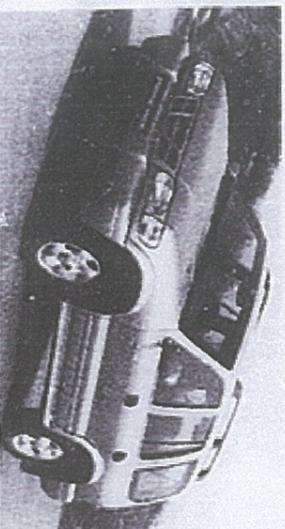


el suo modello per il tempo libero

Ogni stagione

co i vantaggi del «4x4»



Age
ene
o al
li 38
izzo
lire

ri, fino a 643 spostando dall'abitacolo, sotto la ruota di scorta. Il motore, appesa dietro, con l'alungasbalzo posteriore, non a le operazioni di caribilita in manovra, ma no la cui capacità può 173 e ben 2.200 litri. a la meccanica, col colore due litri a benzina, da 94 kW/128 CV che ove possibile, i 172 o fine anno dovrebbe nibile anche un medisel common rail, in la nuova normativa namento. In condizioni razione è sul prototipo, corranza si può inserirpente l'integrato, anche

in movimento, fino a 60 km/h. Con un prezzo di 38,5 milioni. Sportage Wagon rappresenta un'offerta interessante per controvalore, anche perché offre di serie - oltre alla garanzia per tre anni o 100 mila km - climatizzatore manuale, ABS, doppio airbag, cerchi in lega, quattro alzacristalli elettrici, chiusura centralizzata, immobilizer, servosterzo progressivo e volante regolabile in altezza, predisposizione per autoradio con antenna elettrica e sei altoparlanti; barre portapacchi sul tetto e fascioni protettivi laterali, mozzicanna libera, automati e differenziale posteriore autobloccante. Ma, soprattutto, prestazioni dinamiche, di confort e di immagine da accattivante station wagon, senza problemi anche su terreni impervi, neve o fango.

I figli di Piero Dusio fanno rivivere un famoso marchio italiano
Ma guarda chi c'è, Cisitalia

Il ritorno in Argentina dopo anni di silenzio

Gianni Rogliatti

TORINO

Torino, chi si risente: rinasce la Cisitalia, non a Torino, ma in Argentina. Fondata da Piero Dusio nel 1946, ebbe uno straordinario quanto breve successo con i suoi modelli da corsa e sportivi, progettati e sviluppati da Giacomo Savonuzzi e Taruffi. Famosa una piccola monoposto, la D46, basata su organi meccanici Fiat 1100 e destinata ad avviare i giovani alle competizioni. Altrettanto famosa una vettura sport biposto, spider e coupé: quest'ultima, disegnata da Pininfarina, è una delle pietre miliari della storia dell'auto. Un esemplare è esposto al Museo di New York.

Dopo alterne vicende Dusio chiuse la fabbrica nel 1950 e si trasferì in Argentina. Il marchio (che raffigura uno stambecco rampante) è rimasto sempre attivo perché il figlio maggiore, in tutto il mondo. Inoltre, il Club Cisitalia ha collaborato a tenerne viva la memoria. Adesso Italo, Massimo, Carolina e Gianni, i quattro figli argentini di Dusio, hanno deciso di creare una nuova azienda col marchio affidato loro da Carlo e di cominciare una produzione limitata e con metodi artigianali delle prime due Cisitalia, la monoposto D46 Serie 2000 e lo

Lo spider Nuvolari in versione moderna e Italo Dusio, uno dei figli di Piero



spider competizione chiamato Nuvolari per ricordare le imprese del giovane pilota. Nella Coppa Brezzi del Parco del Valentino, a Torino, prima gara settembre 1946) della Cisitalia, Nuvolari, rotatosi il volante, continuò a correre guidando col piano dello sterzo.

Le nuove vetture riprendono i concetti tecnici di quelle di un tempo col motore anteriore di 1100 cc, sospensioni anteriori indipendenti e ponte posteriore rigido su un leggero telaio tubolare a traliccio. «Fabbricheremo - spiega Italo Dusio - solo 54 esemplari della D46 per ricordare che questo era il numero di gara di Piero Dusio nella gara di Torino da lui vinta. Lo spider verrà prodotto in base alle richieste al ritmo di 3-4 unità al mese».

