

PISTE IN NERO DALLE STORIE MALEDETTE DI LE MANS ALLA SICUREZZA

GRACE

CLASSIC & SPORT CARS

€ 6,00 ITALY ONLY
Anno XI - Mensile
N. 8 Agosto 2013



OPEL ASCONA GR. 2

TURISMO alla tedesca



MAURIZIO VERINI
SETTANT'ANNI A TUTTO GAS



CISITALIA ABARTH 204 A
L'ULTIMA AUTO DI NUVOLARI



Ecco come si presenta oggi, perfettamente restaurata, la Cisitalia utilizzata nel 1950 da Tazio Nuvolari nella cronoscalata del Monte Pellegrino a Palermo.



Recita FINALE



È tornata a nuova vita la vettura con cui il grande Tazio Nuvolari disputò la sua ultima corsa. Attualmente è di proprietà di un appassionato argentino.

DI GIAN DOMENICO LORENZET FOTOGRAFIE GREMO

■ Vederla non può che suscitare emozione, anche in chi appassionato di automobili e di corse non è. Immaginare che quella argentea vettura è quella che ha accompagnato Tazio Nuvolari nella sua ultima fatica agonistica non può non dare vita ad un turbinio di emozioni. Pensare che su quella Cisitalia Abarth 204 A "Nivola", stanco e già prostrato da anni di

gare e di incidenti, andò a vincere la classe e a conquistare la quinta piazza assoluta nella decima edizione della cronoscalata del monte Pellegrino a Palermo il 10 aprile 1950, a poco più di 58 anni, non lascia indifferenti.

Doppio marchio

In queste settimane la vettura è ospite del Museo dell'Automobile di Torino in attesa di tornare a casa, in Argentina, dove da una trentina d'anni la custodisce gelosamente l'appassionato Sergio Lugo. Solo negli ultimi tempi ha avuto la certezza che si trattasse proprio dell'esemplare portato in gara in Sicilia dal "mantovano volante". Una vettura interessante, senza dubbio, che lo è ancora di più se si pensa che dei sette esemplari costruiti (due con il marchio Cisitalia e cinque con il marchio Abarth) ne sopravvivono solo cinque: due sono negli Stati Uniti, uno - quello di Lugo - in Argentina ed altri due in Giappone.

