



COBRA & ARENA

L'avventura di un pilota siciliano

di Giuseppe Valerio

Enzo Arena è un pilota che ha tante storie da raccontare. Notissimo a Catania e in tutta la Sicilia per essere stato uno dei più forti gentlemen drivers degli anni '60 ("il più forte", secondo tutti quelli che ricordano quell'epoca). Enzo Arena ha toccato il cielo con un dito quando, un giorno di primavera del 1964, venne contattato dalla Ford Italiana che gli annunciava che di lì a pochi giorni avrebbe disputato la Targa Florio al volante di una Cobra Ford ufficiale!

"Correvo per passione - racconta oggi Arena - ma non avevo mezzi economici sufficienti per poter essere sempre competitivo. Grazie al mio talento, e lo dico senza presunzione, sono riuscito più volte a spuntare vantaggiosi contratti con le Case ufficiali. In questo modo, ad esempio, per alcuni anni sono stato collaudatore e pilota all'Abarth, benvenuto e pro-



In apertura: Enzo Arena e la sua Ford scatenano l'entusiasmo degli appassionati siciliani alla Targa Florio del 1964.

A fianco: la Cobra di Enzo Arena in uno dei tratti più tortuosi del Circuito delle Madonie

tetto da Herr Carlo in persona".

La storia di Enzo Arena alla Targa del '64 comincia con la richiesta della Ford Italiana, accolta da Detroit, di schierare una vettura gestita direttamente dalla squadra ufficiale di Carroll Shelby, ma finanziata dalla sede di Roma. Nello Giannessi, uno dei dirigenti Ford Italiana dell'epoca, contatta i suoi concessionari siciliani, visto che la Targa Florio si snoda su un percorso sui generis che abbisogna di profonda conoscenza. Nino Vaccarella, l'interprete più noto del Piccolo delle Madonie, è legato a doppio filo alla Ferrari e, anche se la Casa di Maranello ha clamorosamente deciso di disertare la prova madonita, non è contattabile, visto che proprio in quel 1964 la Ford aveva cominciato l'assalto alla corona mondiale proprio contro la Ferrari.

Da Catania il concessionario Ford locale, Virlinzi, fa il nome di Enzo Arena, cui accoppiare l'altro velocissimo gentleman driver etneo Vito Coco.

"E il gioco fu fatto - sorride Arena -. La macchina sarebbe stata data a Vito e a me. Ma li cominciarono i guai".

Carroll Shelby, infatti, non vuole neanche sentire parlare di questa storia. Schiera uno squadrone composto da tre Cobra per campionissimi come Phil Hill, Bob Bondurant, Dan Gurney, Jerry Grant, Innes Ireland e Masten Gregory; le Ferrari GTO ufficiali saranno finalmente assenti e per la sua squadra, impegnata nella lotta per la conquista del titolo mondiale, è una occasione troppo ghiotta per sprecare tempo, denaro ed energie con due dilettanti locali!

Quando Arena e Coco si presentarono al briefing che precedeva le prove, quelli dello Shelby American Racing Team parlavano tutti in americano, e fingevano di non capire chi fossero quei due intrusi. Fu necessario, con inevitabile gran perdita di tempo, l'intervento della Ford Italiana da Roma per fare capire

agli americani che quei due erano da considerare piloti ufficiali, gli piacesse o no.

"Il problema fu - ricorda divertito il pilota catanese - che la macchina non c'era! A parte le 3 vetture per i 6 piloti della squadra, la vettura per me e Vito Coco non era neanche stata spedita. Giannessi fece cose umane e divine, e alla fine la macchina venne spedita dall'America con un cargo allestito appositamente, che però non poteva atterrare nell'aeroporto di Catania o di Palermo per via delle sue dimensioni. Così atterro a Napoli e la vettura venne messa su un traghetto che arrivò a Palermo il venerdì, quando le prove della gara erano già iniziate da un pezzo."

