

Economia

La storia

di **Costanzo Gatta**

Dalla Francia è arrivata a Brescia la microscopica automobile che potremmo chiamare la «mamma» delle Smart. È Isetta, l'ideale per spostarsi in una città congestionata dal traffico dove trovare un buco per parcheggiare è come azzeccare un terno al lotto.

Oggi questo esemplare, assai raro, viene esposto nel salone delle auto storiche di Franzoni. L'ha recuperata il diabolico Carlo Carugati (studioso dell'auto e direttore artistico del centro culturale) e l'ha piazzata accanto ad altre vetture che fanno gola: la Jaguar nera con interni rosso fiamma prediletta da Diabolik, l'Alfa Romeo Giulia Super Sprint 1600 del 1964 appartenuta al pilota di formula Junior Tomaso Sangiorgi. La acquistò con i soldi ricevuti dall'assicurazione a seguito di un incidente di gara nel quale era rimasto coinvolto.

Era tante bellezze c'è anche lei, la macchinina inventata da Renzo Rivolta, uno che aveva cominciato costruendo frigoriferi a Bolzaneto, in Val



Made in Italy Era il lontano 1954 quando Rivolta portò il suo esemplare al salone dell'auto di Torino. Subito la Bmw la volle

euro. Carugati la propone oggi a meno di 35 mila. Isetta non era una limousine in versione lillipuziana, ma un'auto di nuova concezione, ed è proprio lui in persona a raccontarci la provenienza di questa macchinetta, che, ap-

Quando la Smart si chiamava Isetta

Uno dei pochissimi esemplari rimasti è in città Completamente restaurata, adesso è in vendita

Polcevera, e aveva continuato tentando l'avventura con auto tascabili che fabbricava a Bresso, di certo intuendo cosa sarebbero diventate prima o poi le città.

Era il lontano 1954 quando Rivolta portò il suo esemplare al salone dell'auto di Torino. Subito gli inviati della Bmw misero l'occhio su questa creazione italiana a tre ruote, lunga «solo» due metri e 28

centimetri. Un prodigio: poteva ospitare due persone e per entrare bisognava aprire la portiera proprio come fosse quella di un frigorifero. Un gioiellino davvero: uno scooter coperto trasformato in una macchina. Anche il volante si spostava per consentire al conducente di accomodarsi al posto di guida.

Per farla breve, i delegati della Bmw, a dir poco entu-

siasti della vetturina italiana, trattarono la cessione dei diritti e acquistarono pure gli impianti di produzione. Fu un colpo gobbo per i tedeschi. Non avevano un prodotto agile e a basso costo da mettere sul mercato. Due anni dopo, nel 1956, la casa bavarese lanciò la Bmw Isetta 300. Aveva una cilindrata di 300 cc e una potenza di 13 cv. La bubble car — battezzata con il nome di

Isetta — poteva raggiungere anche gli 85 chilometri orari. Ne vennero prodotte 161.728. Un successo.

Lo slogan di presentazione diceva: «Sarete sempre felici dentro la Bmw Isetta, con ogni tipo di tempo».

Ecco che una delle poche rimaste in circolazione incomincia la sua seconda vita a Brescia, in via Valcamonica, anche perché crescono sempre più i bresciani appassionati degli esemplari di un tempo o perché credono che in fin dei conti, sia un buon investimento.

Questa è quotata 39 mila

punto, non voleva — appunto — essere una nini limousine. «La vettura che proponiamo risale al 1958 e faceva parte di un Museo di Microcar. Completamente restaurata, la Isetta è stata immatricolata ed omologata ASI Targa Oro. È stata eseguita una revisione generale nello scorso luglio. Sono stati rifatti i freni, sostituite le ganasce, i cilindretti, i tubi, i cuscinetti, la bobina, le puntine candela e il trattamento di protezione del serbatoio. È dotata di stacca batteria e viene fornita con telo copri vettura su misura».