPM 2800, in pratica l'ultima Cisitalia costruita. Fra queste, le belle versioni coupé e cabriolet nei vari modelli, la 33 DF "Voloradente" ed il cabriolet 202 fuoriserie Castagna di Enrico Maffioli. L'incontro ha voluto ricordare questa piccola ma prestigiosa Marca a trent'anni esatti dal suo esordio e, con la creazione del Cisitalia International Club, unire gli estimatori di queste vetture in tutto il mondo. Al nuovo Club potranno aderire gratuitamente tutti i possessori di Cisitalia. Essenzialmente concepito come un fatto culturale, il primo incontro di Mantova ha fatto percor-

La regina dell'incontro mantovano è risultata la leggendaria Grand Prix che è stata praticamente presentata al pubblico per la prima volta dopo tanti e tanti anni.

La vettura è giunta appositamente da Stoccarda prestata signorilmente dal Museo Porsche inaugurato, e di conseguenza adesso aperto a tutti, da fine giugno.

The queen of the meeting was this Grand Prix Cisitalia, arrived from Stuttgart Porsche Museum.

La reine du Congrès a été la Grand Prix Cisitalia arrivée de Stuttgart (Musée Porsche).



Il cuore della Grand Prix Cisitalia è di una sorprendente attualità. I serbatoi sono laterali, il motore boxer a dodici cilindri piazzato alle spalle del pilota con due grossi compressori. Uno di questi motori erogò al banco, nel 1948, ben 512 cavalli; circa un centinaio di più dell'Alfetta che dominava in quegli anni. Vi è da supporre che con un buon collaudo la Cisitalia avrebbe dominato le scene di quegli anni. Possiamo fare una breve e curiosa analogia con una vettura di formula uno che si mormora debutterà entro questo anno: la Renault 1500 turbocompressa. Con pari cilindrata si pensa di arrivare o superare i 500 cavalli, raggiungere cioè quanto questa formidabile Cisitalia aveva fatto 28 anni prima.

The mechanical components of the Gran Prix are surprisingly modern. The engine is a 12 cylinders boxer one, power is 512 HP with two compressors. It is behind the driver with tanks on each side.

La mécanique de la Grand Prix est d'une surprenante actualité. Son moteur à 12 cylindres plats (boxer) avait une puissance de 512 chevaux avec deux compresseurs. Il était placé derrière le conducteur, les deux réservoirs étant aux côtes de ce dernier.

Particolare della sospensione anteriore a barre di torsione ed il giunto per la trasmissione sulle ruote anteriori inseribile a volontà dal pilota.

