

SiciliaMotori



l'isola che corre

www.siciliamotori.it

FEBBRAIO 2009

€ 3,00



SCUDERIE
Etna:
verso
i 50 anni



CAMPIONI
Arena e Coco
una coppia
straordinaria



MUSEI
In mostra
la storia
delle corse

La C3 firmata *Picasso*



LA PROVA

La famiglia delle monovolume Citroën si amplia con l'arrivo dell'eccentrica compatta



LE ALTRE MITSUBISHI E SUBARU
Colt Ralliart - Impreza turbodiesel



di **Vincenzo Barone**

ENZO ARENA

Il coraggio per vincere La ragione per smettere



1 *Alla guida di una 1100/103 Turismo nel 1954 Arena debutta nel mondo delle corse vincendo la propria classe alla Catania-Etna*

2 *Numerosi i titoli dei giornali dell'epoca dedicati alle imprese ed alle vittorie del pilota ennese in giro per l'Europa*

Dall'esordio con l'auto di famiglia all'ingaggio per correre con le vetture di Carlo Abarth. La parentesi con le "mostruose" Ford Cobra ed il gran rifiuto per una carriera con le Porsche. Con l'amico e compagno di gara Vito Coco ha formato una coppia imbattibile. Fino al 1967...

Nel 1954 il 23enne Enzo Arena al volante della Fiat 1100 103 Turismo (utilizzata dal padre nel cantiere di costruzioni stradali, e con ben 54.000 km all'attivo) debutta alla Catania -Etna, vincendo la propria classe precedendo il già affermato Vito Coco. E' la prima di una lunga serie di allori: la stagione prosegue con una Fiat 600 ed è un susseguirsi di primati di classe. Gli anni dal '55 al '62 lo vedono poi al volante di

una Abarth 750 Zagato con la quale vince tutte le gare a cui partecipa... è sempre in quel periodo che con una Fiat 600 elaborata "Turismo di Serie Speciale", con due carburatori Dell'Orto su progetto di Pavia, il pilota ottiene, tra lo sbiottamento generale, un 2° assoluto ad "Avola" davanti a vetture come l'Aurelia 2500 e la Fiat 8 V. Smontato il propulsore e verificato per reclamo, risulta in regola.

Acquista poi una versione Bialbero della stessa Abarth 750 Zagato, con la quale debutta alla "12 Ore di Monza" per i colori della Scuderia Sant'Ambrose. Pur tra tante vetture "ufficiali" ottiene la pole, guida buona parte della gara e, nonostante l'altro pilota collabori poco, e la sostituzione della lampadina dello stop richieda una sosta ai box di circa 15 minuti, si piazza secondo assoluto, dietro la coppia Zagato - Poltronieri (quel Mario che poi diverrà celebre telecronista Rai). Sempre al volante della "750" si aggiudica poi il "Giro delle Calabrie" tra le "Gran Turismo" (contro quattro vetture ufficiali Abarth), Brescia-Lumezzane, Montepellegrino, Erice, e Coppa Nissena.

Nel 1963 Carlo Abarth lo chiama in squadra per andare a gareggiare in Germania. I circuiti dell'Avus, Hockenheim, Nurburgring lo vedono





3-4 Nel 1964 partecipa in coppia con Vito Coco alla Targa Florio. I due riescono a far registrare ottimi tempi malgrado l'ostracismo di alcuni manager Ford. A destra Arena impegnato nel sorpasso della Ferrari di Pasquale Tacci

5 Al Giro d'Italia Jolly Hotel, da sinistra: Alfio Gambero, Angelo Bonaccorsi, Enzo Arena, Mario Pernice, Vito Coco, Nino Bonaccorsi e Nando Iacono ("Gordon")

sempre ben piazzato con l'Abarth Simca 1300 e con la piccola "1000 Tc". Corre anche con una Fiat 2300 S Abarth.

Nel 1964 viene il momento della Targa Florio. La Ford schiera tre esemplari della "Cobra": un mostro da 6000 cc con 450 cavalli. Affidate a conduttori del calibro di Phil Hill, Bob Bondurant, Dan Gurney, Innes Ireland, Masten Gregory; diversi di loro già piloti di F1. La Ford Italia ottiene, dalla casa madre, una quarta vettura per Arena-Coco (Scuderia Etna). Purtroppo Carroll Shelby, manager Ford, non gradisce la cosa e, nonostante l'imput di Detroit, l'impresa viene boicottata. L'auto arriva a Cerda il venerdì (col "postale" da Napoli), trova il passaggio a livello ferroviario chiuso durante le prove ufficiali, e nessuno si preoccupa di accoglierla ai box. Su pressioni dei responsabili della filiale italiana di Ford, Coco compie un giro di prova con la Cobra di Phil Hill (che per rabbia sbatte a terra il casco), mentre ad Enzo Arena viene affidata una Mustang da allenamento. Coco gira e riferisce all'amico del cuore, e compagno di gara, che l'auto è difficile da guidare perchè estremamente potente. La domenica parte Arena per i primi tre giri. Sacrifica il primo per capire la vettura (mai guidata prima), prosegue e al terzo





- 6 *Giro di Sicilia del 1956: l'arrivo a Palermo (in via Amari), a bordo della fida Abarth 750 Bialbero Zagato*
- 7 *Alla Targa Florio del 1960 con un'Alfa Romeo SZ (numero 14)*



risulta il più veloce dopo le Ferrari Ufficiali e, naturalmente, più di tutte le altre Cobra. Alla quarta tornata Coco prende il volante, mantiene la posizione per due giri, e lascia nuovamente il posto di guida ad Arena che registra un altro giro veloce. Al settimo passaggio però si rompe un manicotto dell'olio, e la gara finisce al bivio di Montemaggiore.

