

€ 2,00

in edicola il 10 e il 25 del mese

Quindicinale di storia, tecnica
informazione e annunci
dedicato ai veicoli storici

epocaAuto

www.epocauto.it

N.10 - Anno 6 - 25 maggio 2012

Quindicinale - Poste Italiane S.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1, JCB - Filiale di Bologna

ISSN 1973-5944



In caso di mancato recapito
viare CMP BOLOGNA per la
tuzione al mittente che si
gna a versare la dovuta tas



4 anelli per 4 marche prestigiose

- Un pilota per tutte le stagioni, Vic Elford
- Ettore Bugatti, il più italiano dei francesi

Torpedo, Cabriolet, Spider, Coupé, Limousine... tentiamo di capire



Tyrrell 012, scomoda antagonista

Festa grande al Salone di Avignon

La prima vera spider della Ford



Le Cisitalia alla Palermo - Montepellegrino

Testo di Giuseppe Valerio

Foto di Roberto Aiello e Giuseppe Primavera

Tutto ebbe inizio nella notte tra il 14 e il 15 agosto 2007 quando l'architetto palermitano Pino Gambacorta, postò all'interno di un forum francese specializzato in automobilismo, non solo storico, un innocente quesito inerente le vicende della Targa Florio. Come per incanto, come se quella Lampada di Aladino non aspettasse altro che di essere sfregata, da quella candida domanda posta quasi per caso in una insonne notte d'agosto venne fuori quello che una felice e intraducibile espressione idiomatica siciliana definisce "un gran mutuperio". Gli appassionati della Targa Florio vecchi e nuovi trovarono in quel forum la maniera di sfogare anni e anni di tormenti repressi: non c'era una rievocazione storica degna di tale nome (in effetti ancora non si è visto nulla che sia al livello del nome della Targa Mondiale), Floriopoli stava letteralmente cadendo a pezzi (nonostante numerosi annunci di enti diversi e variegati anche lì non è che si siano ancora visti interventi risolutivi), il buon nome della Targa Florio era confinato solo nei cassetti colmi di ricordi di appassionati d'antan. Raccontare tutto quello che è scaturito a cascata dalle attività di quel manipolo di appassionati palermitani grazie al forum sarebbe un'opera improba. Basti solo dire che, col passare degli anni, i membri più attivi di quella comunità, grazie a Internet e alle nuove tecnologie, hanno instaurato contatti altrimenti impossibili, fino a giungere al fiore all'occhiello (fino a questo momento, perché c'è da giurare che non finisce qui) di organizzare una manifestazione di assoluto rilievo mondiale. E' stato il dott. Enzo Manzo (un me-

dico in servizio presso uno dei principali ospedali palermitani che nel tempo libero si diletta con modellismo, fotografia, storia della Targa Florio e passione per la auto d'epoca e non) che dopo anni di partecipazione al forum ha fondato Targapeda, la libera enciclopedia della Targa Florio. Tramite Targapeda Manzo ha diffuso nel mondo la passione per la gara siciliana e ottenuto contatti virtuali che col tempo si sono trasformati in amicizie reali.

In questo modo Manzo è entrato in contatto con il dott. Sergio Lugo (medico argentino con una passione smodata per la Cisitalia e la Cisitalia) e insieme hanno coltivato un'idea meravigliosa: quella di riportare a Palermo l'Abarth Cisitalia 204 A che fu di Tazio Nuvolari, proprio al tracciato della cronoscalata che conduce al Santuario di Santa Rosalia sul Monte Pellegrino, dove il grande Mantovano disputò la sua ultima gara e ottenne la sua ultima vittoria. Così, con la indispensabile collaborazione del Veteran Car Club Panormus, con il patrocinio della rivista Sicilia Motori e la collaborazione della Biblioteca Centrale della Regione Siciliana, Manzo e Lugo hanno potuto coronare il loro sogno e riportare in Italia una vettura unica per le sue caratteristiche.

La Cisitalia 204 A è stata infatti costruita in soli 7 esemplari ma quella guidata da Tazio Nuvolari era inconfondibile per diverse precise caratteristiche, alcune delle quali richieste dallo stesso Nuvolari: il parabrezza ribaltabile per favorire la respirazione al pilota ormai da tempo grave-

mente malato, la carenatura interna dei parafranghi anteriori di tipo motociclistico, i fari sul musetto facilmente asportabili, la posizione della pedaliera, il tappo della benzina rendono la Cisitalia 204 A telaio numero 04 un pezzo unico e irripetibile.

Sergio Lugo sostiene di avere trovato la vettura abbandonata in un garage in Argentina molti anni fa e di averla restaurata grazie alle sue conoscenze negli ambienti ancora oggi legati alle vicende della Cisitalia. La vettura si presenta benissimo, "vittima" di un restauro totale che forse può far storcere il naso ai fautori dei restauri semplicemente conservativi. Ma il perfetto risultato ottenuto è comunque sotto gli occhi di tutti.

Grazie ai documenti audio e video (tratti dagli archivi dell'Istituto Luce e da quelli del maestro fotografo palermitano Nicola Scafidi) scovati con certissima pazienza da Manzo e messi a disposizione di Lugo, si è potuta anche ricostruire la curiosa decorazione che campeggiava sul lungo cofano della vettura: delle orecchie di coniglio che stavano a simboleggiare un in-

genuo ma efficace slogan che Carlo Abarth aveva abilmente lasciato trapelare, quello secondo cui una lepre non era altro che un coniglio "elaborato Abarth".

Lo scorso 10 aprile, sul rettilineo di partenza della Palermo-Monte Pellegrino, alla presenza della Cisitalia Abarth 204 A, di Sergio Lugo, Enzo Manzo, Nino Vaccarella, Nino Aquila e decine di altri appassionati, è stata svelata una ceramica artistica dipinta dal maestro Salvo Manuli a perenne ricordo dell'evento. Era infatti il 10 aprile del 1950 quando il Mantovano Volante chiudeva la sua lunghissima e prestigiosa carriera di pilota in cima al Monte Pellegrino. Tazio Nuvolari concludeva con la piccola Sport di 1100 cc quinto assoluto, con un distacco minimo dalle Ferrari di Musso, Bordonaro e La Motta e dalla Maserati di Musmeci, tutti con auto della classe 2000 cc. ▀

A sinistra, la Cisitalia 202 coupé Pinin Farina, appartenente alla famiglia Ragusa.

A destra, Sergio Lugo e il suo meccanico José Maria Pedota nel corso della sfilata rievocativa.



Un particolare della fiancata della Cisitalia Abarth 204 A con gli scarichi che fuoriescono dalla carrozzeria.



La firma di Rocco Motto sulla Cisitalia 204 A poi entrata a far parte della Squadra Carlo Abarth.