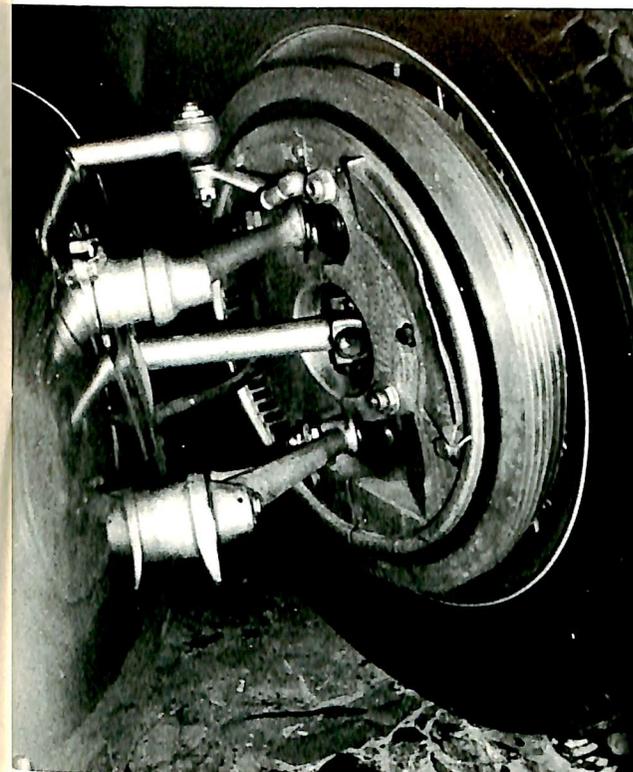
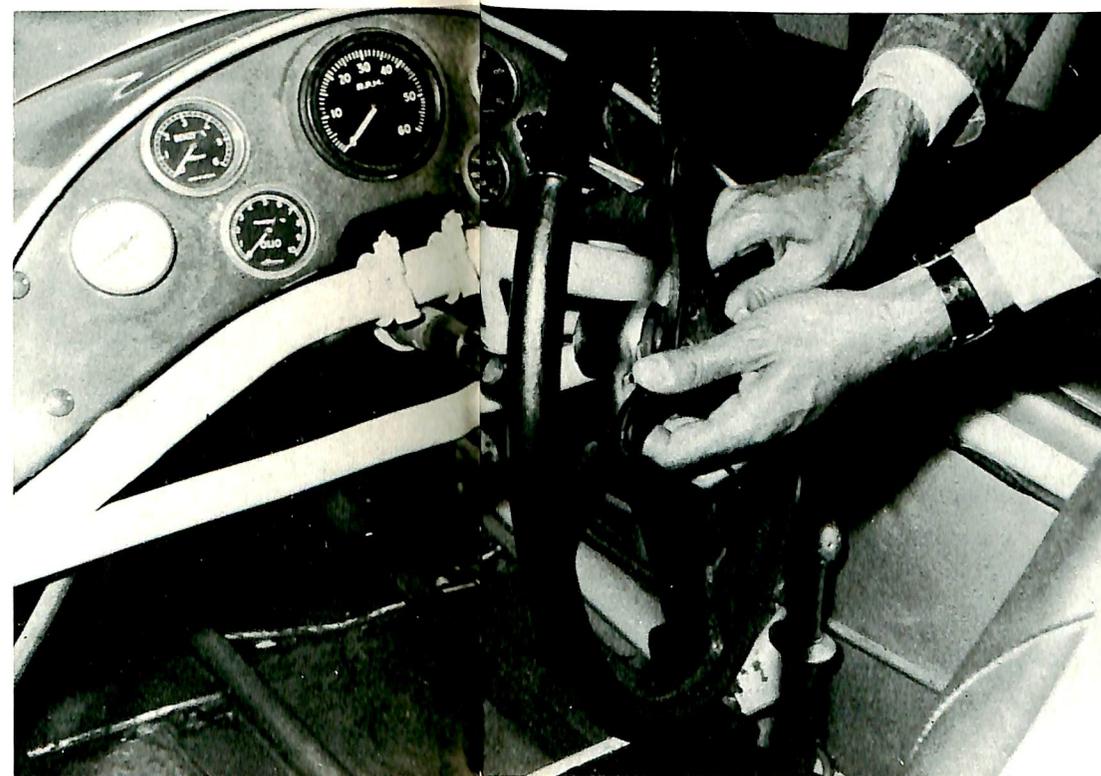
Detail of the front suspension with torsion bars and the transmission joint on the front wheels which can be plugged in at will by the driver.

Détail de la suspension avant à barres de torsion et le joint pour la transmission sur les roues avant que le conducteur pouvait embrayer à volonté.

Particolare del cruscotto con il volante estraibile.

Detail of the instrument board with extractible steering wheel.

Détail du tableau de bord avec le volant extirpable.



rere alle vetture presenti le strade che ospitarono il Circuito del Te e che videro protagoniste le Cisitalia, nel 1946 con Nuvolari e nel 1948 con Bonetto.

Migliaia di persone hanno assistito alla breve esibizione rievocativa delle vetture, aperta dalla veloce monoposto D46 pilotata da Carlo Dusio.

Nella splendida cornice dei giardini di Palazzo Te si sono raccolte le vetture a fare corona alla Grand Prix, permettendo ai giornalisti e fotografi di svolgere agevolmente il loro lavoro.