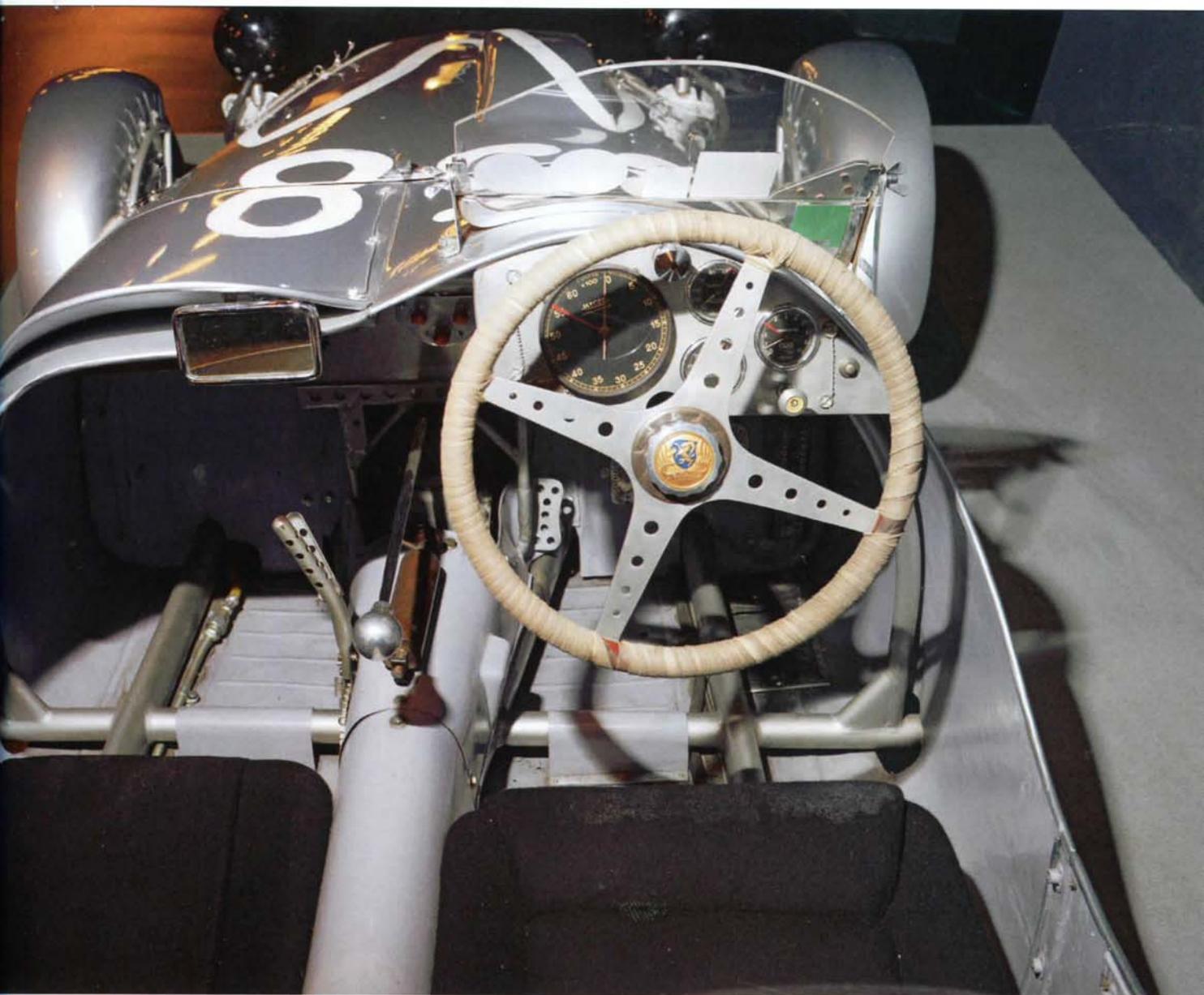
Cambio vantaggioso

Il medico argentino acquistò nel 1978 la vettura da un vicino di casa di Buenos Aires in cambio di una Fiat 1500 e di mille dollari in contanti. La Cisitalia era arrivata in Argentina già negli Anni '50 dopo una positiva carrie-



L'abitacolo della vettura. Si possono apprezzare il telaio tubolare ed il parabrezza abbattibile. A sinistra, dall'alto, il contagiri ed i tre strumenti che tengono sotto controllo acqua ed olio.



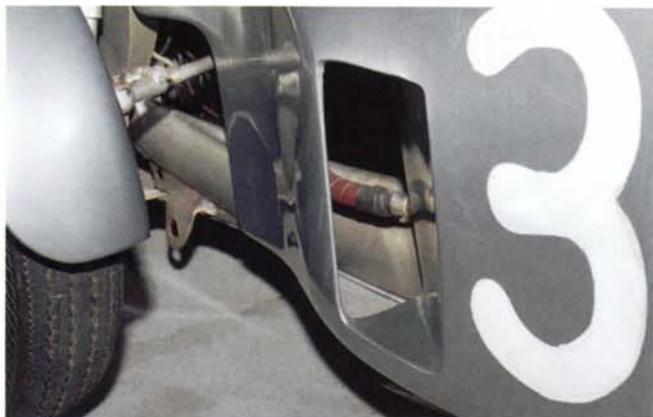


La leva del cambio, che è parallela al tunnel centrale, ed a sinistra una vista dell'abitacolo che permette di notare la posizione del tappo del serbatoio.

ra sportiva in Italia: corse parecchio in Sud America prima di venire utilizzata dalla Scuola piloti della capitale argentina e poi di godersi un meritato riposo. Nella primavera del 2009 è quindi iniziato un accurato restauro, eseguito da José Maria Pedota ed Edgardo Torres, durato oltre due anni che ha portato la "204" all'antico splendore.

