

La Manovella



RIVISTA UFFICIALE DELL'AUTOMOTOCLUB STORICO ITALIANO



ASIMOTOSHOW Festival su due ruote

IL MENSILE DI MOTORISMO STORICO PIÙ DIFFUSO IN ITALIA

N. 6 - GIUGNO 2012 - EURO 5,50 - MENSILE - ANNO LII
TARIFFA R.O.C. (EX 207B) - POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE
D.L. 353/2003 (CONV. 27/02/2004 N°46) - ART. 1 COMMA 1, DC/TORINO

ISSN 1593-7607



9 771593 760008



A Sinistra, una foto dell'epoca (di Nicola Scafidi) fatta poco prima della partenza per la gara. Nuvolari, accerchiato da tifosi e meccanici, è ormai un mito indiscusso. "Il Mantovano Volante" è però visibilmente stanco e sofferente a causa della tubercolosi. Sopra, la partenza della rievocazione della Cronoscalata in via Gustavo Nicastro, dove i fedeli si radunano per recarsi al santuario di Santa Rosalia, in cima al monte Pellegrino dove giunge anche la corsa.

PALERMO RICORDA L'ULTIMA VITTORIA DI TAZIO NUVOLARI

Dopo 62 anni il VCC Panormus ha celebrato la partecipazione del "Mantovano volante" alla cronoscalata del monte Pellegrino su Cisitalia 204 del 1950

Poi il ritiro e tre anni dopo la morte

Arrivato dall'Argentina il bolide con cui aveva gareggiato

di Mario Da Costa

L Il nuovo consiglio direttivo del Veteran Car Club Panormus, presieduto da Daniele Spataro, è ripartito con il piede giusto, nello spirito migliore propugnato ed auspicato dall'ASI, dopo un paio d'anni di crisi legati alle condizioni di salute del presidente uscente, l'architetto Edoardo Vetri, costretto a gettare la spugna dopo avere portato il club ai vertici organizzativi con alcune spettacolari edizioni del Giro di Sicilia-Targa Florio.

L'occasione propizia è stata il 62° anniversario dell'ultima vittoria di Tazio Nuvolari nella cronoscalata del monte Pellegrino, dalle falde di quello che Goethe definì il più bel promontorio del mondo nel suo viaggio in Italia, al santuario di Santa Rosalia, patrona della città di Palermo.

Era il 10 aprile 1950 il giorno dell'ultima uscita agonistica di Tazio Nuvolari: al volante di una Cisitalia 204 spider sport elaborata Abarth, il "Mantovano volante", come era soprannominato dai fans e dai cronisti dell'epoca, fu quinto assoluto nella gara vinta dal barone Pucci e primo di classe. In condizioni fisiche sempre più precarie, a causa della tubercolosi che lo travagliava già da alcuni anni, dopo la cronoscalata

al monte Pellegrino - non sentendo più le forze sorreggerlo come in passato e per non infrangere il suo trascorso di campionissimo - non corse più sino alla morte avvenuta l'11 agosto 1953.

Per celebrare la ricorrenza, il Veteran Car Club Panormus con un impegno a tutto tondo ha agito sul piano culturale, storico e sportivo coinvolgendo il fior fiore del motorismo storico siciliano, soprattutto con la presenza del medico argentino Sergio Lugo, oggi possessore della Cisitalia portata alla vittoria di classe da Nuvolari, più un'altra 204 delle cinque ancor oggi esistenti al mondo. Il primo prototipo di colore rosso del barone Giordano rimasta per 40 anni sempre in Sicilia prima di essere acquistata da Klaus Edel, tedesco di Colonia, che non ha voluto mancare all'appuntamento che ha celebrato oltre a Nuvolari anche il genio motoristico e futuribile di Piero Dusio, fondatore della Cisitalia e, nel secondo dopoguerra, presidente anche della Juventus. Dusio fece progettare le sue vetture dai migliori tecnici dell'epoca, dall'ingegnere Giacosa a Ferdinand Porsche e Carlo Abarth e le fece guidare dai più grandi campioni degli anni '40 come Chiron, Ascari, Stuck, Bonetto e so-

prattutto Nuvolari, che fu protagonista di una incredibile Mille Miglia nel 1947. Ma per Dusio la consacrazione è arrivata con la 202 firmata da Pinin Farina che ancora oggi fa sempre bella mostra al MOMA di New York come esempio di stile e design.