Più tardi, nella stupenda Sala dei Cavalli attigua ai giardini, si è svolto il Convegno con interventi di Franco Marengi presidente dell'Automobile Club di Mantova, di Nino Balestra, Cesare de Agosini, Corrado Millanta, Rodolfo Hruska e Giovanni Savonuzzi.

La giornata ha avuto la sua conclusione con un pranzo, offerto dall'Automobile Club di Mantova, e la consegna di medaglie ricordo ed alcune targhe speciali.

Erano a Mantova: Carlo Dusio rientrato da Buenos Aires appositamente, Giovanni Savonuzzi realizzatore delle berlinette e spyder, Rodolfo Hruska realizzatore della Grand Prix, Corrado Millanta che visse i primi atti della Cisitalia, la signora Nuvolari, Valerio Nardini e Giorgio Guiduzzi vicepresidenti dell'ASI, Luigi Bonfanti presidente del Circolo Veneto e della Commissione Tecnica Nazionale anche in sede FIVA, Saro Rolandi presidente della Commissione Manifestazioni ASI, Giacomo Tavoletti della Commissione Culturale ASI, Angelo Tito Anselmi consigliere del Mille Miglia Classic Car Club, Gianfranco Rinaldi consigliere ASI, tutta la commissione tecnica ASI e molti, molti soci. Da segnalare, fra i partecipanti, la grossa presenza degli svizzeri.