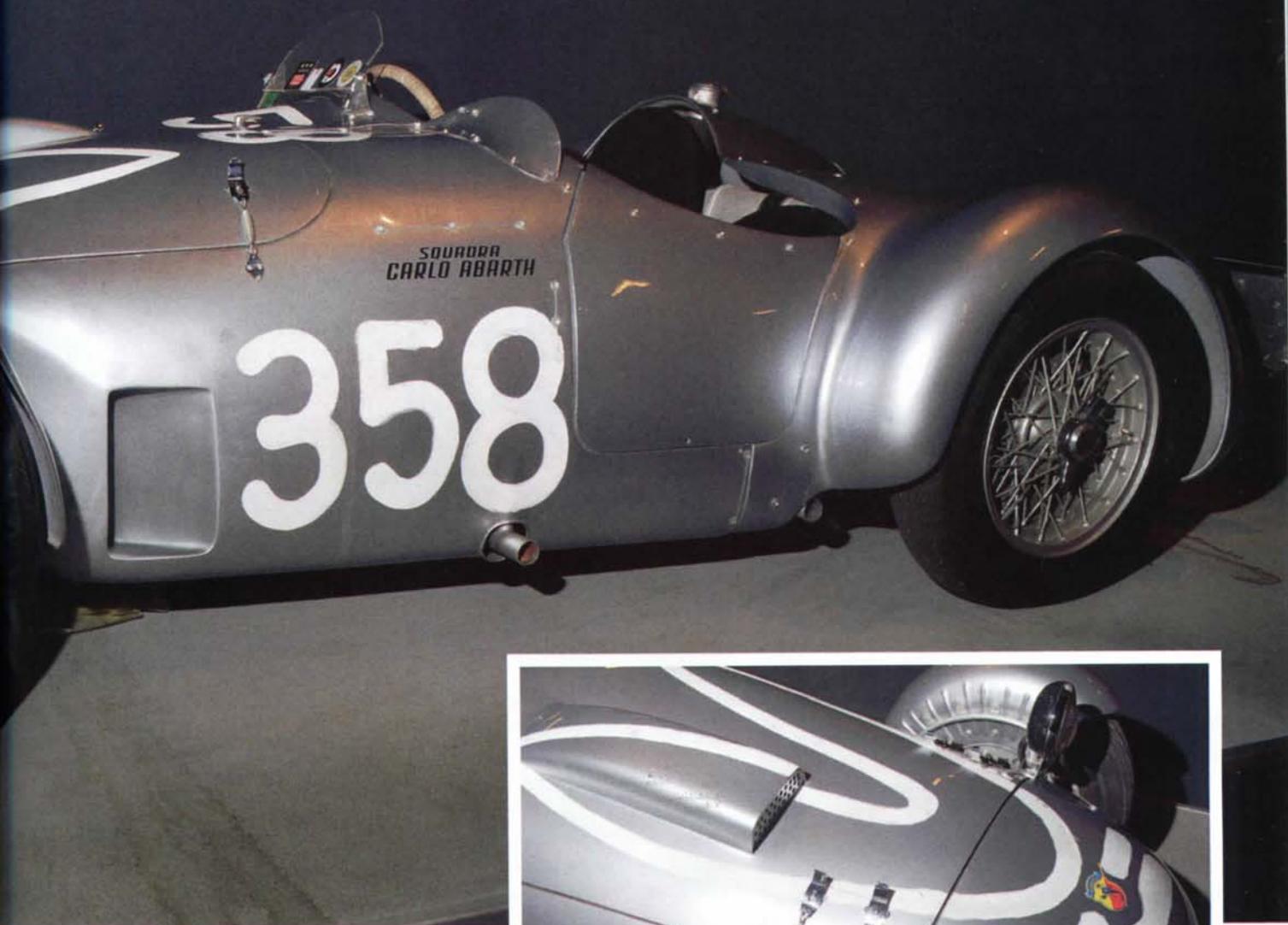
Corta è meglio

La vettura, nata come Cisitalia, ha come "papà" Carlo Abarth che introdusse alcune soluzioni tecniche già sperimentate da Porsche. In particolare l'avantreno. Dopo una serie di test, la 204 venne impiegata per la prima volta in gara nel 1948, negli anni seguenti fu ulteriormente evoluta ed affinata. Tra le modifiche più importanti l'accorciamento del telaio, ora più leggero e l'avantreno a barre di torsione fatto realizzare



Una vista laterale della vettura torinese. A sinistra, dall'alto, gli sfoghi per l'aria calda sulle fiancate e la sospensione anteriore.





direttamente alla Porsche. A partire dal 1950, poi, il marchio Cisitalia scomparve dal muso della vettura per lasciare spazio allo scorpione Abarth che negli anni a venire diventerà popolare in tutto il mondo. Una modifica avvenuta in seguito al fatto che "Herr Karl" aveva nel frattempo rilevato tutto il materiale dell'azienda di Piero Dusio.

Bisogno d'aria

L'esemplare che si può ammirare al Museo dell'Auto differisce dagli altri per alcuni particolari voluti dallo stesso Nuvolari, particolari che hanno permesso di stabilire con certezza che si trattasse della stessa vettura utilizzata nel 1950 a Palermo. In particolare si parla di parafanghi modificati, parabrezza abbattibile (in questo modo Nuvolari, con i polmoni malridotti, poteva ricevere un



Sopra il muso della vettura con la presa d'aria sul cofano ed il marchio Abarth che è andato a sostituire quello Cisitalia. Nell'altra pagina una vista posteriore della vettura, s'intravede la ruota di scorta.

