

è scomparso Dusio il padre della Cisitalia

Pagina 6 sezione: TORINO

C'era una volta un tempo in cui era ancora possibile parlare della donna o dell'automobile più bella dell'universo, senza timore di essere smentiti da nessuno. Era così e basta. L'omologazione nella mediocrità era da venire, lo stile era tutto, come l'eleganza. Si disse questo nel caso del modello «202» della Cisitalia, definita da un signore di nome Henry Ford II «la più bella macchina italiana che io abbia mai visto». Ad amarla ci furono, tra i tanti, Evita Peron, Ingrid Bergman e Roberto Rossellini, scusate se è poco. Un'auto da sogno, dunque, come un sognatore è stato fino all'ultimo Carlo Dusio, che con il padre Piero, l'imprenditore originario di Scurzolengo che era stato anche presidente della Juventus dal 1941 al 1947, aveva creato a Torino nel '44 la casa madre di quel gioiello ora esposto in permanenza al Museo d'Arte Moderna di New York: la Compagnia Industriale Sportiva Italia. Ovverosia la Cisitalia, il marchio romantico, avventuroso e leggendario per eccellenza (forse l'unico realmente tale) della storia dell'automobilismo di ogni epoca. Carlo Dusio è morto a Torino qualche giorno fa, all'età di 84 anni, chiedendo di dare la notizia della sua scomparsa a funerali avvenuti. Se n'è andato lasciando il suo mondo ormai perduto per ritrovare da qualche parte, che deve pur esistere in qualche posto, i volti e le voci della sua vita intensa, che gli avevano già detto ciao: quelli di papà Piero, di Battista «Pinin» Farina, che le forme della «202» aveva progettato; e di Tazio Nuvolari, di Dante Giacosa e dei Porsche, di Piero Taruffi, di Giovanni Savonuzzi, di Carlo Abarth. Nomi e visi di epoche favolose, in cui si affollano le corse della Mille Miglia e il gran premio delle Piramidi, le gare in coppia con il babbo e a fianco di assi quali Nuvolari, Bonetto, Varzi. Si miscelano assieme all'eco dei rombi dei motori, allo sfrigolio delle gomme, all'odore forte dell'olio bruciato e della benzina, e al ricordo di quel giorno a New York, quando Carlo guidò in passerella per le strade della Grande Mela la mitica coupé. L'epopea della Cisitalia si dispiegò dal 1944 fino al 1965, con un intermezzo in Argentina. Poi quel simbolo d'un'epoca, come fu sottolineato, che aveva «influenzato la tecnica e lo stile dell'automobile», e senza il quale probabilmente la scena automobilistica internazionale sarebbe stata diversa, dovette chiudere i battenti a causa delle difficoltà finanziarie e di mercato. Ma Carlo, rimasto sempre nel mondo dei motori, non aveva mai rinunciato all'idea di farlo rinascere prima o poi. E lavorava, in un riserbo molto torinese, a quel suo sogno. Personaggio dalla notevole carica umana, appassionato di jazz, perennemente in viaggio tra Montecarlo, Ginevra, le principali capitali europee e l'Estremo Oriente, ancora agli inizi degli anni Novanta aveva sperato di trovare i partner giusti per ridare vita, come confidò a Repubblica nell'agosto del 1991, alla «mia casa, che ho condotto dal '51 al '65». Le trattative non andarono in porto, tuttavia non per questo Dusio cedette a chi avrebbe desiderato rilevare il marchio storico della Cisitalia, rappresentato da uno stambecco rampante. Se lo tenne stretto, insomma, anche per rispetto del suo grande passato. La storia gloriosa della Cisitalia, ha scritto il giornalista Mario Simoni in un libro dedicatole, «è così affascinante da sembrare la trama di un film. E certo non ha nulla da invidiare a quella dell'americana Tucker». Forse è pure per questo motivo che Carlo Dusio prediligeva tanto il jazz, una musica libera, assolutamente originale, cinematografica, del tutto e in tutto americana. E, nel posto dove si è ritirato, là dove gareggiano in eterne Mille Miglia i Nuvolari e i Varzi, Carlo potrà correre a tempo di swing sulle automobili di famiglia, come ci

corsero Rossellini e la bellissima Bergman nella loro famosa fuga d' amore a bordo di una «202»
cabriolet. –

by MASSIMO NOVELLI