"Chi conosce il percorso della Targa Florio - prosegue Arena - sa bene che da Palermo per arrivare ai box di Cerda, in territorio di Termini Imerese, c'è da attraversare una linea ferroviaria che proprio in quel punto è ovviamente protetta da un passaggio a livello. Ebbene, le sbarre del passaggio a livello dovevano restare, durante prove e gara, sempre abbassate: per poter passare era necessaria l'autorizzazione di un preposto delle Ferrovie, che comunque la accordava sempre, purché ci fosse la richiesta esplicita o la presenza fisica del responsabile del Team. Shelby se ne infischio allegramente. Lascio la macchina dietro le sbarre del passaggio a livello dicendo che non aveva tempo. Protestammo, Vito ed io, che avevamo necessità di provare la macchina più che il percorso, perché quello lo conoscevamo già bene. Noi parlavamo italiano, ma le parolacce le dicevamo in siciliano, loro, gli americani, fingevano di non capire, oppure non capivano davvero."

"Pur di non averci più intorno Shelby ordinò che Vito Coco facesse un giro sulla vettura di Phil Hill/Bondurant, mentre a me avrebbero dato una Mustang stradale, utilizzata dalla Logistica del team per gli spostamenti... Phil Hill si infuriò, temendo chissà quali danni ->





A partire dall'alto da sinistra a destra: Arena ad Hockenheim nel 1963 su Fiat Abarth; con la Fiat 2300S-Abarth e Carlo Abarth (sulla destra). Il sesto da sinistra, accanto a Arena, è Mario Poltronieri; Lorenzo Bandini ed Enzo Arena; Targa Florio 1962, Enzo Arena è su una Alfa Romeo SZ; con un'Abarth Berlinetta a Rossfeld nel 1963; un'altra immagine dell'Alfa Romeo SZ di Arena alla 46^a Targa Florio del maggio 1962; ancora con una Berlinetta Abarth (n°71) sul Circuito dell'Avus nel 1963; l'Abarth 750 Zagato di Renzo Arena in attesa della partenza del 1° Trofeo Alberto Ascari nel 1966. Nella pagina accanto: molto potente ma poco governabile, così Renzo Arena trovò le Ford Cobra Shelby

alla sua vettura da gara. Ricordo benissimo che sbatté il suo casco in terra, profferendo parole per me incomprensibili ma certo non amichevoli nei nostri confronti." "Vito, incurante della furia di Hill, salì sulla vettura e partì per fare il suo giro. Poco dopo lo seguii anch'io a bordo della Mustang. Francamente non sapevo bene cosa fare: il percorso lo conoscevo benissimo e quella prova era davvero inutile, visto che in gara avrei dovuto utilizzare ben altra vettura. Quando rientrai ai box, Vito Coco era lì ad attendermi, le prove erano finite e io non avevo avuto alcun modo di provare questa macchina tanto desiderata. Di buono c'era che la nostra vettura da gara era riuscita ad oltrepassare la linea ferrata ed era finalmen-

te ai box. Shelby stabilì che il primo turno lo avrebbe fatto Coco, mentre io sarei subentrato dal terzo giro. Era una cosa inaccettabile. Da sempre, infatti, Vito ed io avevamo una regola: alla Targa e nei circuiti stradali ero io il più veloce, mi accollavo il maggior numero di turni e - sempre e comunque - ero io a prendere il via. Vito era d'accordo. Lui, che era molto veloce nelle prove in circuito, sapeva bene che era opportuno rispettare la nostra comune abitudine e, allegro e scanzonato come sempre, mi fece segno di non preoccuparmi. Con tutta calma, si presentò a Shelby e a gesti gli fece notare come l'unico giro che aveva percorso a bordo di quella belva gli avesse piagato le mani. L'americano si convinse una volta di

più che affidare una delle sue auto a due dilettanti era un errore e mostrò insofferenza: guardò Coco e gli fece capire che potevamo fare come volevamo, che a lui della nostra gara non importava assolutamente nulla!"

"A quel punto eravamo sulla soglia di una gran brutta figura - dice Arena -. Era ormai chiaro che sarei salito sulla vettura per la prima volta soltanto alla partenza. Chiesi a Vito le sue impressioni sulla macchina e lui mi rispose con molta franchezza che quella "cosa" era solo un catenaccio che non riusciva neanche a rimanere dritta in rettilineo, che era troppo potente per il percorso misto-lento che si doveva affrontare. Dava problemi persino lungo i 7 chilometri del rettilineo di Buonfornello, dove si poteva scaricare tutta la potenza, ma dove la macchina faticava a rimanere dritta."