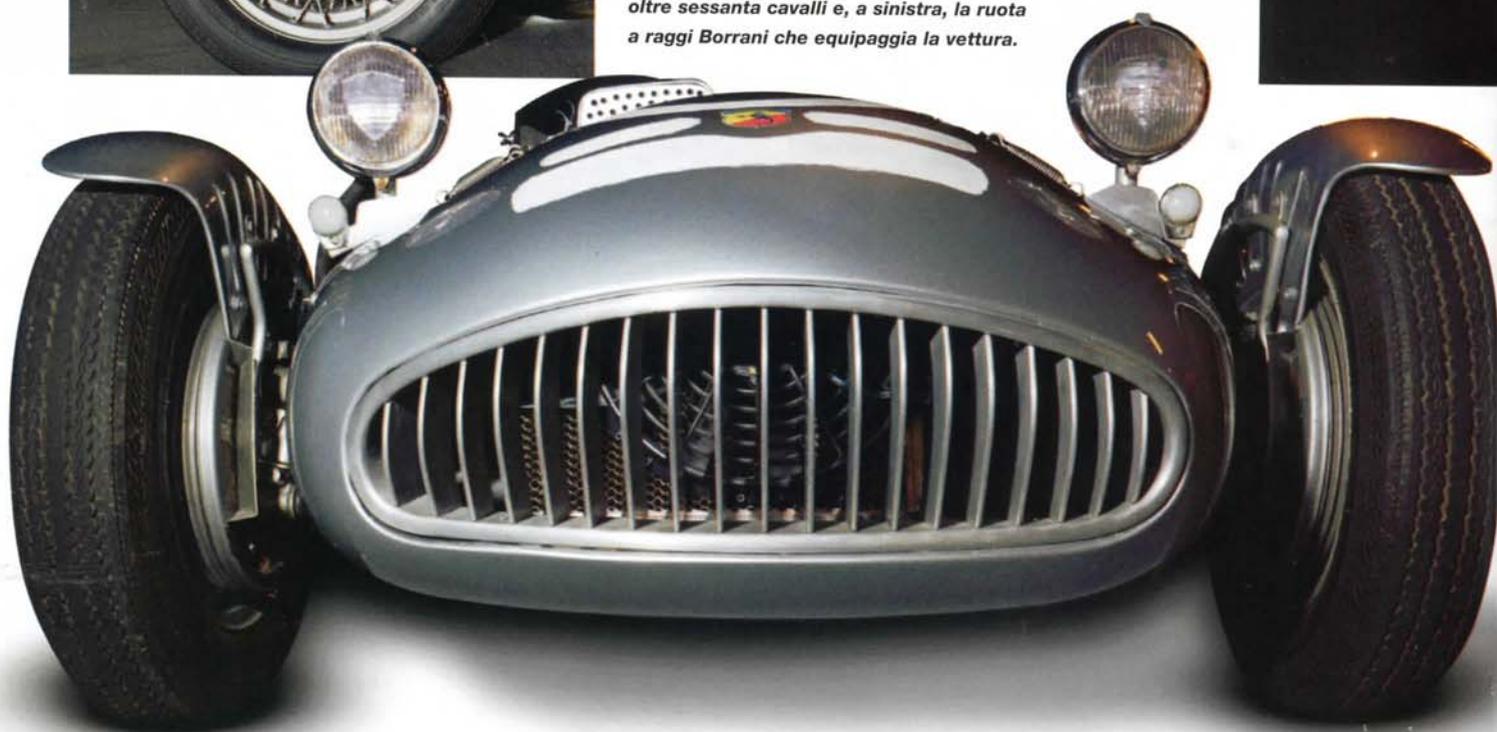
maggior flusso d'aria sul viso) e serbatoio di carburante da 90 litri. La 204 A presenta un telaio tubolare con crociera di rinforzo mentre il motore è un quattro cilindri di derivazione Fiat di 1.089 cc con due valvole per cilindro e un albero a camme in testa in grado di erogare una sessantina di cavalli a quasi seimila giri. Il propulsore è alimentato da due carburatori Weber e con una miscela composta in parti uguali da alcool e benzina. La trazione è posteriore ed il cambio è a quattro velocità.