La presentazione ufficiale avverrà il 13 e 14 maggio a Paraná nell'ambito del terzo Gran Premio Storico che si disputerà sul circuito di questo centro turistico del Nord dell'Argentina, in passato sede di corse importanti. Massimo Dusio sarà al volante della D46 serie 2000 e Italo Dusio sullo spider Nuvolari. Nella stessa località è situata la fabbrica della nuova Cisitalia: l'azienda intende promuovere una serie di competizioni monomarca con le proprie vetture, proprio come fece a suo tempo Piero Dusio che, con le sue monoposto aveva creato un vero e proprio «circolo» precursore dell'attuale, portando le gare in vari Paesi, tra cui l'Egitto. Una bella commemorazione del pioniere torinese di cui ricorre quest'anno il 25° anniversario della morte.

to apprezzato anche dalle dai concessionari presenti cui possiamo affermare che business ha soddisfatto e per quanto nostra intenzione re la mostra itinerante ne ro Paese».

La rassegna ha goduto il poggio di grandi costruttori Fiat Auto, Jaguar, Ferrari, des, Porsche, Renault con organizzazioni di vendita l'usato o di altri, come il Volkswagen, Nissan e P attraverso alcuni importanti concessionari. A guidare la classe è stato Autoexpert, il n con cui Fiat Auto contrattoglie l'usato doc, che si è i nottamente sia per n un auto vendute, sia in ter fatturato: 175 unità per 3 di 200 milioni di lire. Al s posto il gruppo dei concetti appartenenti alla Federai hanno venduto 92 vetture marca e tipo per un lotto miliardi 103 milioni.

Interessante il terzo polo Porsche come fatturato con sole 16 vendite (ma i di supercar), ha incassato miliardo 898 milioni. De con l'iniziativa «Usato sic Casa ha in Italia un florido to, stimato fra 3500 e 400 all'anno. Poi, si è piazzato altro costruttore tedesco re d'alta gamma, la Mercedes con 38 consegne per un r 251 milioni. Anche in caso la Casa di Stoccarda verso il programma «Ex offre al cliente dell'usato l ma garanzia. Chiudiamo curiosità: l'auto più cara ta è stata una Porsche C da 168 milioni, la più mercato una Renault Tw 6 milioni.

Fab/1991

Ingara: domani l'autopsia

Un mistero nuovo giallo. dine e paura. capoluogo, a metro dalla lo- a poche de- ferrovia. Tori- no ha scoper- i cadavere diificata soltan- ion presen- i, eccetto una dietro il lobo uni segni sul- fossato, steso lto rivolto in ggiate sui ro- di campagna lla comunale io. venuto il ma- è a ridosso di tano di notte stitute, a 700 nel capoluogo te da due ac- nadi. aveva docu- xla di borset- 1 h.

LA DAMA BIANCA E' SEMPRE IN COMA



Giulia Occhini, 68 anni, la Dama Bianca ex compagna di Fausto Coppi, è sempre in gravi condizioni nella sala rianimazione dell'ospedale Maggiore di Novara. Finivi svenata in permanenza il figlio

FLASH

TORINO

Il figlio di Dusio progetta di far rinascere la Cisitalia

● Carlo Dusio, figlio di Piero, il creatore della Cisitalia, progetta la rinascita della mitica automobile che nel primo dopoguerra entusiasmo l'Italia ed il mondo non solo per la sua linea d'avanguardia, ma anche per le sue esaltanti affermazioni sportive. Carlo Dusio ha confidato ad un giornalista dell'Ansa: «Da quando nel 1965 ho chiuso la Cisitalia mi sono sempre occupato di mezzi per la produzione automobilistica e sono perciò in contatto con i responsabili dei maggiori gruppi europei e non». Carlo Dusio non parla ma lascia intendere che qualcosa è nell'aria. Non precisa date e programmi, né eventuali partners. «Non nego che vorrei essere io a far rinascere la mia marca, dopo averla condotta dal '51 al '55, quando purtroppo ho dovuto chiuderla».