Premi speciali sono stati assegnati: al Museo Porsche la targa ASI, a Carlo Dusio la targa CVAE, a Nino Balestra la coppa Pininfarina, targhe



del Cisitalia International Club a Franco Marengi, Rodolfo Hruska, Giovanni Savonuzzi e Corrado Millanta. Sono giunte adesioni da Sergio Pininfarina, Dante Giacosa, lo scrittore Giovanni Nuvoletti Perdomini, Piero Taruffi, Museo dell'Automobile di Torino, Giovanni Lurani.

L'INTERPRETAZIONE PERSONALE

Più che illustrare la storia della Cisitalia, vorrei chiarire perché si è fatto l'incontro Cisitalia.

Dire chi è stato per primo a lanciare questa idea non saprei. In altre parole un po' tutti. Con Cesare de Agostini e Giorgio Filippini abbiamo portato avanti il discorso che ha trovato il consenso immediato di Carlo Dusio e l'appoggio incondizionato dell'Automobile Club di Mantova e del suo sportivissimo presidente Franco Marengi.

Ci siamo così riuniti per celebrare i trent'anni di questa "piccola-gran-

Carlo Dusio è rientrato da Buenos Aires per non mancare alle celebrazioni dei trent'anni della "sua" Cisitalia. Al volante della piccola monoposto D46, ove è ritratto, ha ritrovato di colpo lo smalto dei vent'anni.

Carlo Dusio returned expressly from Buenos Aires to attend the 30 years anniversary celebrations of the House founded by his father.

Carlo Dusio est rentré expressément de Buenos Aires pour ne pas manquer à la célébration des trente ans de Cisitalia fondée par son père.

Un momento della partenza per la breve esibizione delle vetture sul Circuito del Te. Al via la 202D (prototipo 2800) fra due ali di folla strabocchevole.

A view of the start at the Tea Circuit. Here is the "berlinetta" 202D prototype 2800 surrounded by curious people.

Un moment du départ sur le Circuit du Thè. Entre deux ailes de spectateurs la Berlinetta 202D prototype 2800.

de" Casa automobilistica che ha affascinato il mondo intero nell'immediato dopoguerra.

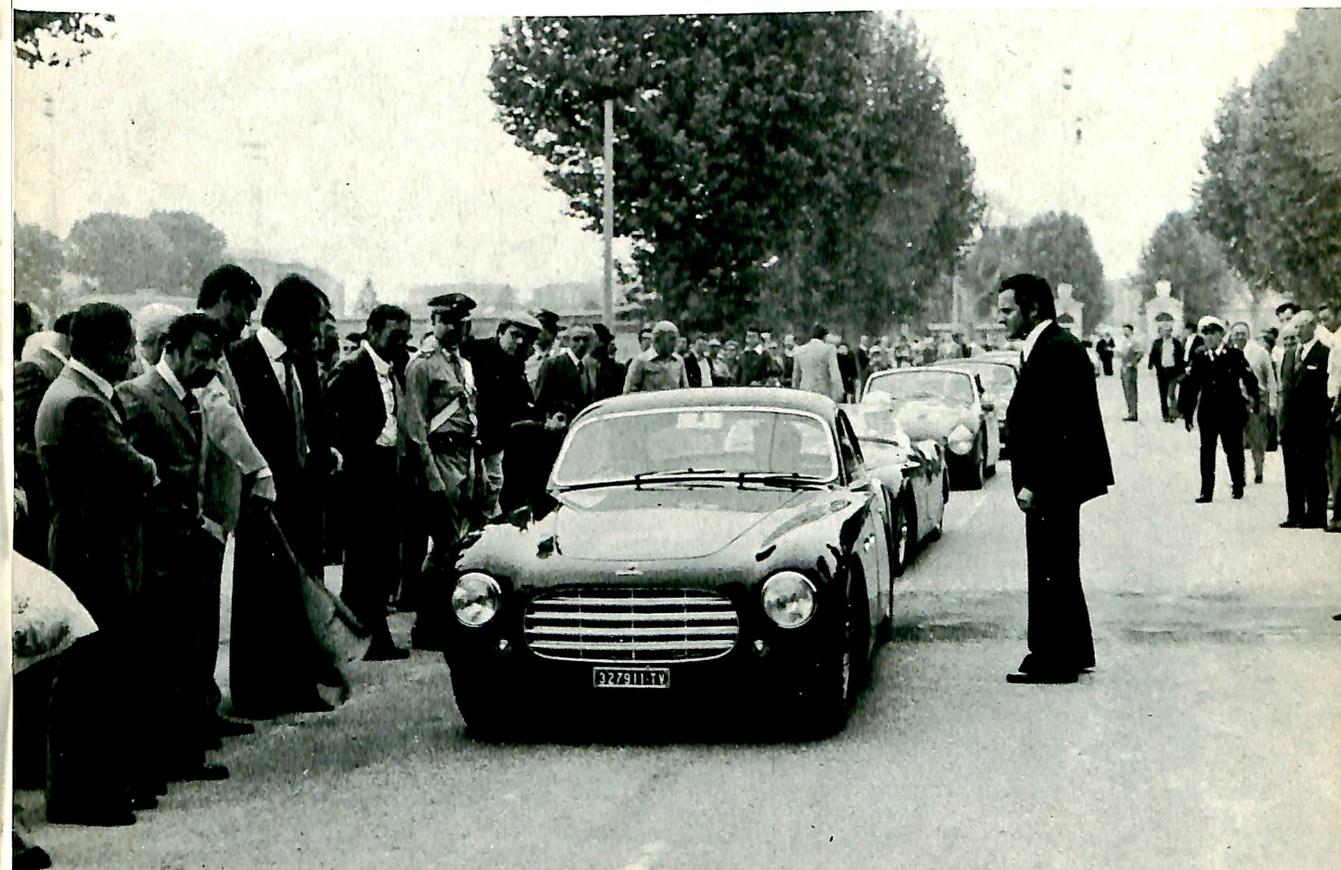
Per me personalmente è stata anche l'occasione per celebrare i trent'anni del mio colpo di fulmine con la Cisitalia. Avevo otto-nove anni (circa l'età che ha ora mio figlio) quando rimasi incantato da quel nome e dalle gesta che compì il grande Tazio Nuvolari in quella ormai leggendaria Mille Miglia del '47. Assistei al suo passaggio da Vicenza e la Cisitalia non mi uscì più dalla mente e dal cuore.