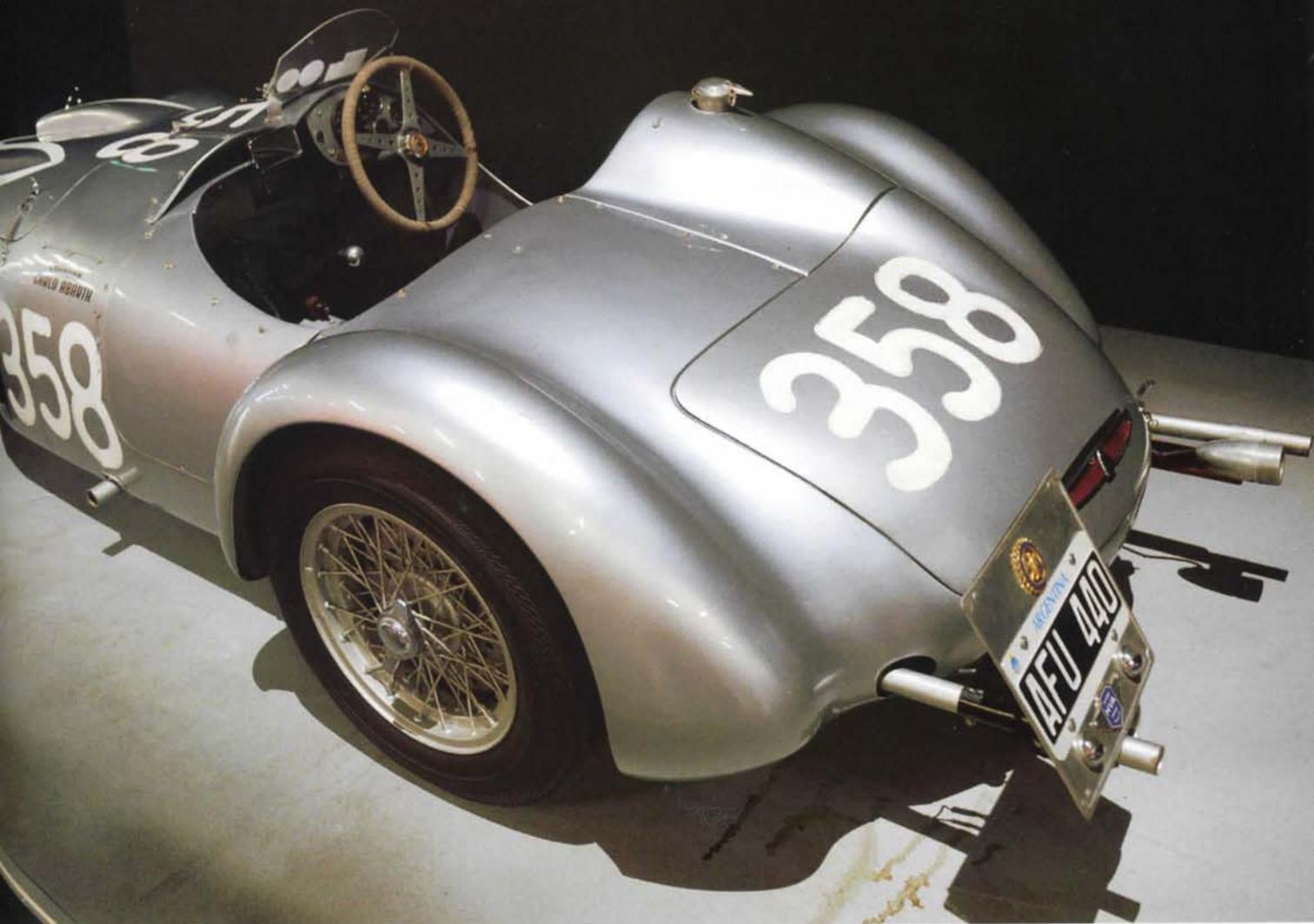
Cisitalia Abarth 204 A

Motore:	anteriore longitudinale, 4 cilindri di 1.089 cc
Ales. x Corsa:	68 x 75 mm
Rapp. di compress.:	11,8:1
Potenza max:	62 CV a 5.800 giri
Coppia max:	n.d.
Distribuzione:	un albero a camme in testa, aste e bilancieri, due valvole per cilindro
Alimentazione:	due carburatori Weber 36 DR4 SP
Trasmissione:	trazione posteriore. Cambio a quattro marce + RM
Sospensioni:	anteriori a ruote indipendenti, barre di torsione, ammortizzatori idraulici; posteriori a ponte rigido. Balestre longitudinali, ammortizzatori idraulici a vite e settore
Sterzo:	anteriori e posteriori a tamburo con comando idraulico
Freni:	anteriori e posteriori a tamburo con comando idraulico
Frizione:	monodisco a secco
Cerchi:	Borrani da 15"
Pneumatici:	35x15"
Lunghezza:	3.900 mm
Larghezza:	1.460 mm
Carreggiata:	1.250 mm. (ant.) e 1.240 mm. (post.)
Passo:	2.110 mm
Altezza:	1.165 mm
Peso:	485 kg



In alto il quattro cilindri di 1.089 cc di derivazione Fiat in grado di sviluppare oltre sessanta cavalli e, a sinistra, la ruota a raggi Borrani che equipaggia la vettura.





La sottile linea rossa

Il posto di guida è piazzato sul lato destro. I due sedili sono divisi dal tunnel della trasmissione su cui trova posto la leva del cambio, piegata in modo da essere pressoché parallela al pianale. Sulla sinistra del cruscotto campeggia il grande contagiri della Jaeger dove una lancetta rossa, piazzata poco sopra i 5.500 giri, indica il punto di cambiata. Sull'altro lato tre indicatori, anch'essi circolari ed anch'essi con la lancetta rossa a segnalare il punto critico. Si tratta di quelli della temperatura dell'acqua e dell'olio e quello della pressione del lubrificante. La pedaliera è applicata sulla paratia anteriore mentre sul lato sinistro, vicino al tunnel, c'è un appoggio, anch'esso traforato, per il piede. Da notare il pedale dell'acceleratore sagomato in modo tale che la scarpa con il tacco, come si usava allora, aderisse completa-

mente. Il volante, con quattro razze traforate, mantiene ancora, al centro, il logo Cisitalia.