VENARIA

Giovane donna travolta e uccisa

20/04/1998

e Coulthard ci saranno novità

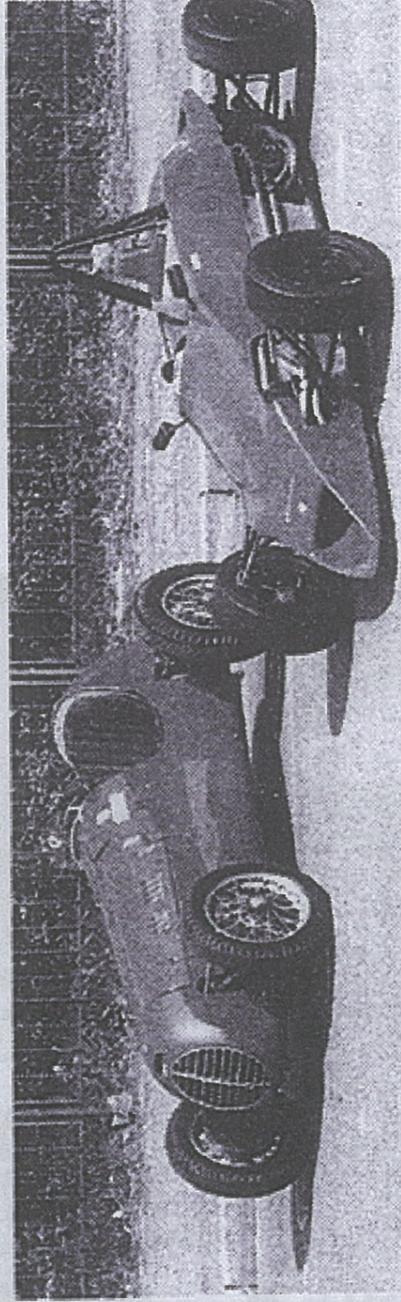
artefici dell'affermazione di Schumacher e della Ferrari.

Il team McLaren, come la scuderia Maranello che nella scorsa stagione ha provato diverse novità, non si ferma. Hakkinen ha avuto qualche giorno fa a Silverstone un telaio modificato che serve a portare ulteriori vantaggi al pilota, se la Ferrari è di un campione del valore. Il team britannico ha al suo fianco due corridori completi. Hakkinen, esperto e deciso, Coulthard molto rapido e sempre combattivo. Inoltre, a differenza di un Villeneuve che accetta malvolentieri di lasciare il volante a un pilota di riserva, il finlandese ha già fatto vedere di piegarci ai voleri di Hakkinen, quando il manager svedese ha voluto che Hakkinen si apra a tutti i livelli. La sfida, dunque, è aperta. Le prove libere sono state venerdì 13-14; sabato 9-14 e domenica 13-14; qualificazioni 13-14; warm-up dalle 9,30 alle 10,30 di San Marino ore 14.

Cristiano Chiavogato

su Schumi

CISITALIA, L'AUTO AMATA DA NUVOLARI



Piccola monoposto con un nome molto grande

TORINO. Torna nel mondo dell'automobilismo e delle competizioni un nome grande del passato. Ieri è stata presentata, presso il Circolo della Stampa-Sporting, la Cisitalia D98, piccola monoposto costruita per partecipare alle gare della Formula Fire. La Cisitalia, fondata da Piero Dusio, ex pilota fra i migliori dell'anteguerra, fu una delle protagoniste delle corse degli Anni Quaranta e Cinquanta. Fra i piloti che guidarono ed amarono le Cisitalia (raffinate nella tecnologia e innovative nel design) figura anche Tazio Nuvolari. Il mantovano volante con l'auto costruita a Torino partecipò fra l'altro anche a una prova nel Circuito del Valentino - quella famosa del volante rotto e il pilota capace di tagliare il traguardo impugnando le razze - e alla Mille Miglia. La nuova Cisitalia D98 (nella foto accanto alla mitica D46) è stata realizzata dalla Racing & Classic Car di Lombardore, per conto di Carlo Dusio, figlio di Piero, titolare del marchio che ha conservato, verrà prodotta in 30 esemplari, alcuni dei quali destinati anche al mercato argentino. La vettura ha un telaio tubolare in acciaio al cromo molibdeno con pannellature in avional, sospensione a quattro ruote indipendenti con bilanciere. Il motore di derivazione Fiat e cambio a quattro velocità, ha una potenza di 70 HP. Con un peso di 380 kg raggiunge, in versione standard, i 200 km orari.