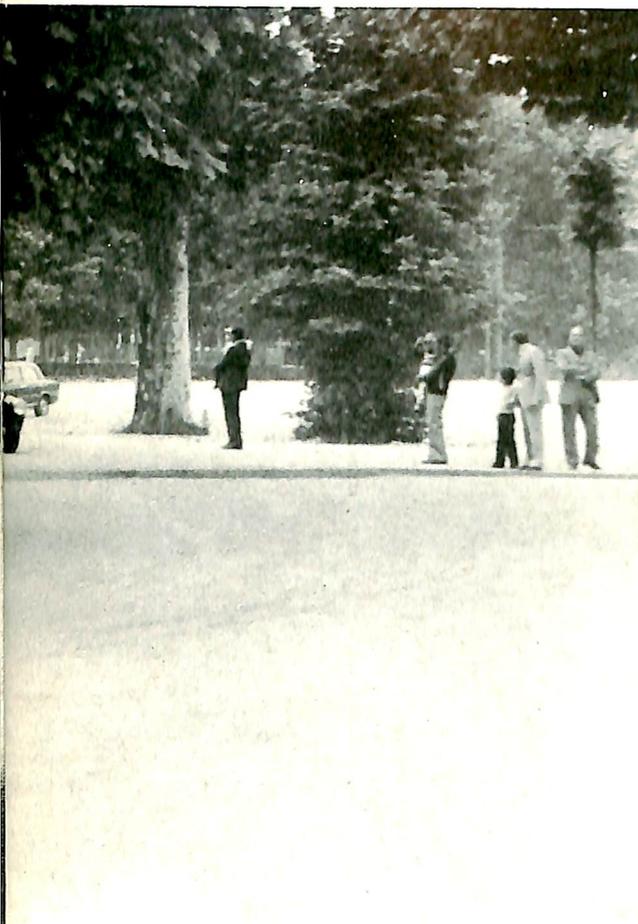
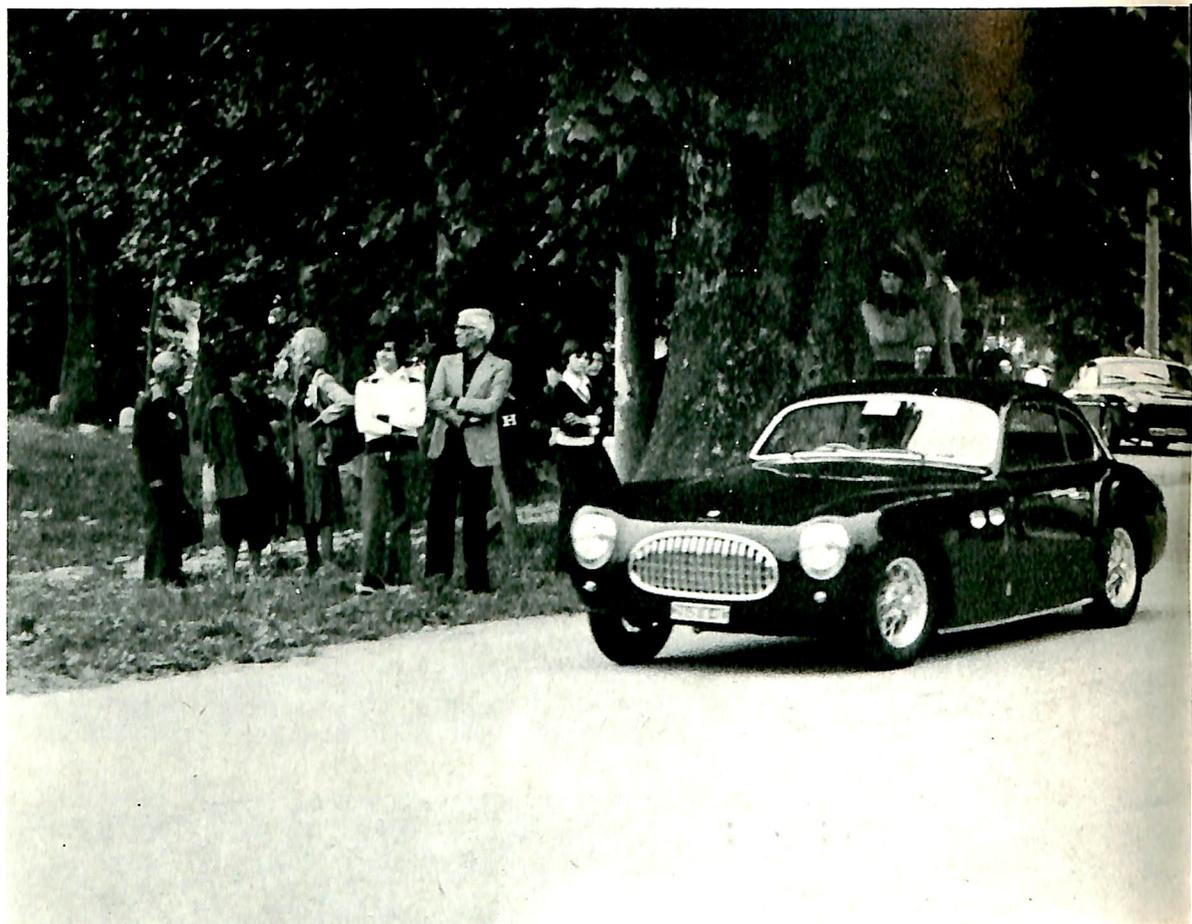
A tanti anni di distanza si è così concretizzato un sogno della mia infanzia; ho visto Carlo Dusio al volante della D46, l'ingegner Savonuzzi accanto alle sue berlinette, ho potuto toccare con mano la favolosa e misteriosa Grand Prix che mi si è rivelata attraverso le parole dell'ingegner Hruska che la costruì, di Carlo Dusio che la pilotò all'aeroporto di