"Le mie perplessità aumentavano. La domenica, finalmente, mi sedetti nell'abitacolo della mia Cobra: era di colore blu avio chiaro metallizzato e aveva una sottile fascia rossa che correva sul cofano anteriore, poco sopra i fari, da passaruota a passaruota. Avevamo il numero di gara 150."

"Non appena messo in moto il motore mi resi conto della brutalità di quel mezzo, temevo di fare una solenne figuraccia e di non riuscire neanche a spostare la macchina fino alla linea

di partenza. Giocando con una frizione durissima riuscii ad evitare di far spegnere il motore, ma avanzai per pochi centimetri a sobbalzi. Arrivò il mio momento e - come sempre mi era accaduto al volante di una macchina da corsa - appena abbassata la visiera dimenticai qualsiasi altro problema."

"Partii velocissimo, sapevo che difficilmente avremmo concluso la gara. Il primo giro lo impiegai a conoscere le reazioni della macchina. Era davvero troppo potente, non c'era mai la possibilità di accelerare a fondo perché la vettura si scuoteva, perdeva aderenza, tendeva a scomporsi. Nelle mille curve delle Madonie dosare il gas è sempre stato fondamentale: con quel mostro da domare era meglio, invece, alzare del tutto il piede. Comunque ottenni al primo giro con partenza da fermo un tempo di 44'19, più veloce già di Ireland che, devo ammettere onestamente, aveva avuto dei problemi e chiuse in 45'18". Risultai sensibilmente più lento di Phil Hill e

Era ormai chiaro che sarei salito sulla vettura per la prima volta soltanto alla partenza

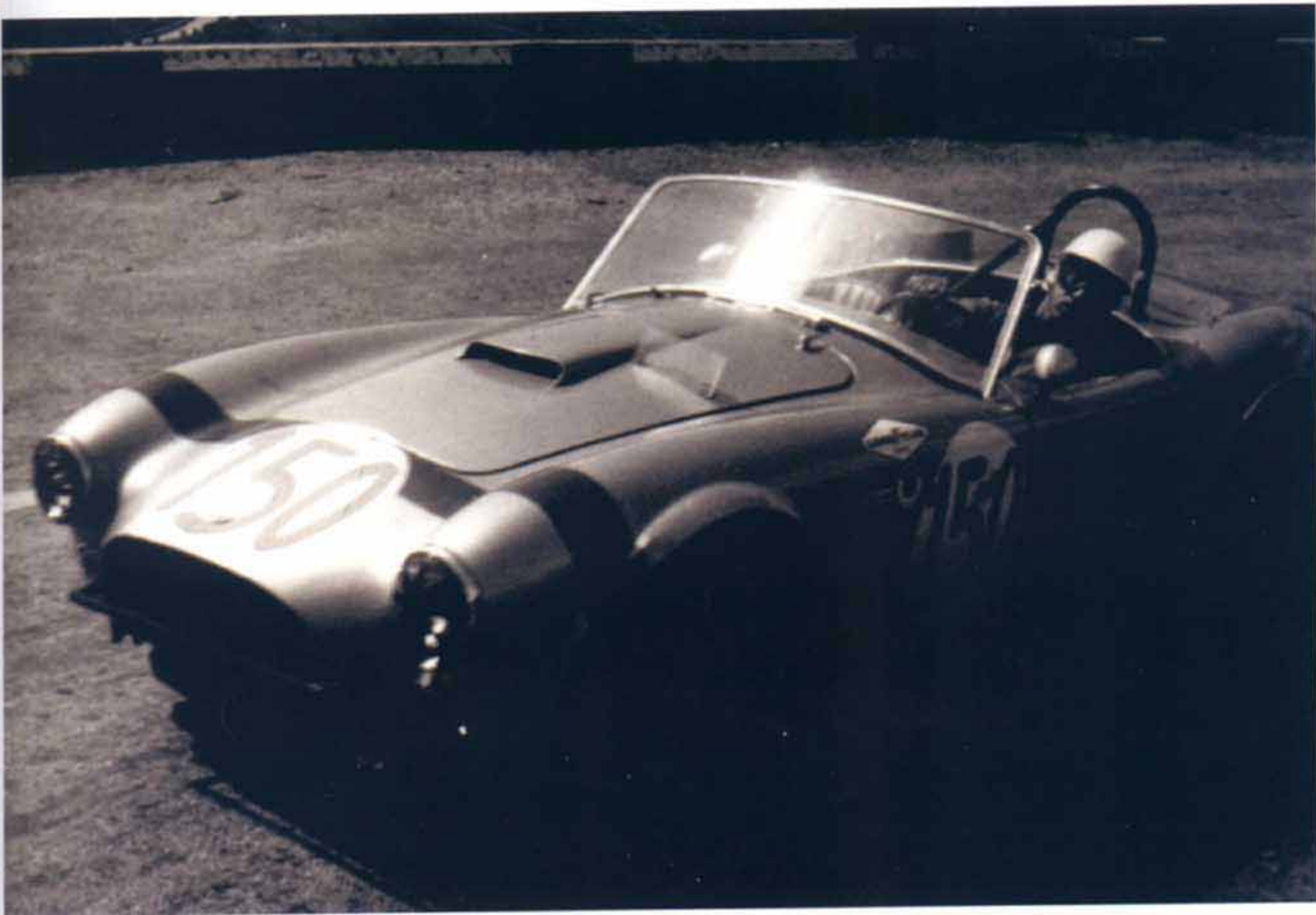
Gurney che fecero la prima tornata rispettivamente in 42'35" e in 42'23".

