

CISITALIA 1200 CORSA D46/48

UNA BELLA PICCOLA MACCHINA



ENGLISH: PAG. 68

La primera vez que un auto de competición, real, con jerarquía internacional se exhibió en nuestra Sede Social fue en un viernes de noviembre. Lo presentó su propietario,

el Dr. Sergio Lugo, Presidente para Sudamérica del Cisitalia International Club y apasionado investigador de la marca.

Hace 30 años, cuando sus magras finanzas apenas dieron para la compra, debió guardarlo en la casa de un amigo para no pagar garaje.

Cuando Piero Dusio quebró en Italia y Perón lo invitó a venir a la Argentina para crear Autoar, Dusio trajo toda su scuderia de carrera. Hay una foto de Perón y Dusio en Autoar, en 1950, observando esta máquina. Aquí, en Argentina, los fierros se fueron poniendo viejos y se dispersaron.

Pero el interés de Lugo nunca decayó, por el contrario, la investigación y seguimiento se le hizo una forma de vida.

Este monoposto fue Campeón Italiano de Fórmula 2 en 1948, conducido por Felice Bonetto. Lo corrieron, además, Nino Farina, Piero Dusio, Piero Taruffi, Achille Varzi y Francisco Godia.

Ya en la Argentina lo corrió José Cruz (ex motociclista HRD), Alberto Crespo quien le calzó un Alfa Romeo de 6 cilindros y por último Manuel Benamo, en Bahía Blanca, lo corrió en la categoría MIDGET del SUR.

Lugo había descubierto el auto en un Coche a la Vista, detectándolo por su suspensión particular, estilo Topolino. Comenzó su deambular contactando a José Cruz, por entonces intendente del Autódromo Cabalén, quien le confirmó que lo había vendido a Manuel Benamo. Con su Padre, compañero de correrías chatarreras por el país y Uruguay, se fueron a Bahía donde supieron que lo tenía una Peña Automovilística en Cabildo, pueblo cercano a Bahía Blanca.

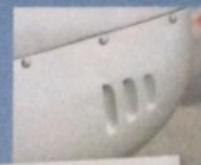
Ya en la Peña, alguien informó "El auto está acá a la vuelta..."

Con el corazón en quinta a fondo, Lugo recuerda cada paso por esas veredas, atravesado por la alegría de acercarse y el temor de que no fuera.

Por fin, allí estaba, en un fondo, lleno de tierra, parado hacía diez años. Mientras su padre conversaba con el ocasional guía, el dedo de Lugo se ponía al rojo mientras limpiaba el lugar donde debía estar el número de chasis que revelaría la autenticidad, o no, del descubrimiento.

Por fin, el 0031 se dejó ver. Era el número esperado. Claro que... ¿lo venderían?

"Yo pregunto a los socios de la Peña y lo llamo" fue la tibia esperanza que se llevaron de Cabildo, ese pueblo cerca de Bahía Blanca. Corría 1978. No llamó nadie. Una semana, dos... Por fin, Lugo no soportó más y marcó el número de teléfono "Ah, estábamos esperando que llamara..." Una desinteligencia había puesto en riesgo de ataque masivo al corazón de Lugo, pero, como en un cuento de Hadas, todo terminó bien. Era un 25 de Mayo de 1978 cuando con una



pick up, Lugo y su padre cargaron el auto y se hicieron definitivamente de él, arribando a Buenos Aires mientras las banderas argentinas flameaban y los escolares desfilaban vecino a la calle Cabildo, en el barrio de Saavedra.

El auto está restaurado con una prolijidad notable y, lo más importante, con cantidad inusual de documentación respaldatoria acerca de cada caño, rincón y tornillo que lo componen. Una sugerencia fortuita lo llevó a Lugo a visitar la Feria del Libro, en Italia, donde halló un compendio de absolutamente todas las características de ESTE auto.