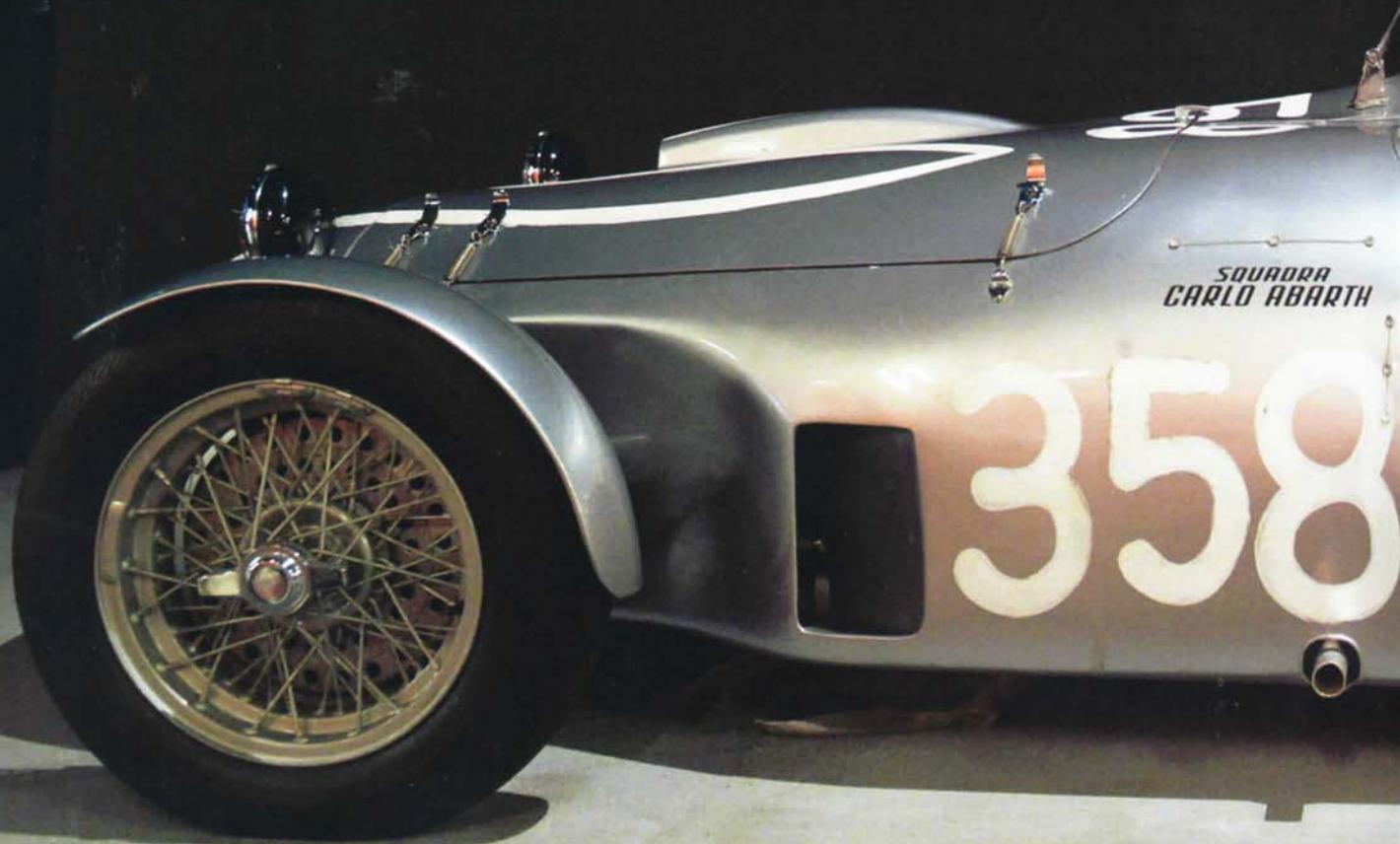
Raggi splendenti

Il motore presenta una testata di colore rosso con la scritta "Cisitalia" e per accedervi occorre agire sul cofano anteriore, fermato con una serie di ganci a molla, sulla cui sommità campeggia la presa d'aria alla cui estremità c'è una griglia traforata. Nella parte posteriore della vettura il serbatoio del carburante con il tappo posto immediatamente alle spalle del pilota. Dietro alle due ruote anteriori, sulle fiancate, si notano altrettanti sfoghi per evacuare l'aria calda mentre lungo tutta la parte bassa del lato destro corre lo scarico. I cerchi sono dei bellissimi Borrani a raggi da 15". Il tutto in peso inferiore ai cinque quintali. Un piccolo gioiello che ha regalato a "Nivola" l'ultimo volo.