Caselle per brevi tratti, e di Corrado Millanta che la vide ancor prima della nascita, appena tracciata sui fogli.

Ho potuto vivere per qualche ora le sensazioni che avrei certamente vissuto se fossi nato trent'anni prima. E forse qualcuno potrà anche dire che in fondo ho fatto un buon affare.

Ma evidentemente non bastava una mia segreta aspirazione per portare a compimento questa particolare manifestazione che si è venuta via via formando. Vuol dire che vi era del valido. E questa validità è data soprattutto dalla risonanza che da sempre hanno avuto le Cisitalia. Non vi è argomento tecnico che tenga. Anzi contro-argomento che possa dimostrare il contrario. Ci saranno altre Case a vantare soluzioni o risultati più vistosi, ma alle Cisitalia nessuno potrà mai sottrarre il mito, la leggenda, con la quale hanno alimentato le loro performances. Sarà l'idea di Piero Dusio, sarà il telaio a traliccio di





Sempre a filo del "platano Nuvolari" passa veloce la berlinetta di Gian Pio Dorella seguita a breve distanza dalla "voloradente".

Along the trees of the Nuvolari diversion track: the quick "berlinetta" of Gian Pio Dorella.

Le long des platanes de la "variante" Nuvolari, voici la rapide et belle berlinette de Gian Pio Dorella.

Sotto a sinistra:
Transita alla variante Nuvolari la 202 cabriolet Castagna di Enrico Maffioli mentre spunta il muso della spyder Mille Miglia Nuvolari, di Edo Ansaloni.

The 202 "hors série" of Enrico Maffioli followed by the spyder SSMM of Edo Ansaloni.

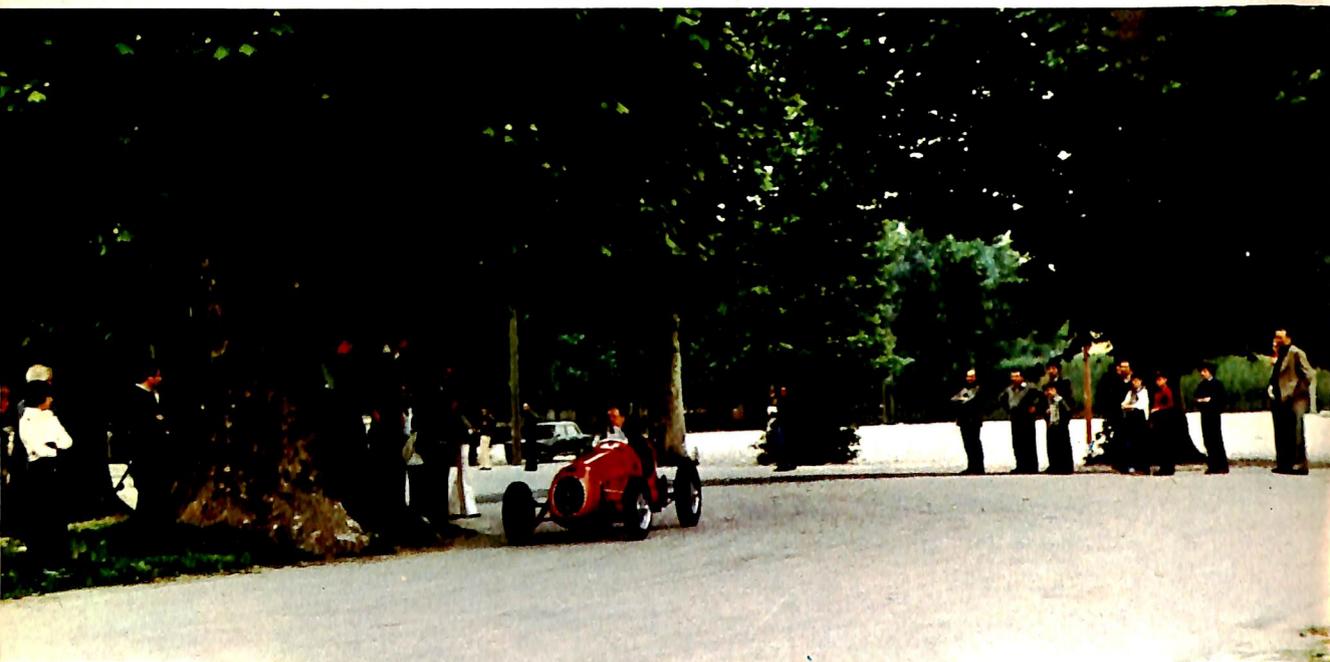
La 202 hors série de Enrico Maffioli sur la "variante" suivie par la spyder SSMM d'Edo Ansaloni.

Sotto:
In un punto più avanzato della variante Nuvolari, sfrecciano veloci e vicine le Cisitalia cabriolet di Piero e Dodi Faggioli seguiti dallo spyder Nuvolari, di Nazario Bacchi.

On the Nuvolari diversion track: a cabriolet Cisitalia of Piero and Dodi Faggioli followed by a spider SSMM of Nazario Bacchi.

Toujours sur la "variante" Nuvolari voici côte à côte les Cisitalia cabriolet de Piero et Dodi Faggioli suivies par la spyder SSMM de Nazario Bacchi.





tubi di Giacosa adottato — primo al mondo — dalle D46, saranno le successive evoluzioni in due posti di Savonuzzi, sarà la famosa linea di Pininfarina, sarà merito delle imprese sportive dei più celebrati campioni che, tutti, pilotarono le Cisi, sarà l'incredibile Grand Prix con la sua tecnica sofisticata, saranno tutte queste componenti — o meglio un po' di tutto questo — certo che il mito della Cisitalia è tutt'ora vivo e validissimo. Vi è anche un discorso un po' più generale che vede le Cisitalia affiancate a poche altre vetture.