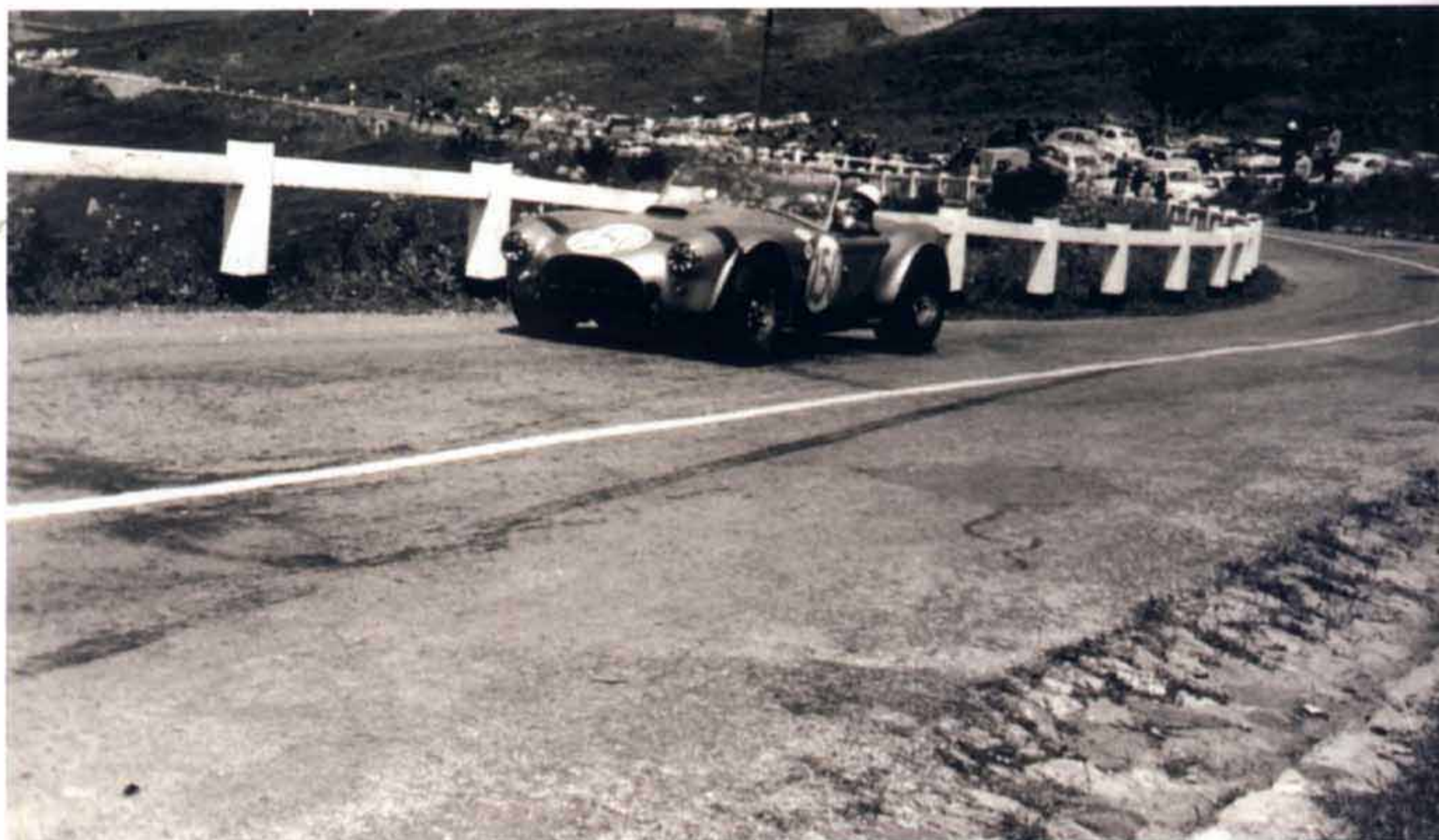
"E' ovvio che tutti questi dati li ho appresi soltanto dopo, ai box. In quel primo giro ero profondamente impegnato a capire il limite di quella vettura, le sue reazioni."