Conserva su chasis original, se reconstruyó el motor con elementos Cisitalia de época, (quedando algunos testigos de su agitada vida de "Grand Prix" como por ejemplo una maltrecha biela estampada tipo 103/1 n° 018.) 1.200cc. de cilindrada, 2 carburadores Weber, magneto Scintilla, Carter seco, cigüeñal, bielas y árbol de levas especiales, 80 hp con una excelente relación peso potencia, pues pesa apenas 390 kg.

Sergio Lugo agradeció la tarea de restauración de José María Pedota y Robbie Marenzi presentes en la reunión. Además, dijo, participaron Ricardo Cordaro y Alejandro Antunes. José María, a su vez, destacó lo fácil que es trabajar

con un propietario tan bien dispuesto y documentación tan completa y fidedigna.

Nosotros, los Socios de CAdeAA, agradecemos el honor de haber tenido esa máquina tan "pura sangre de carrera" e, inusualmente, tan bonita, fina y armoniosa.

Cuando la sacaron al parque, el pequeño y poderoso motor lanzó su voz, rugiendo a quien quisiera oírlo, que habla nacido noble, de carrera y campeón. 

AGRADECIMIENTO

El Kartódromo Luis Di Palma se nos ha convertido en un vicio. Su pista es el marco ideal para fotografiar un auto de competición en movimiento. Por razones organizativas teníamos que ir un lunes. Pero ese día el Kartódromo no trabaja. Luis Ferrero, miembro de su Comisión Directiva no solo consiguió que nos autorizaran a ir ese día, sino que fue él mismo a abrirnos, permaneciendo con nosotros toda la mañana. No es la primera vez que lo hace. Y desde ya amenazamos que no será la última. También estuvieron colaborando, por pasión, José María Pedota y Ricardo Cordaro. Ellos asisten y disfrutan. Están allí, más allá de cualquier otra cosa, por amistad y porque les gusta. La Luneta agradece, entonces, a todos ellos, su colaboración imprescindible.

GENEROSIDAD

Sergio Lugo, recorridor incansable de cuevas, librerías, autojumbles, chatarrerías, clubes y personajes, siempre ligado a la marca de sus amores, lo llevó a ser hoy el SR. CISITALIA. Consultado por Clubes y coleccionistas europeos es una de las máximas autoridades (si no la máxima) sobre la historia de esta aventura automovilística de Piero Dusio. Su muy nutrida biblioteca abarca también la historia del automovilismo local. Semejante nivel alcanzado no hizo mella en su humildad. Hombre mezcla de ciencia médica y pasión chatarrera, es compañero ideal para compartir una mesa o desgarnar una historia sobre algún auto. También es un hombre generoso y sensible.

En esta ceremonia de girar con el monoposto en pista, sucedieron dos hechos que lo definen. El primero refiere a su sensibilidad, manifestada en la presencia de su Sra. Madre, asistente vitalicia de Sergio en sus aventuras indagativas. Ella compartió el sol del mediodía, el calor y los relatos, poniéndole la cuota de femineidad y delicadeza a la ocasión. Su presencia fue un verdadero lujo. El segundo hecho refiere a su generosidad y se vincula



al ofrecimiento que Sergio hizo a Ricardo Cordaro y a Orlando Bongiardino para que giraran en su auto. Poca gente sería capaz de prestar su máquina. Y en tan significativo día. Horrados, se apresuraron a aceptar el ofrecimiento.

EL ELEGIDO

CISITALIA 1200 CORSA

Despertando de una siesta de 40 años.



SOBRE UNA PISTA DESPUÉS DE 40 AÑOS



1 Caños inmaculados atestiguan la virginidad del motor.



2 Recién bajado del camión y hacia la pista. Seriedad y reflexión.



3 Sergio mira y susurra secretamente algo al auto. Su auto.



4 El hombre entrando a la máquina. La máquina dejándose seducir.



5 Últimos ajustes, que son caricias.