Perché noi diamo tanta importanza a delle automobili? Ecco, direi — soprattutto dinnanzi a questo capolavoro — che dobbiamo convincere noi stessi — se ve ne fosse ancora bisogno — e gli altri che l'automobile, meglio "certe automobili", sono molto di più di meccanismi di metallo e gomma che svolgono un determinato servizio.

Qui spero sarò perdonato se farò mie alcune parole e concetti espressi precedentemente in un articolo su La Manovella da Giancarlo Amari. Sono

Un veloce passaggio sul circuito, chiuso al traffico per l'occasione, di Carlo Dusio sulla monoposto Cisitalia D46. Il punto è storicamente interessante, essendo ritratto nel 1946 Tazio Nuvolari su identica vettura.

Carlo Dusio passes by driving the small single seater D46 along the Nuvolari diversion track.

Un passage rapide de Carlo Dusio au volant de la petite monoplace D46 sur la variante Nuvolari.

Uno dei pezzi più interessanti, dopo "Sua Maestà" la Grand Prix, visti all'incontro Cisitalia a Mantova, è certamente questa berlinetta di Delio Galassi. La vettura è la prima carrozzata con la famosa linea da Pininfarina, la sua carrozzeria è in ferro invece che alluminio come tutte le altre. E' singolare la sua ridotta altezza rispetto ai modelli successivi.

This blue "berlinetta" of Delio Galassi was certainly one of the most interesting cars of the Mantua rally. It was the first Cisitalia arranged by the coachmaker Pininfarina.

Un des exemplaires plus intéressants du Congrès de Mantoue a été sans aucun doute cette berlinette bleue de Delio Galassi. C'était la première Cisitalia carrossée par Pininfarina.

espressioni tanto aderenti alla mia visuale di queste cose, che non mi è possibile trovarne di diversi o migliori.

Queste realizzazioni dunque, le automobili in generale e le Cisitalia in particolare unitamente a poche altre Marche, genericamente messe frettolosamente sotto l'etichetta "tecnica", sono pur sempre una manifestazione del genio umano, di uno sforzo creativo.

Esse sono nate da un'idea che ha preso forma attraverso e mediante la materia, e sotto questo punto di vista possono essere perfettamente considerate espressioni artistiche.

Noi dobbiamo quindi considerare il tempo che dedichiamo alle nostre Cisitalia uno spazio culturale, superando concezioni da sempre radicate che portano ad intendere l'arte soltanto nel campo dell'arte tradizionale, escludendo o sottovalutando altre manifestazioni.

Non credo sia casuale il fatto che una Cisitalia coupé sia esposta perma-

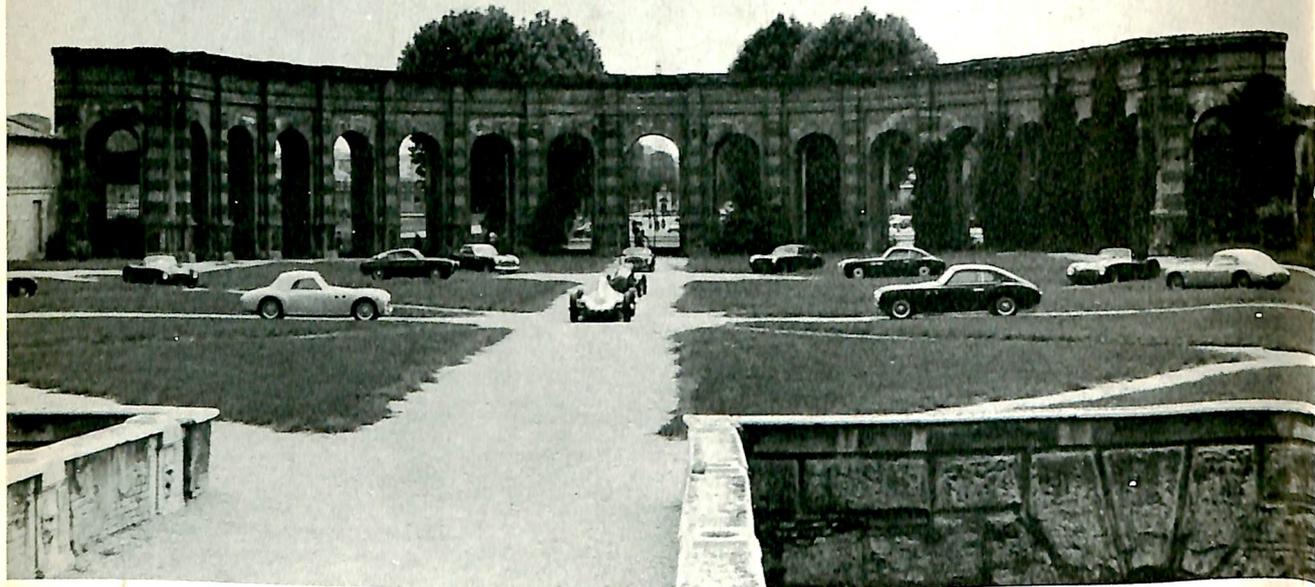
nentemente, cosa arcinota, al Museo d'Arte Moderna di New York come "scultura semovente".

