



## Fiat 1100 E “Vistotal” Castagna. Il fascino dell’innovazione

La Carrozzeria Castagna rappresenta una delle realtà più antiche e prestigiose della storia italiana dell’automobile, nonché una delle poche aziende capaci di compiere con successo il passaggio dalle...



La Carrozzeria Castagna

rappresenta una delle realtà più antiche e prestigiose della storia italiana

dell’automobile, nonché una

delle poche aziende capaci di compiere con successo il passaggio dalle carrozze

ippotrainate alle automobili. Le sue radici risalgono al 1849, quando Paolo Mainetti,

titolare di una fabbrica fondata nel 1835 a Milano in contrada San Celso (oggi corso

Italia), assume come apprendista un giovanissimo Carlo Castagna,

appena nove anni.

Castagna, mostrando fin da subito

straordinarie capacità tecniche e gestionali, percorre rapidamente l’intera scala gerarchica all’interno dell’azienda,

fino a diventare direttore e successivamente consocio. Nel frattempo la fabbrica cresce d’importanza acquisendo diverse realtà concorrenti, tra cui

la Carrozzeria Fratelli Albini, la Enrico

Orsaniga e la Eugenio Ferrari. Questa



fase di espansione culmina nel 1894, quando Carlo Castagna riesce ad acquistare la società risultante dalla fusione delle quattro ditte, la "Ferrari, Mainetti & Orsaniga". Nel 1901, la società viene riorganizzata come accomandita grazie al sostegno di importanti famiglie dell'aristocrazia milanese, assumendo il nome di "Fabbriche Riunite di Carrozze già Mainetti, Ferrari ed Orsaniga di C. Castagna". Le attività vengono concentrate in un moderno stabilimento in via Montevideo 19, a Milano.

La reputazione, già solida nel settore delle carrozze, permette alla Castagna di inserirsi rapidamente nella nuova e promettente industria automobilistica. L'azienda diventa infatti fornitrice delle carrozzerie destinate alla clientela più illustre del Paese, inclusa la Casa Reale. Una delle creazioni più celebri è la Fiat 24/40 HP "Sparviero", realizzata nel 1906 per la Regina Madre Margherita di Savoia.

Gli anni della guerra e la ricostruzione post-bellica

In questo periodo la carrozzeria si distingue anche per la sua propensione all'innovazione, particolarmente rara per l'epoca.

Tra le sperimentazioni più significative rientra l'allestimento double-phaeton con portiere laterali, che sostituisce l'ingresso dalla parte posteriore, molto in uso fino ad allora. Nel 1913 la Castagna stupisce il mondo con l'avveniristica ALFA 40/60 HP Aerodinamica, progettata dal conte Marco Ricotti, caratterizzata da una futuristica carrozzeria monovolume a goccia, anticipando concetti aerodinamici che verranno adottati solo molti anni dopo.

Nel 1914 muore Carlo



Castagna, lasciando la guida dell'azienda

al figlio Ercole. Ma il periodo successivo si rivela estremamente

difficile: nel 1915 l'Italia

entra nella Prima Guerra Mondiale e la Castagna deve sospendere la

produzione di vetture di lusso per dedicarsi a ambulanze, autocarri e

rimorchi militari. Nel 1917 arriva anche una prestigiosa commessa

dalla Caproni per la realizzazione di fusoliere e ali d'aereo, testimonianza dell'elevata qualità delle sue lavorazioni.

Terminato il conflitto, la Castagna

riprende l'attività

automobilistica, questa volta con un nuovo impulso creativo dato anche dall'ingresso del fratello minore di Ercole, Emilio Castagna,

particolarmente dotato dal punto di vista stilistico. L'azienda acquisisce le licenze del brevetto francese Bachr per le carrozzerie trasformabili e smontabili, e

quello relativo alle scocche in lega d'alluminio Clairalpax.

Nel 1929 tenta anche la produzione delle carrozzerie americane woody-wagon, ottenendo però risultati modesti.

L'affermazione internazionale

Il successo della Castagna negli anni

Venti è enorme e la sua fama si diffonde a livello internazionale. Nel 1927

l'azienda espone persino al Salone di

New York, un traguardo straordinario per un carrozziere italiano dell'epoca. Ordini arrivano da tutto il mondo: re, magnati

e personalità di spicco richiedono vetture Alfa Romeo, Fiat, Lancia,

Isotta-Fraschini, Mercedes-Benz e Duesenberg con carrozzerie firmate Castagna.