Così la mattina del 10 maggio 2012, in via Gustavo Nicastro, alla falde del monte Pellegrino, dove inizia il percorso pedonale che i devoti percorrono per raggiungere il santuario di Rosalia Sinibaldi (una nobile ragazza scomparsa nel 1166 i cui resti, nel 1624, portati in processione in città fecero cessare la peste), si sono radunate un centinaio di auto storiche di grande valore. A fare da degna cornice alle due Cisitalia 204 e ad altre due Cisitalia 202, la gran sport coupé di Anna Ragusa e la cabriolet di Juan Catalano, e la presenza di due grandi campioni dell'automobilismo sportivo siciliano come il principe Gaetano Starraba di Giardinelli e il "preside volante" Ninni Vaccarella, prima che venisse inaugurata una pregevole targa in ceramica, a ricordo dell'avvenimento, opera dell'artista Salvo Manuli, dopo che l'ottantasettenne ma lucidissimo Nino Aquila, ai tempi commissario sportivo e poi anche presidente dell'Ac Palermo ➤



Da sinistra, il Preside Volante Ninni Vaccarella, l'attuale proprietario della vettura Sergio Lugo, il presidente del Veteran Car Club Panormus Daniele Spataro e Nino Aquila memoria storica dell'automobilismo sportivo siciliano.



La targa che ricorda l'ultima vittoria di Tazio, è stata realizzata in ceramica dall'artista Salvo Manuli.



Da sinistra di nuovo Vaccarella, Spataro e Aquila. Tra di loro Filippo Levatino commissario tecnico ASI.



Il giornalista del TG3 Sicilia Rino Realmuto intervista Lugo.

NUVOLARI di Lucio Dalla

Nuvolari è basso di statura, Nuvolari è al di sotto del normale
 Nuvolari ha cinquanta chili d'ossa Nuvolari ha un corpo eccezionale
 Nuvolari ha le mani come artigli,
 Nuvolari ha un talismano contro i mali
 Il suo sguardo è di un falco per i figli,
 i suoi muscoli sono muscoli eccezionali!
 Gli uccelli nell'aria perdono l'alti quando passa Nuvolari!
 Quando corre Nuvolari mette paura...
 perché il motore è feroce mentre taglia ruggendo la pianura
 Gli alberi della strada strisciano sulla piana,
 sui muri cocci di bottiglia si sciolgono come poltiglia,
 tutta la polvere è spazzata via!
 Quando corre Nuvolari, quando passa Nuvolari,
 la gente arriva in mucchio e si stende sui prati,
 quando corre Nuvolari, quando passa Nuvolari,
 la gente aspetta il suo arrivo per ore e ore e finalmente quando sente
 il rumore salta in piedi e lo saluta con la mano,
 gli grida parole d'amore,
 e lo guarda scomparire come guarda un soldato a cavallo,
 a cavallo nel cielo di aprile!
 Nuvolari è bruno di colore, Nuvolari ha la maschera tagliente
 Nuvolari ha la bocca sempre chiusa, di morire non gli importa niente...
 Corre se piove, corre dentro al sole
 Con l'Alfa rossa fa quello che vuole dentro al fuoco di cento saette!
 C'è sempre un numero in più nel destino quando corre Nuvolari...
 Quando passa Nuvolari ognuno sente il suo cuore è vicino
 In gara Verona è davanti a Corvino con un tempo d'inferno,
 acqua, grandine e vento pericolo di uscire di strada,
 ad ogni giro un inferno ma sbanda striscia è schiacciato
 lo raccolgono quasi spacciato!
 Ma Nuvolari rinasce come rinasce il ramarro batte Varzi, Campari,
 Borzacchini e Fagioli Brillipieri e Ascari...

In alto, il testo della canzone dedicata a Tazio dal compianto Lucio Dalla.

Sotto, la Cisitalia 204 di Lugo, è sicuramente quella guidata da Nuvolari: rispetto alle gemelle infatti, su questo esemplare era stata fatta installare dal pilota stesso una pedaliera che gli permettesse di effettuare il tacco-punta, impossibile altrimenti vista la sua statura sotto la norma. Sul cofano anche la sagoma di un coniglio.



(dopo il barone Pucci e prima del preside Vaccarella) aveva ricordato l'edizione 1950 della cronoscalata. Così si è potuto assistere nuovamente alla scalata verso il Santuario, poi la discesa dal versante opposto verso il golfo di Mondello con la sua spiaggia caraibica e di nuovo verso la città attraverso il parco della Favorita, i cui rettilinei prima dell'inizio della Seconda guerra mondiale erano stati sede di alcune edizioni minori della Targa Florio. Si è poi risaliti sul Monte dove, nell'impareggiabile e spettacolare cornice del castello Utveggiò, Salvatore Requirez - storico dell'automobilismo ed autore di documentati libri quali "Casa Florio", "I Campioni della Targa Florio", "Targa Florio" e "Storia dei Florio" - ha tenuto una dotta ed esauriente rievocazione di Nuvolari impegnato nelle sue varie gare disputate nell'Isola, facendo rivivere con adeguate illustrazioni e diapositive, vittorie e duelli con gli altri campioni di quei tempi, con dissertazioni ed interventi di altri diretti testimoni quali lo stesso Ninni Vaccarella. La presenza di Ambrogio Pollastri, responsabile della sezione storica del Moto Club Achille Varzi di Galliate (NO), non ha fatto mancare nell'ampia rievocazione l'accento al grande rivale di Nuvolari, Achille Varzi. Avversari ma, nello stesso tempo, anche amici rispettosi pur nella diversità dello stile di