In pieno accordo, i due piloti siciliani avevano stabilito che Arena avrebbe effettuato i primi tre giri, quindi avrebbe lasciato il volante per due giri a Coco.

"Così al secondo giro - spiega Arena -, dopo avere finalmente capito come domare il mostro, scesi ad un rispettabilissimo 42'53", adesso in linea con i miei più celebrati compagni di squadra."

"Al terzo giro segnalai un crono di 42'09". E gli americani erano serviti! Fu, infatti, il giro più veloce, per oltre 15", effettuato da tutte le cinque Cobra presenti alla Targa, ufficiali e non. Fui più veloce di Campioni del Mondo e assi celeberrimi. Shelby, mi raccontò poi Vito Coco, volle accertarsi che il servizio di cronometraggio non si fosse sbagliato. Quando capì che facevo sul serio, il suo atteggiamento nei nostri confronti mutò radicalmente. In quel momento però lo squadrone Cobra stava rastrellando una sonora brutta figura nei confronti delle Ferrari GTO, tutte rigorosamente private, che stavano dominando la corsa. Era chiaro anche a Shelby, ormai, →





che una vettura come la Cobra non era fatta per il tracciato madonita e che la guidassero assi del volante oppure oscuri carneadi locali non serviva a farla andare meglio. Io dovevo solo dimostrare quello che valevo e c'ero riuscito."

La gara di Arena/Coco finì però in una nube di vapore e qualche lingua di fuoco. Si ruppe, al settimo dei dieci giri previsti, poco dopo Cerda, un manicotto dell'olio che era stato appena controllato ai box, dove la macchina aveva già subito un primo ritorno di fiamma. Per tutta la gara, comunque, la Cobra numero 150 – così come le altre 3 ufficiali e quella privata di Hitchcock – aveva avuto problemi di surriscaldamento. Al traguardo, in ottava posizione, era giunta solo la macchina di Gurney/Grant, mentre Hill/Bondurant e Ireland/Gregory si erano ritirati rispettivamente subito prima e subito dopo i due catanesi. Anche la Cobra privata di Hitchcock/Tchkotoua (Arena racconta oggi divertito di avere appreso ai box che il primo era un nipote del grande regista Alfred) non era giunta al traguardo, bloccata da una toccata contro un muretto e da mille altri problemi.

"La sorpresa – racconta orgoglioso Arena – fu alla fine della gara. Shelby ci convocò tutti: immediatamente capii che il clima era cambiato nei nostri confronti. Nella classifica assoluta aveva vinto una Porsche GT di appena 2.000cc., dunque nessuno aveva voglia di festeggiare alcunché, anche perché la Ferrari aveva ancora una volta battuto le Cobra nella classifica di classe ed aveva acquisito altro

vantaggio nel Campionato Mondiale. Era chiaro, però, che Hill e soprattutto Masten Gregory, che più o meno bonariamente, parlando un discreto italiano, ci aveva preso in giro per tutta la fine settimana, ci guardassero adesso con altri occhi. Personalmente li avevo surclassati a parità di macchina e loro, inoltre, sapevano benissimo che io su quella vettura ci ero salito per la prima volta pochi minuti prima del via."