CALCETTO

Challenge F355

Da oggi Final Four

ATLETICA

Maratona di Rotterdam: la keniana Loroupe 1ª a tempo di primato tra le d

LE MANE: BONTempi 2°. Secsto per Piergiorgio Bontempi, 24 Ore di Le Mans, pritt del mondiale endurance c

clismo. L'italiano, a lungon con la sua Kawasaki (era: to allo spagnolo Lavilla e: se D'Orgeix), è stato precun'altra Kawasaki, con francesi Sebilleau e Paillet sloveno Jerman. Al terzo Yamaha dei francesi D'Jeandat e dallo svedese I.

La gara è stata contrida numerose cadute, miquali causate dalle macc lasciate sull'asfalto dalle guasti ai motori, e da 5 rizzazioni della durata con di circa un'ora e mezzo. I stata accompagnata dal po, ma nonostante la I hanno assistito 65 mila s

F3, VINCE GASPARINI. Il be Michele Gasparini, al una Dallara Fiat, ha vi prova del campionato disputata al Mugello. Il rbarbo ha preceduto l'olai vels e gli italiani Calcagni e Cadei, classificatisi nel

Nelle altre categorie, sFrancioni nel campionato prototipi e di Scilla nell'3 federale.

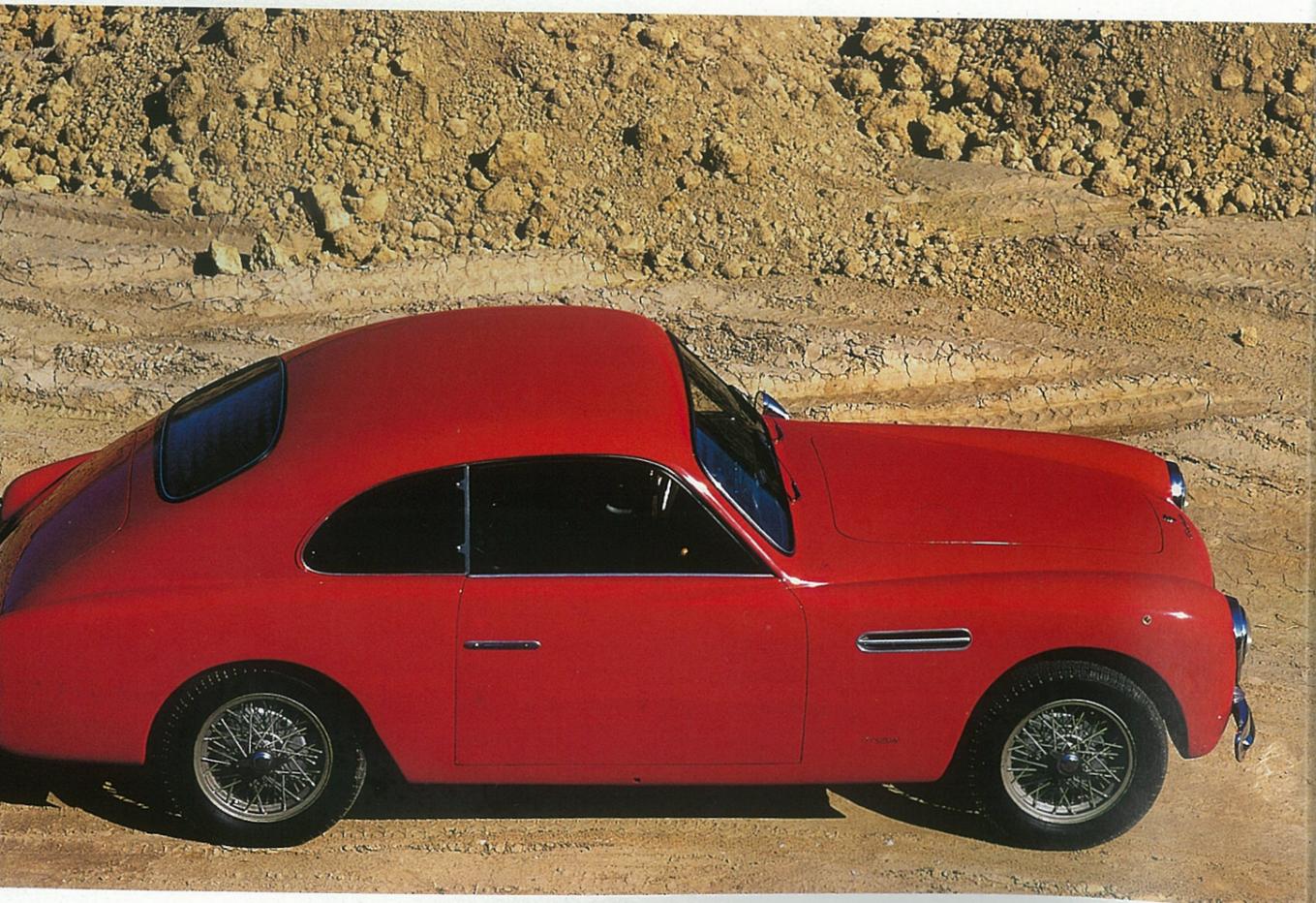
CISITALIA 303 F



La nascita della Cisitalia di Piero Dusio fu un'esplosione stellare nel firmamento dell'automobilismo mondiale. La sua luce brillò, accecante, per pochi attimi, poi scomparve lasciando di se stessa solo alcuni frammenti sparsi che, precipitando nell'atmosfera, tornarono ad accendersi di volta in volta, dando vita a una serie di tante piccole comete. Tra queste la Cisitalia 303 F..