Superata la difficile crisi economica

del 1929, che colpisce duramente il settore delle auto di lusso, la



Castagna riesce a rilanciarsi e negli anni Trenta diventa uno dei principali protagonisti del design automobilistico italiano. L'azienda anticipa e anima le nuove linee aerodinamiche,

contribuendo in modo decisivo all'evoluzione

della carrozzeria. Importante anche la fondazione della scuola per allievi

carrozzeri a Milano, voluta da Ercole Castagna, che forma una generazione di nuovi professionisti.

Il brevetto Vistotal

Nel 1937 la Castagna diffonde

in Italia il brevetto destinato a diventare il suo segno distintivo: il Vistotal,

derivato dal sistema Vutotal (da vue totale), ideato nel 1935 dal francese Jean Henry Labourdette. Si tratta di un innovativo parabrezza privo di

montanti, che offre una visibilità panoramica senza interruzioni, ottenuta

grazie all'utilizzo

di vetri di grande spessore e giunzioni dirette.

Lo scoppio della Seconda Guerra

Mondiale costringe nuovamente l'azienda

a riconvertire la produzione verso le forniture militari. Nel 1942, però,

un bombardamento distrugge completamente lo stabilimento di Milano, cancellando

tutti i veicoli in lavorazione e le scorte di materiali. Il danno economico è devastante.

Nonostante ciò, Ercole Castagna, con l'aiuto dei figli Carlo, Cipriano e Savino, decide di ricominciare da capo, costruendo una nuova fabbrica a Venegono Superiore (VA). La

reputazione del marchio resta altissima, ma la ripresa si rivela difficile e,

nonostante alcune pregevoli fuoriserie realizzate su telaio Alfa Romeo, Fiat e

Lancia, spesso caratterizzate dall'iconico

parabrezza Vistotal, la carrozzeria è costretta a chiudere nel 1954.



Una Fiat 1100 E di gran lusso

È proprio al sistema Vistotal

che si ricollega la protagonista di questa storia: la Fiat 1100 E Cabriolet Vistotal, realizzata dalla Carrozzeria Castagna nel 1950. Si

tratta di un esemplare unico, oggi conservato presso il Museo Nicolis

di Villafranca di Verona, che si ringrazia per la collaborazione. Il suo

elemento distintivo è il parabrezza Vistotal, caratterizzato da assenza

totale di cornici e montanti, superfici in cristallo di elevato spessore e

giunzioni dirette tra vetri laterali e parabrezza. Quest'ultimo è perfettamente piano, garantendo un'eccezionale visibilità e una buona tenuta all'aria e all'acqua

grazie alla particolare sovrapposizione dei profili.

La vettura, realizzata in alluminio

e configurata come spider due posti, è una delle ultime creazioni della

carrozzeria Castagna e si distingue per la raffinatezza delle sue soluzioni

estetiche: calandra verticale stondata, fiancate allargate con

parafanghi integrati, passaruota di grandi dimensioni, paraurti in acciaio

cromato con profili paracolpi in alluminio. Le dimensioni differiscono

sensibilmente dalla Fiat 1100 E berlina: la versione Castagna è più larga di

10 cm e più lunga di 30 cm, pur mantenendo il passo originale. La

capote, dotata di un telaio misto legno/acciaio, presenta un sistema di

regolazione della centina per ottimizzare l'alloggiamento e la chiusura, oltre a una luce interna di cortesia e un ampio lunotto.

Dettagli di pregio

L'abitacolo, ampliato in larghezza, offre sedili più larghi

e distanziati, pannelli porta imbottiti con scavi per aumentare lo spazio

per gli avambracci e un volante in alluminio con corona in plexiglas trasparente. I pomelli e le maniglie interne, sempre in



plexiglas, creano un elegante richiamo al parabrezza Vistotal. La strumentazione, come nella 1100 E, è collocata a sinistra del volante, mentre i comandi secondari restano al centro. Il sistema di segnalazione prevede frecce a bacchetta illuminate, fanalini a gemma anteriori e posteriori e ripetitori in vetro sui parafranghi.

Il motore è il noto quattro cilindri

da 1.089 cc e 35 CV, capace di spingere la vettura a 115 km/h.

Sul frontale è ancora presente il foro per l'avviamento a manovella. Questa straordinaria automobile, in

eccellente stato di conservazione, risulta essere passata tra le mani dello

stesso Ercole Castagna. Nel centro documentazione del Museo Nicolis

è conservata inoltre una pubblicità dell'epoca, pubblicata su Motor Italia nel 1949,

accompagnata da una dedica di Gabriele D'Annunzio: "A Ercole Castagna che magnificamente dà eleganza alla velocità."