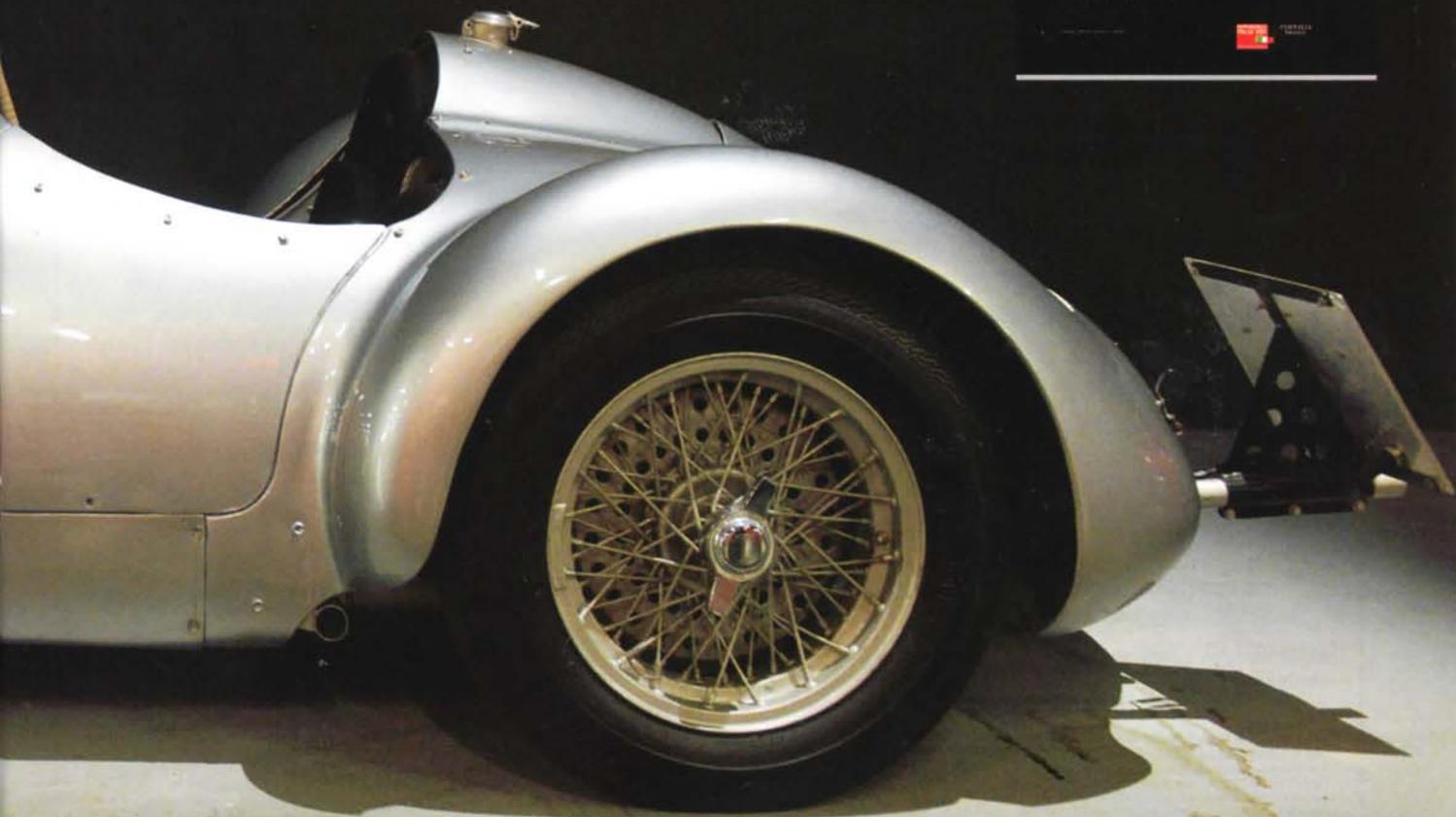


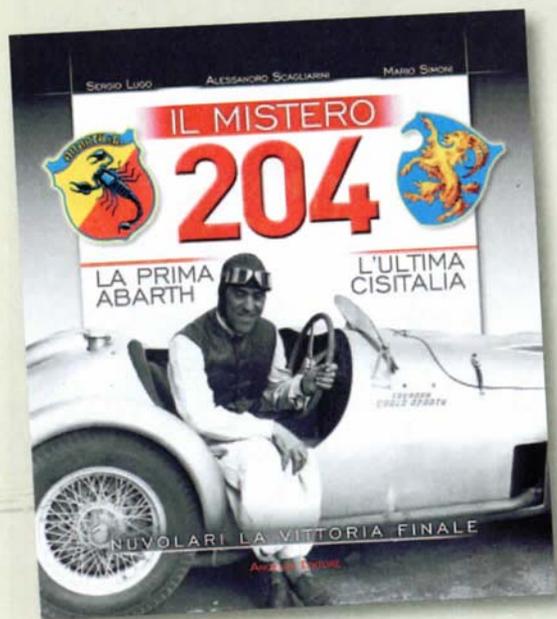
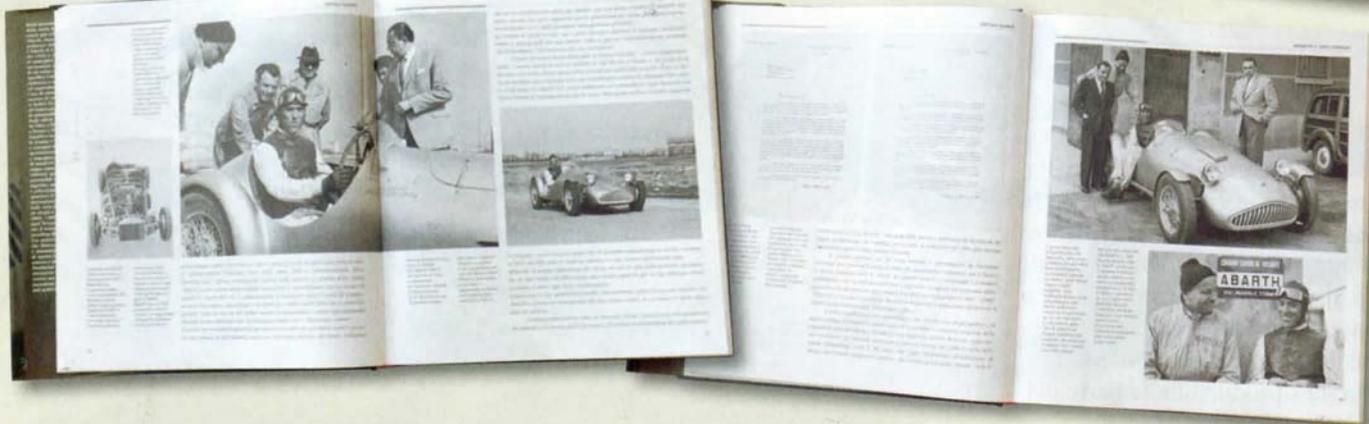
Uscita in grande stile

La 204 A fu l'ultima vettura concepita da Cisitalia e quella con cui il grande Tazio Nuvolari ottenne l'ultima delle moltissime vittorie della sua carriera. Solo sette esemplari, di cui uno, proprio "quello", è ora impegnato in un nostalgico tour...



■ Restaurata con cura maniacale, la Cisitalia-Abarth 204 A che fu di Nuvolari è stata celebrata dai principali musei in cui è stata e sarà ospite a rotazione. Buona occasione per rispolverare materiali d'archivio, immagini e testimonianze. Per seguirne l'itinerario si può iniziare collegandosi con i siti del Museo Nuvolari www.tazionuvolari.it del Mauto quello di Torino www.museoauto.it e di quello dedicato alla marca fondata da Piero Dusio, www.cisitalia.com. Sito creato in Argentina dove l'industriale riuscì ad aprire una società collegata quando quella principale affrontò il fallimento. Esiste anche un museo virtuale, www.museocisitalia.org, con una breve raccolta di materiali in cui però, la 204 A non è inclusa, probabilmente perché di paternità "mista" e considerata per eredità un modello Abarth...