Piero Dusio, fondatore della Cisitalia, nacque il 13 ottobre 1889 a Scorzolengo, paesotto "chissadove" dell'astigiano dal nome impronunciabile. Morì nel 1975, in una terra altrettanto sconosciuta, "chissadove" in Argentina. La sua cometa si era spenta velocemente, come era apparsa. La Cisitalia, la marca automobilistica che aveva creato a Torino nel 1946, aveva avuto vita ugualmente

gloriosa ma breve. Una crisi finanziaria l'aveva compromessa dopo pochi anni, nel 1949. Dusio era dovuto emigrare in Argentina, a Buenos Aires. Con sé aveva portato solo ricordi, quelli struggenti della sua giovinezza, quando da modesto rappresentante di tessuti era diventato un grande imprenditore di successo. Gli piaceva il calcio (fu anche presidente della Juventus) ma di più le automobili da corsa con cui aveva raccolto anche molti successi come pilota



CISITALIA 303 F

Costruita dal 1951 al 1953 in un numero di esemplari non accertato (non inferiore comunque a 30 e non superiore a 40) la Cisitalia 303 derivata Fiat, sia nelle versioni cabriolet, sia nel coupé, utilizzava il telaio a longheroni di acciaio stampato della Fiat 1100 con traversa centrale di irrigidimento e traverse intermedie.