Vorrei dire quindi che a Mantova, con le nostre presenze, abbiamo voluto far capire a quanti maggiormente possibile che la conservazione di queste vetture è un fatto di cultura. E' una parte di storia che deve essere salvata. E ci siamo trovati, confortati dalla presenza di tante persone di rilievo, per ricordare l'idea, la tenacia, la passione di Piero Dusio che ha creato queste poche ma leggendarie vetture.

Esse non sono state belle solo ieri. Non è che siano tornate ad essere belle per qualche arcano ed improvviso motivo. Esse sono sempre state belle e la conferma della loro validità viene dal centinaio di esemplari che si ritiene siano sopravvissuti.

Questa identità di vedute, fra molti possessori innamorati di Cisitalia, ha portato alla naturale esigenza di formare un club Cisitalia, per conoscerci personalmente, per stringere





una specie di patto di reciproco soccorso nelle ricerche e nei restauri.

Ma il motivo principale, il primo obiettivo, ritengo sia già stato raggiunto. Ci siamo trovati per una comune passione, abbiamo avuto il piacere di raccogliere tante Cisitalia e di poterle ammirare a corona della Grand Prix, abbiamo riunito per una volta ancora le menti che idearono e realizzarono queste vetture.

Sicuri ormai che il nome Cisitalia corrisponda ad una pagina di storia, siamo lieti della presenza dei protagonisti principali, ma siamo pure convinti che l'essere a Mantova era una sorta di dovere al quale non si potevano sottrarre. La Cisitalia ha scritto un pezzo di storia, con l'incontro mantovano l'abbiamo ufficializzata, era un dovere per tutti contribuire a questo.

Pininfarina nel suo libro ricorda la Cisitalia dedicandole ampio spazio che termina così:

...La Grand Prix fu portata in un

Una panoramica delle vetture raccolte all'interno dei giardini di Palazzo Te, una stupenda cornice per delle vetture di gran razza.

A general view of the cars in the beautiful gardens of the Tea Palace.

Vue générale des voitures rassemblées dans les magnifiques jardin du Palais du Thé.

garage anonimo di Buenos Aires, disponibile alla mazza demolitrice come i muli riformati dall'esercito. Non credo che l'abbiamo recuperata, sarà finita in un cimitero d'auto già ai margini della pampa.

In quegli anni mi chiedevo se le mie Cisitalia non sarebbero state disarmate, allo stesso modo, dai mercanti di rottami di casa nostra aiutati da qualche collega americano, dato che più d'una di quelle berlinette aveva varcato l'Atlantico.

Pininfarina morì il 3 aprile 1966. Mi sono trovato anch'io — senza saperlo — al centro di una storia. Una piccola storia la mia, con trent'anni di ritardo, ma ho cercato di assolvere al compito che ho creduto di individuare.

n.b.

Nella Sala dei Cavalli di Palazzo Te si è tenuto il Convegno sulla Cisitalia. Al microfono Corrado Millanta che seguì in prima persona i contatti fra Dusio e Porsche e tutte le prime vicende della Casa. Alla sua sinistra nell'ordine l'ingegner Giovanni Savonuzzi al quale si deve la realizzazione delle famose berlinette, Carlo Dusio e l'ingegner Rodolfo Hruska, ora responsabile tecnico dell'Alfa Romeo, che seguì e collaborò al progetto della Grand Prix ed alla sua costruzione.

Corrado Millanta is delivering his speech in the Meeting Hall. He was connected with Cisitalia since the beginning. On his left Giovanni Savonuzzi who conceived the "berlinette", Carlo Dusio and Rodolfo Hruska, inventor of the Grand Prix.

Dans le salon du congrès Corrado Millanta évoque au micro les étapes de la vie de Cisitalia, à laquelle il fut lié des les début. A sa gauche Giovanni Savonuzzi, Carlo Dusio et Rodolfo Hruska (constructeur de la Grand Prix).