**NICOLA SCAFIDI
 FOTOREPORTER**

Nicola Scafidi è stato sicuramente uno dei più grandi fotoreporter palermitani. Nato nel 1925 ha iniziato a soli 10 anni nello studio del padre sino a quando nel secondo dopoguerra lo studio di via Emerico Amari è diventato il punto d'incontro per gli inviati che giungevano a Palermo prima per le imprese della banda di Salvatore Giuliano e poi per le storie di mafia o per il terremoto del Belice. Nello stesso tempo Nicola Scafidi è stato guida di grandi registi come Visconti per "Il Gattopardo", Rossellini per "Viva l'Italia", De Sica per "Il Viaggio" e Pietro Germi per "Divorzio all'italiana". Per la carta stampata ha collaborato con la Voce di Sicilia, l'Unità, il Giornale di Sicilia e soprattutto con L'Ora di Vittorio Nisticò. Ma le sue foto sono apparse su tutti i più importanti quotidiani e riviste del mondo.

Grande appassionato di sport e tifoso del Palermo calcio è suo il reportage dell'ultima gara disputata da Tazio Nuvolari, la cronoscalata del Monte Pellegrino.

Oggi l'attività è proseguita dal figlio Pucci che nella nuova sede di via Gaetano Daita, sempre a Palermo, ne continua l'opera ed ora è alla prese con il cercare di fare ordine ed archiviare l'immensa opera fotografica del padre deceduto nel 2004.



guida: irruente ed aggressivo quello di Nuvolari, più essenziale e stilisticamente ineccepibile quello di Varzi. Di particolare interesse storico anche l'intervento dell'attuale proprietario della 204. Il medico argentino voleva avere la certezza che il suo acquisto corrispondesse proprio alla vettura adoperata da Tazio

Nuvolari e non fosse una delle altre cinque ancora esistenti fra Stati Uniti e Giappone. Ricerca molto ardua e difficoltosa che però ha trovato ineccepibile conferma nell'archivio storico dell'Istituto Luce, dove sono conservati tutti i documentari dell'epoca che venivano proiettati nei cinema prima dell'inizio dei

film. In uno di questi, proiettato durante la rievocazione, si vede il filmato in cui Nuvolari nell'abitacolo della vettura fa notare ad alcuni tecnici che, vista la sua bassa statura, pur allungandosi non riusciva ad effettuare il tacco-punta e chiedeva modifiche della pedaliera per potere raggiungere i pedali con maggiore comodità. Modifiche che furono effettuate e che si possono constatare nella vettura di Sergio Lugo e sono invece assenti nelle altre 204 ancora esistenti. La 204 di Lugo è stata restaurata in maniera impeccabile da Giuseppe Pedotta ed ha i colori della bandiera argentina, grigio-argento e azzurro, con la silhouette di un coniglio sul cofano. Dopo Palermo la vettura è rimasta in Italia per prendere parte alla Mille Miglia ed al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este. ■



La firma di Abarth che elaborò l'auto e la bandiera argentina, stato di provenienza dell'auto.



I due grandi piloti siciliani Vaccarella e il Principe Gaetano Starrabba di Giardinelli

CARATTERISTICHE TECNICHE

CISITALIA 204

MOTORE: anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, alesaggio x corsa 68 x 75 mm, cilindrata 1090 cm³, rapporto di compressione 9,8:1, potenza max 80 CV a 6000 giri, distribuzione con asse a camme su basamento, aste e bilancieri, valvole in testa, 2 carburatori Weber 36 DR 4 SP, accensione a magnete.

TRASMISSIONE: trazione posteriore, frizione a due dischi a secco, cambio manuale a 4 rapporti.

TELAIO: sospensioni anteriori a ruote indipendenti barre di torsione con sistema Porsche; posteriori a ponte rigido, sterzo a vite e settore.

FRENI: 4 a tamburo, ruote a raggi con pneumatici Pirelli 3,50 x 15" anteriori e 5,00 x 15" posteriori.

DIMENSIONI E PESI: passo 210 cm, carreggiata 125 cm, peso a secco 510 kg, velocità 190 km/h (nella versione spider impiegata nelle gare).



La 204 è stata accompagnata da un centinaio di auto fra qui questa 202 spider. Le auto sono qui raffigurate mentre discendono dal monte Pellegrino verso Mondello.