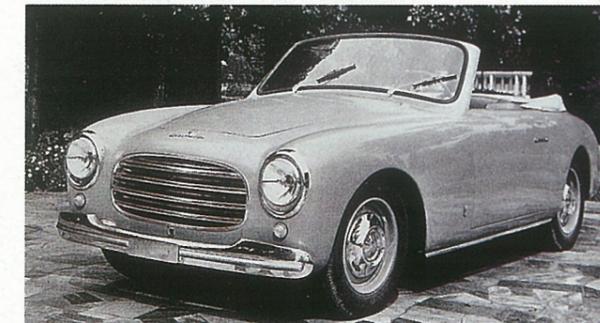
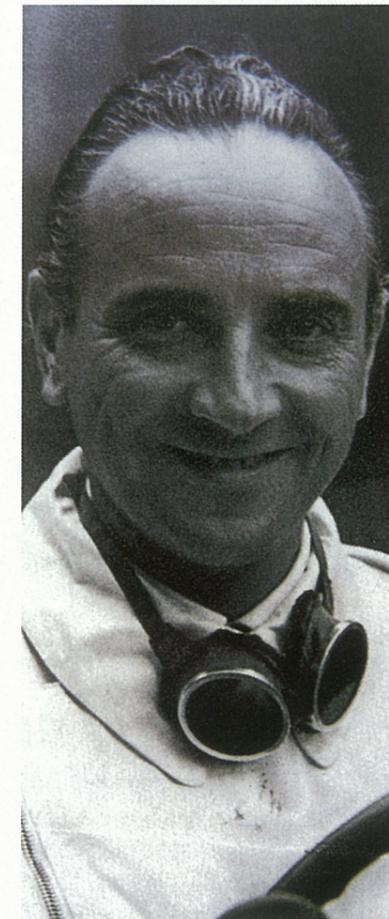
La velocità massima indicata era di 135-140 km/h. L'esemplare presentato in queste pagine, costruito nel 1953, è uno degli ultimi di questa piccola serie.

La vettura (che ha mantenuto la sua targa originale) dichiara come numero di telaio e di motore lo 00123.

Venduta a Torino e immatricolata nel febbraio del 1953, ha avuto tre soli proprietari prima di essere recuperata, nel 1996, dall'attuale conservatore, Enzo Delfino, di Savona, socio del Club Ruote d'Epoca della Riviera dei Fiori.

Le condizioni della vettura sono quelle di un'auto conservata.

Gli unici interventi riguardano infatti la riverniciatura e la sostituzione di alcune guarnizioni. Null'altro è stato aggiunto o modificato.



A sinistra, Piero Dusio. Imprenditore tessile, negli anni Trenta era stato un ottimo pilota sportivo quando aveva corso su Maserati e Alfa Romeo. Sopra e sotto, la Cisitalia 303 DF nelle versioni cabriolet e coupé.



negli anni Trenta. Ma la sua vittoria più bella era stata la Cisitalia.

Le vetture che aveva creato con questo nome erano entrate nella leggenda automobilistica in modo insolito, diventando subito personaggi mitici, elfi dai poteri magici e dalla bellezza accecante. Lo avevano aiutato uomini come Piero Taruffi, Dante Giacosa, Giovanni Savonuzzi, Tazio Nuvolari, Pinin Farina... Ma era stato solo lui a trasformare una fabbrica di automobili in una bottega d'arte.

Il suo ruolo, come per Enzo Ferrari, era stato quello di "agitatore di talenti". Gente di questo stampo non inventa nulla. Assorbe piuttosto come una spugna tutti gli stimoli, i suggerimenti, le nuove idee che gli vengono da fuori. Mao Tze Tung diceva: "Infinita è la potenza creativa delle masse". Non è così. È l'individuo, anche con le sue contraddizioni, l'origine di tutto. Ogni progetto, per riuscire, deve incarnarsi in

una mente individuale, in una singola volontà. È così che succede nell'arte: una persona, e sempre una sola, sa raccogliere e sintetizzare una intera epoca. La Cisitalia è stata tutto questo. Fu infatti una industria automobilistica assolutamente particolare, alimentata esclusivamente dalla passione e dal talento di un individuo straordinario. Nulla di quello che è uscito da questa fabbrica risulta perciò anonimo e senza significato. Qualcuno però osserva che, comunque, ci fu un declino dopo la folgorante produzione dei primi anni, quella celebrata della D46, della D47 e della 202. Quando nel 1949 la Cisitalia incominciò a inseguire il sogno di costruire una vettura Grand Prix con Ferry Porsche, Carlo Abarth e Rudolf Hruska, le cose in effetti cambiarono. Questo progetto compromise infatti irrimediabilmente le finanze della giovane società e Dusio dovette accettarne l'amministrazione controllata, perdendo il



All'inizio degli anni Cinquanta la gestione della Cisitalia passa da Piero al figlio Carlo che continua ad avvalersi della collaborazione di Giovanni Savonuzzi.