"Shelby mi chiamò in disparte e mi disse, in un misto di inglese, gesti e qualcosa che per lui doveva essere italiano, che mi voleva per la successiva gara di Campionato Mondiale, la 1000 Km del Nürburgring. I particolari li avrei discussi con la Ford Italiana, ma io ero, io dovevo essere, in squadra con loro!"

"Non riuscivo a crederci: io, Arena Vincenzo, siciliano di Catania, cresciuto nel deserto libico, fino ad allora oscuro eroe di gare minori, sarei stato parte integrante di uno squadrone americano che era arrivato in Europa per sconfiggere sua Maestà la Ferrari!"

"All'epoca – prosegue Arena – i contratti erano semplici accordi verbali suggellati da strette di mano ma venivano rispettati eccome! Per quello che ne sapevo, l'accordo valeva per la sola 1000 Km del Nürburgring."

"Mi presentai dunque ad Adenau con un enorme anticipo. Se non ricordo male devo essere arrivato il martedì. C'era solo un meccanico che mi guardava stranito. Approfittai così della faraonica organizzazione della squadra Shelby American che mi aveva riservato una camera di lusso in un albergo di lus-

so, roba mai vista!"

"La mia fama, evidentemente, stava cominciando a circolare: nel giorno delle prime prove un signore inglese, dai capelli impomatati e pettinati con una perfetta riga laterale, mi prese sottobraccio. Non si presentò, ritenendo che già dovessi conoscerlo e cominciò a spiegarmi, con estrema difficoltà, con un misto di inglese e gesti, che per le successive gare di questa stagione e soprattutto per il prossimo anno voleva coinvolgermi in un progetto particolare, gestito sempre dalla Ford, che avrebbe riguardato la categoria dei Prototipi. Mi fece anche capire che gli unici due nomi che aveva sul suo taccuino erano il mio e quello di un giovanotto belga di belle speranze, dal cognome stranissimo, un certo Jacky Ickx. Tutto questo avvenne nella corsia dei box, sotto gli occhi di tantissima gente. Il più stupito di tutti fu Nino Vaccarella che, incuriosito, mi chiese come avevo fatto. "Fatto che? – risposi a Nino – Quello dev'essere un dirigente della Ford e mi ha proposto semplicemente di correre con lui l'anno prossimo...". "Quello – mi rispose Vaccarella in siciliano – è John Wyer! E non ha mai dato tanta confidenza ad alcuno. Ma come hai fatto?" "Wyer o non Wyer, adesso avevo da disputare le prove. Ai box non si respirava più il clima della Targa, ormai facevo, a tutti gli effetti, parte della squadra, anche se qualche pilota – non faccio nomi – continuava a guardarmi con un po' di diffidenza."

"Il percorso del Nürburgring mi era abbastanza noto, per averci corso alcune gare

minori in passato e anche perché in quella stessa settimana avevo provato a lungo con vetture di serie; quindi mi sentivo abbastanza sicuro, anche se la potenza di quella vettura – oltre 470 CV – poteva mettere un po' di soggezione."

"Alla fine del primo giro rientrai ai box per avvisare che al Pflanzgarten era opportuno non passare troppo veloci: in quel tratto la pista era umida di pioggia e l'asfalto era pieno di resina colata dai pini."

La macchina destinata ad Arena era la stessa utilizzata da Gurney e Grant alla Targa e ancora – era giovedì – non era stato stabilito chi dovesse essere il copilota e, soprattutto, non era stato montato il sediolino conformato alle misure del piccolo pilota siciliano.

Alle 16.15 Enzo Arena ripartì dai box per il secondo giro. "Feci appena in tempo – ricorda il pilota – a vedere un meccanico che si sbracciava verso di me: avevo dimenticato di allacciare le cinture di sicurezza. Non me ne curai e proseguì."

Al passaggio proprio dal Pflanzgarten avvenne l'incidente. "Avevo avvisato gli altri miei compagni di essere prudenti in quel punto e invece capitò proprio a me" spiega Arena, ancora oggi piuttosto meravigliato.