Lo stupore di Shelby è tale che, insieme al grande capo John Wier, decide di convocarlo in squadra per la successiva prova del Mondiale Marche in programma al Nurburgring. Ma in prova, Enzo esce di pista sotto la pioggia, si "abbraccia" ad un albero, resta tre giorni in coma, si riprende,

ma la sua carriera in Ford si era intanto fermata in quella curva.

Nel '66 la Ford Italia, tramite il concessionario di Catania Pino Virilzi, gli affida una Lotus Cortina con la quale vince dappertutto e si laurea Campione Italiano.

L'anno successivo la Porsche gli affida una Carrera 6 per la "Targa", da disputare in coppia con Antonio Pucci. I due non deludono le aspettative e conquistano il terzo posto assoluto (secondo di classe) ed i relativi punti validi per il "Mondiale", dietro Mairesse e Muller. La Porsche lo vorrebbe sempre in squadra, ma lui non se la sente. Evidentemente il pauroso incidente

in Germania lo ha segnato. Il lavoro lo porta in Libia per dirigere un cantiere stradale; torna dopo due anni e ottiene un impiego alla Provincia Regionale. Dove resterà sino alla meritata pensione. In gara compie una sola apparizione, dopo qualche anno: ma dimostra che il "manico" c'è ancora e nella salita di casa piazza la sua Alfa Gta Autdelta al secondo posto assoluto dietro Spartaco Dini. Oggi, restano i ricordi: delle Targa Florio (sette le edizioni disputate), delle "battaglie" con Colin Davis (90 secondi il distacco inflitto da Enzo all'inglese in un solo giro), delle tante vittorie ottenute sempre ed eternamente in coppia con l'amico Vito Coco. ■





8 Arena insieme a Lorenzo Bandini (a sinistra)



8

RICORDO DI VITO COCO

Una vita per le corse

Vito Coco è nato a Catania nel 1927 da una famiglia agiata e sin da ragazzo ha avuto la passione per le automobili. Con la 1100 (nella foto sotto alla Catania-Etna) del padre ha iniziato a correre alla Catania-Etna. Sposato con un nobildonna catanese, la baronessa Gravina Cruillas, ha avuto tre figli: Roberto, Marina e Salvatore; custodi dei 300 trofei e delle centinaia di foto del padre in gara. Coco ha corso praticamente tutta la vita, fino al 1994. E forse avrebbe continuato ancora se nel 1995, all'età di 68 anni, non fosse scomparso lasciando di sé un ricordo indelebile. L'amicizia con Enzo



Arena, che ha reso "obbligatorio" il contemporaneo ricordo in queste pagine, è nata, quasi per caso, nella corsa del debutto dell'allora sconosciuto Enzo. In coppia presero parte a numerose competizioni. Anche al Giro dei Jolly Hotels (fra circuiti e salite) con la Ford Anglia ufficiale nello squadrone della Scuderia Etna. Del quale facevano parte

e "Gordon" - Nino Bonaccorsi. Coco ha ottenuto le più belle vittorie nella salita di casa con la Ferrari 250 Gt e con una "Gt" Scaglietti, con cui ottenne diversi assoluti. Ha corso anche con Alfa SZ e Opel Gt preparate da Conrero, e nel '77 con l'Alfa Gta. Indimenticabili le battaglie a Pergusa con il compianto "Paul Cris" (che lo segue, nella foto in alto alla Coppa Città di Enna), contro Enzo Mirto Randazzo e le Bmw di Fischella. Poi un infarto ha stroncato la vita di un grande Campione. Un uomo da sempre appassionato di auto e che, fino all'anno precedente era possibile incontrare al volante della Ferrari F40 impegnato a dare spettacolo durante i raduni dedicati alle "rosse" del Cavallino.



IDENTIKIT

Quando la passione non si ferma mai

Enzo Arena è nato il 15 marzo del 1931 a Tripoli dove il padre, costruttore edile, era impegnato nella costruzione dell'Ospedale Civile per conto del Governo. Dopo essere rientrato in Italia ed avere svolto la florida carriera di corridore, è tornato in Libia per seguire gli affari della famiglia; originaria di Valguarnera Caropepe, Città in provincia di Enna. È stato da tutti sempre considerato "catanese"; finché non ottenne una vittoria "assoluta" a Pergusa (con una Lotus Cortina), ed i suoi concittadini ennesi protestarono contro il giornalista sportivo che lo aveva invece definito "catanese doc". Arena, celibe, 77 anni splendidamente portati, abita a Catania. Lo si può incontrare nel traffico caotico del capoluogo etneo in sella ad una motocicletta, mentre per gli spostamenti più lunghi preferisce guidare - velocemente - una Mercedes 320 CLK. A casa si diletta davanti al computer che usa magistralmente. E chissà che ogni tanto non disputi anche qualche Gran Premio con la consolle dei video giochi....