La 303 F (sopra) è uno dei primi prodotti della sua gestione. Questo modello viene realizzato quasi contemporaneamente alla più sofisticata 202 D, vettura che adottava un motore marino B.P.M. (Botta e Puricelli, Milano) di 2800 cc.

La linea della 303 F ripete gli stilemi tipici della Cisitalia così come erano stati impostati nel 1948 da Pininfarina sulla 202 SC. Il telaio, non più tubolare, ma derivato dalla Fiat 1100, ne alza tuttavia il profilo, togliendole quell'aria di ghepardo acquattato, caratteristica inconfondibile dell'altro modello.



ruolo di guida unica. Lo sostituì il figlio Carlo, che proseguì la produzione secondo l'antico spirito, anche se alcuni modelli, successivi al dissesto, dovettero accettare i primi compromessi. Si cominciò così a utilizzare parti derivate da altre vetture. L'autotelaio della Fiat 1100 fu il punto di partenza della 303 DF o F (sigla che sta per Derivata Fiat), la prima Cisitalia che, nel 1951, abbandonò il telaio a traliccio di tubi. Costruita in due versioni, cabriolet e coupé, la 303 F fu prodotta fino al 1953 in una trentina di esemplari, con diverse elaborazioni e leggere modifiche. La carrozzeria, realizzata prevalentemente

negli Stabilimenti Farina, replicava, in una scala ridotta, la insuperabile linea della 202 di Pinin Farina. La meccanica e l'autotelaio derivati dalla Fiat 1100 le consentivano in compenso di essere venduta a un prezzo più accessibile. Questo modello non ebbe tuttavia alcun effetto sui conti economici dell'azienda che continuarono a navigare in cattive acque. Oggi tuttavia rappresenta l'ultima testimonianza di una vettura pensata e prodotta, pur con i necessari limiti, dalla "prima" Cisitalia. Nel 1953 (anno in cui anche Carlo Dusio esce di scena), la Casa torinese viene infatti sciolta. Rinasce però subito dopo come



*Cisitalia
tipo 303f*



Cisitalia Autocostruzioni: nuovi i capitali, nuovi i finanziatori, nuovi gli obiettivi. Dall'originario tronco monolito si dipartì dunque un nuovo ramo, anzi due. In Argentina Piero Dusio aveva infatti creato nel frattempo un'altra società, l'Autoar e poi la Cisitalia Argentina. Ed è a quest'ultima che storicamente possiamo oggi riferire la Cisitalia appena ricostituita dai nipoti di Dusio. Una Cisitalia sicuramente consanguinea ma solo parente lontana e non vicina della prima. La sua storia non può collegarsi in alcun modo allo spider Nuvolari o alla D46, anche se Piero Dusio aveva immaginato fin dal 1948 di trasferire in questo Paese tutto il ciclo industriale della sua società, macchinari, operai e dirigenti compresi. Il progetto realizzato fu però un altro. Appoggiata dal governo Peron, sorse una fabbrica automobilistica di ben altra natura, in grado di produrre vetture semplici e robuste, le sole che potevano adattarsi alla situazione locale. Le sofisticate creazioni torinesi, gli elfi della leggenda italiana che avevano riportato al trionfo Tazio Nuvolari, non avrebbero potuto in alcun modo sopravvivere in quel clima motoristicamente primitivo. Le Cisitalia argentine nacquero comunque. Ma quella è un'altra storia.



CARATTERISTICHE TECNICHE

Motore derivato Fiat, 4 cilindri di 1089 cc, 52 CV a 5500 giri, due carburatori Solex 32 B 1; lubrificazione forzata con pompa ad ingranaggi; raffreddamento: acqua, pompa centrifuga, radiatore anteriore; frizione monodisco a secco, cambio a 4 velocità con sincronizzatore. Sospensioni anteriori indipendenti con molle elicoidali; posteriori ad assale rigido. Freni idraulici a tamburo sulle 4 ruote. Carreggiata, anteriore m 1,230, posteriore m 1,226; passo, 2,420; peso 850 chilogrammi.