...la vettura sbandò, si impuntò e poi decollò, andando a schiantarsi contro un pino, proprio all'altezza dell'abitacolo

*Nella pagina precedente:
il pilota siciliano fu subito velocissimo...
...cimentandosi in una lunga serie
di sorpassi (sotto).
In basso: la Cobra di Enzo Arena
ripresa al bivio di Cerda*



"Non ricordo bene, forse sbagliai una cambiata, o forse no. Fatto sta che la vettura sbandò, si impuntò e poi decollò, andando a schiantarsi contro un pino, proprio all'altezza dell'abitacolo. Se avessi allacciato le cinture, sono certo che non sarei qui a raccontarlo. Prima dell'impatto, infatti, venni sbalzato via dall'abitacolo. Persi i sensi. Riaprii gli occhi che erano passati diversi giorni e mi ritrovai in ospedale ad Adenau. Mi spiegarono che ero stato in coma, che avevo un po' di costole rotte, traumi vari e un versamento di liquido nei polmoni."

"La convalescenza fu lunga e penosa. Era sorto anche un antipatico problema assicurativo, per via dell'addetto della squadra che non aveva stipulato correttamente la mia polizza. L'Adac, organizzatore della corsa, e la Ford Italiana, ancora nella persona di Nello Giannessi, fortunatamente sistemarono tutto."

"Mi ripresentai tirato a lucido e voglioso di riprendere un volante in mano che era già iniziata da un pezzo la stagione 1965, avevo 34 anni. La Ford Italiana, confidando nella integrità delle mie doti, mi volle affidare una Cortina Lotus, la stessa che in Gran Bretagna vinceva nelle mani di Jim Clark. Con quella vettura sfidai le fino ad allora imbattibili Alfa Romeo nelle gare riservate alle vetture Turismo Preparete. Ricordo in particolare una gara a Pergusa, il Trofeo Proserpina e una Bologna-Passo della Raticosa in cui dominai prove e gara, ottenendo la vittoria assoluta." Enzo Arena è dunque ancora lo stesso di →



Sopra: Enzo Arena alla guida di una Ford Lotus Cortina nella vittoriosa Bologna Raticosa del 1965. A fianco: la Cobra Shelby CSX 2323 di Gurney/Grant (ottavi classificati). In basso: linea di partenza alla Targa Florio del 1965.

Nella pagina accanto in alto: l'Alfa Romeo Giulia TZ di Enzo Arena ai box durante la Targa Florio del 1965. Al centro a sinistra: gli auguri inviati ad Enzo Arena dal Direttore di Corsa della 1000 Km del Nürburgring del 1964, Erwin Illg. Al centro a destra: l'Alfa Romeo TZ di Arena in uno dei punti più alti del percorso della Targa Florio nel 1965. In basso: Hans Hermann con Huske von Hanstein (il primo a sinistra), alla presentazione della Porsche Carrera 6 nel 1966. Al centro c'è anche Gunther Klass e girato Gerard Mitter

Alla fine del rettilineo di Buonfornello, quando ero ormai a pochi metri dalla tribune di Cerda, il motore cominciò a rattare paurosamente, fino ad ammutolirsi del tutto. Era finita la benzina.

prima dell'incidente, il piede destro è rimasto pesantissimo, il controllo della vettura ad alta velocità è ancora perfetto. Tali doti non passano dunque inosservate e un'altra prestigiosa Casa automobilistica lo segue con attenzione.

"Il 1966 - racconta il pilota catanese - mi riservò un'altra grandissima gratificazione. Huschke Von Hanstein, il leggendario Direttore Sportivo della Porsche, mi chiamò perché volevo che conducessi una delle loro Porsche 906 ufficiali alla Targa Florio. Ancora una volta si sarebbe creato un team tutto siciliano, visto che avrei condiviso la vettura, numero di gara 144, con Antonio Pucci, vincitore proprio di quella Targa 1964 che avevo disputato con la Cobra."