6 Casco y antiparras. Escudo Cisitalia en el pecho. Todo de época.



7 Reflexión.



8 Como un Gordo Neubauer de ocasión, O.B. regala al piloto algunas palabras.



9 Team de fierro. Humito de arranque y rugido sano y dispuesto.



10 El Cisitalia se mueve. Avanza. Está rodando para un testeo preliminar.



11 Revisión y puesta a punto.



12 Revisión y puesta a punto.



13 Revisión y puesta a punto.



14 Revisión y puesta a punto.



15 Un pequeño ajuste de carburación.



16 Todo listo.



17 Después de una inactividad de 40 años, la mitad de una vida, el Cisitalia vuelve a girar en el ámbito para el que fue creado: la pista.



18 Los caños, ahora azules, testimonian que la bella, pequeña máquina ha entregado, por fin, su virginidad.

18/May/47 II Coppa Asti
Spumante 1° overall
Chasis # 0031.
Motor tipo 103/1 # 018.
Auto de competición de la
Fábrica.
Team: Squadra Piero Dusio.
Piloto: Felice Bonetto.
Campeón Italiano F2 1948.



Felice Bonetto al volante del campeón de 1948.

ITALIA

30/May/48.
2° Gran Premio di Bari.
Team: Squadra Piero Dusio.
Piloto: Achille Varzi.
Auto # 4.
Finalizó : 3°.



Achille Varzi al volante del campeón de 1948.

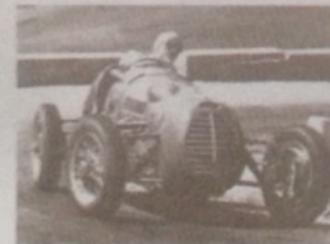
13/Jun/48.
Circuito de Mántova.
Team: Squadra Piero Dusio.
Piloto: Felice Bonetto.
Auto # 14.
Finalizó: 1°. Campeón Italiano F2.



04/Jul/48.
Bern Grand Prix.
Team : Squadra Piero Dusio.
Piloto: Giuseppe Farina.
Auto # 28.
Finalizó: DNF.



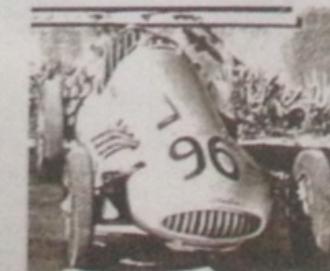
01/Agosto/48.
Aosta Gran San Bernardo.
Team: Squadra Piero Dusio
Piloto: Piero Dusio. (Su última
carrera como piloto)
Auto # 4.
Finalizó: DNF.



26/Septiembre/48.
V Circuito di Firenze.
Team: Squadra Piero Dusio.
Piloto: Piero Taruffi.
Auto # 12.
Finalizó: 4°.



Carlo Abarth modificó el D46
a D48, Julio 1949
Squadra Carlo Abarth



8/9 Julio/50
Mount Ventoux
Piloto: Francisco Godia.
Auto # 4
Finalizó 5°



24/Julio/50.
Circuito de Posillipo-Napoli
Piloto: Francisco Godia.
Auto # 50.
Finalizó: 6°.



ARGENTINA
25/Diciembre/50.
Durante su visita a Autoar,
Gral. Peron y
Piero Dusio frente al Auto
pintado con los
colores argentinos de carrera.



1/Febrero/53
Gran Premio Ciudad de BS.AS.
Piloto: Alberto Crespo
Auto # 52
Finalizó 11°



13/Abril/55.
2° Premio Autódromo
Municipal.
Piloto: Alberto Crespo.
Auto # 4
Finalizó : 7°.



17/Marzo/56.
Premio Onofre Marimon.
Piloto: José Cruz.
Auto # 20.
Finalizó: 2° Fuerza Limitada.



1957/1958.
Midgets.
Piloto: Manuel Benamo.
Auto # 1-6-8.
Champion.



Propiedad de Dr. Sergio A. Lugo
desde 1981.



Completamente restaurado.
Presentación en CAdeAA - 2010.
Foto: Héctor Cordeiro