I segreti della 204

A volte una vettura sola è protagonista di vicende più interessanti di quelle che ruotano attorno ad un'intera fabbrica. Non è proprio così per Cisitalia e Abarth, le cui storie sono disseminate di aneddoti curiosi, ma indubbiamente per la 204, realizzata in pochissimi esemplari e anello di congiunzione tra la fine di un'azienda e il definitivo lancio di un'altra, gli spunti non mancano. Si trovano tutti in questo volume brossurato formato 24 x 27 cm con 128 pagine e 300 fotografie, che dedica ampio spazio alle figure di progettisti e piloti.

Il mistero 204 - La prima Abarth - L'ultima Cisitalia Nuvolari: La vittoria finale

Sergio Lugo, Alessandro Scagliarini, Mario Simoni

Angeli Editore

Prezzo al pubblico: 29 euro



Cisitalia Abarth 204 A l'ultima Cisitalia protagonista dell'ultima vittoria del grande Tazio Nuvolari è passata inosservata per molti anni fino alla nascita della collana "Abarth Collection" distribuita in edicola con modellini talvolta inediti. Sulla sua base, gli appassionati di www.Targapedia.com hanno anche realizzato dei kit per ottenere i modelli in gara nella Targa Florio e nella gara in salita Palermo-Monte Pellegrino del 1950.