La Porsche schierò in quella edizione della Targa ben 6 vetture, tutte ufficiali anche se un paio risultavano iscritte dalla scuderia svizzera di Georges Filipinetti: tre vetture sperimentali nella classe Prototipi e tre nella



categoria Sport. La macchina principale era il prototipo 8 cilindri 2,2 litri, affidata a Günther Klass e Colin Davis; poi c'erano gli altri due prototipi a 6 cilindri da 2 litri, con un nuovo sistema di iniezione per Bonnier/Mitter e Hermann/Glemser. Le tre Sport 2 litri a carburatori erano per Mairesse/Muller, De Klerk/De Udy e, appunto, Arena/Pucci. C'erano poi altre quattro 906, 2 litri, 6 cilindri a carburatori, categoria Sport, più o meno guardate con un occhio di riguardo dalla Casa, per Latteri/Capuano, Maglioli/Bourillot, Walter/Kuehnis e Spoerry/Bungener.

"Ancora una volta - si rammarica Arena - effettuare le prove con la mia macchina da gara fu impossibile. Guidavo personalmente la vettura per condurla dal quartier generale Porsche verso Floriopoli, dov'era ubicata la partenza. Alla fine del rettilineo di Buonfornello, quando ero ormai a pochi metri dalla tribune di Cerda, il motore cominciò a rattare

paurosamente, fino ad ammutolirsi del tutto. Era finita la benzina. Pochi istanti dopo transitò per la stessa strada un furgoncino dell'assistenza Porsche, feci un segno e quello si fermò. Spiegai a gesti ad un meccanico tedesco che era finito il carburante. Lui mi indicò che aveva capito e prese una tanica. Nel serbatoio versò un liquido trasparente. A vedere quella scena mi feci convinto che era vero quello che si diceva a mezza voce nei box, cioè che le squadre principali non usavano affatto benzina, ma miscele speciali, capaci di sviluppare maggiore potenza. Non mi curai più di tanto della vicenda, pensai solo a riavviare la vettura e raggiunsi i box. Negli ultimissimi metri però la macchina ebbe nuovamente problemi, si spense e non ci fu più verso di poterla rimettere in moto. Von Hanstein, che fortunatamente parlava un ottimo italiano, mi disse di stare tranquillo: avrei provato col muletto in attesa di capire cosa avesse quella vettura che non andava."

"Quando le prove erano ormai concluse Von Hanstein mi avvicinò per spiegarmi che, dopo avere smontato per intero la macchina, alla fine avevano inspiegabilmente trovato acqua nel serbatoio della benzina."

"Lo guardai stupito, ma non gli dissi che avevo visto con i miei occhi un meccanico mettere un liquido trasparente - che a quel punto era proprio acqua e non una miscela speciale, come avevo pensato - al posto della benzina, perché sapevo che quel meccanico avrebbe potuto essere licenziato seduta stante."

Nonostante l'incredibile leggerezza commessa da uno dei tecnici tedeschi, Arena è comunque soddisfatto: durante le prove tutti i piloti della squadra si sono alternati al volante del muletto e quindi tra loro c'è una certa parità.

"Per la gara - spiega Arena - la nostra vettura era tornata in perfetta efficienza, ma devo ammettere che Mairesse e Muller erano davvero inavvicinabili per noi. Inoltre c'era un accordo con Von Hanstein, un accordo molto semplice e molto chiaro: le gomme migliori sarebbero state concesse all'equipaggio più veloce in prova, e sia lo svizzero che il belga erano stati davvero su un altro pianeta per tutto il week-end, sia con la loro vettura da gara che con il muletto."

Mairesse e Muller andarono così a vincere meritatamente una insolita Targa, corsa sotto la pioggia e su strade infangate.

"Pucci ed io arrivammo secondi di classe e terzi assoluti, un risultato comunque eccellente. Von Hanstein avrebbe voluto che la nostra collaborazione continuasse, ma avevo ormai superato i 35 anni ed era meglio pensare ad un lavoro più solido e duraturo. Tornai in Africa, dove avevo vissuto a lungo da bambino, e le mie partecipazioni alle gare divennero sempre più sporadiche."



Reheats Internationales
ADAC 1000km RENNEN
31. Mai 1964 Nürburgring

Caro Signor Arena,

La mando i miei più cordiali auguri per una pronta guarigione e come segno di amicizia sportiva un pochetto di mandarle un azzurro di fiori.

Erwin Illg
(Erwin Illg)
Il Direttore de la Copra

