

CHIEDI IN EDICOLA
LA COPIA CON LE AUTO
DEGLI ANNI SETTANTA (2ª parte)

RUOTECLASSICHE

FIAT
128
Godersi l'estate **SL**



**CONCORSO
POVERE MA BELLE
A PADOVA PREMIAMO
LA TUA PASSIONE**
SCOPRI COME PARTECIPARE

LE MACCHINE
PLYMOUTH 'CUDA CONV.
ALFA ROMEO SPIDER
ALPINE A310

**MERCEDES 300 SLR REPLICA
CISITALIA-ABARTH 204 A
LANCIA PRISMA 1600**



9 771121 532008

RITORNO IN SICILIA

È la Sport con cui il pilota mantovano diede l'addio definitivo alle corse. In Argentina dal 1954, è stata oggetto di un restauro che ha richiesto oltre trent'anni. Motore "1100", circa 80 CV, 500 kg, 200 km/h

di Giuseppe Valerio, foto di Giuseppe Barone



Passaggio in Italia

Nella foto, Sergio Lugo posa accanto alla "204 A/04", acquistata nel 1978. Il medico argentino ha riportato in Italia l'ultima vettura di Tazio Nuvolari dopo quasi 60 anni. A destra, La targa in ceramica del maestro Salvo Manuli posata sulla linea di partenza della Palermo-Monte Pellegrino.



Lunedì 10 aprile 1950, si disputa l'ottava edizione della Palermo-Monte Pellegrino. Tazio Nuvolari è schierato al via, segnato da trent'anni di gare e dalla perdita di entrambi i figli, ma deciso a rifarsi del ritiro avvenuto pochi giorni prima alla Targa Florio. Per quanto il suo stato di salute sia precario, il Nivola appare fiducioso: la gara in salita è lunga appena 8750 metri e i suoi polmoni gravemente malati dovrebbero reggere uno sforzo limitato. E così sarà. Al volante della Cisitalia-Abarth "204 A" numero di telaio 04, la stessa da lui guidata alla Targa Florio, taglia il traguardo 5° assoluto e 1° nella classe Sport 1100, percorrendo il tortuoso tracciato alla media di 82,526 km/h. È l'ultima affermazione di Nuvolari, che non gareggerà più. La numero 04 invece continua la carriera agonistica fino al 1954 in Italia e poi in Argentina, dove l'ultimo risultato documentato riporta la data del 17 agosto 1958. Per alcuni anni la "204 A", ormai non più competitiva, viene utilizzata per i corsi di pilotaggio dalla Asociación Argentina de Automóviles Sport; poi l'inevitabile oblio in un garage.

E giungiamo al 1978. Mentre l'Argentina è in procinto di conquistare il suo primo campionato mondiale di calcio, Sergio Lugo, un medico di chiare origini italiane, appassionato di auto storiche ed esperto di Cisitalia, viene invitato a dare un'occhiata ad una vecchia macchina impolverata e abbandonata da molti anni in un garage dell'Asociación Argentina de Automóviles Sport. La vettura è in cattive condizioni, presenta evidenti modifiche di carrozzeria ed è verniciata di un poco probabile colore azzurro. L'occhio esperto di Lugo riconosce in quelle forme una Cisitalia-Abarth "204 A". Un rapido controllo ai dati disponibili, quindi l'identificazione, in quel momento ancora provvisoria: telaio 04. Sergio Lugo decide di acquistare quel rottame, dando in permuta la sua Fiat "1500" coupé carrozzata Fissore e aggiungendovi 1000 dollari, e subito avvia un lungo studio volto a stabilire con certezza l'identità della vettura. "Ho iniziato - racconta il medico argentino - con la ricostruzione storica degli eventi relativi alla '04', e solo nel 2009 sono passato al restauro vero e proprio della carrozzeria e della parte meccanica. Ho concluso tutti i lavori soltanto nel 2011".

Lugo è già a buon punto con la raccolta della documentazione sulla sua Cisitalia-Abarth "204 A", quando, del tutto casualmente, nel 2008, entra in contatto con un suo collega palermitano, il dot-




Punta dallo Scorpione

A sinistra. La Squadra Carlo Abarth venne presentata ufficialmente il 15 aprile del 1949. Allora le "204" recavano ancora il logo della Cisitalia. La "04" fu la prima a esibire lo scudetto Abarth con lo Scorpione. Sotto. Il motore è un 4 cilindri "1100" di derivazione Fiat, ampiamente rivisto; la potenza passava dai 35 CV d'origine a circa 80.

tor Enzo Manzo, che da qualche anno agita il mare del web assieme ad un manipolo di irriducibili cultori della storia dell'automobile, delle competizioni e soprattutto della Targa Florio. Manzo in breve si lascia coinvolgere dalle vicende descrittegli da Lugo nelle lunghe email che i due si scambiano e lo invita a partecipare alle discussioni intavolate on line su un forum cui fanno capo moltissimi appassionati di tutto il mondo.

In questo modo prende forma un progetto ambizioso. "Dopo avere ricostruito le vicende agonistiche della vettura che mi accingevo a completare - prosegue Lugo - grazie alle chiacchierate con Enzo Manzo, cominciamo a scherzare su quanto sarebbe stato bello ripercorrere il tracciato dell'ultima gara di Tazio Nuvolari, la Palermo-Monte Pellegrino, a bordo proprio della '04". All'inizio i due prendono la cosa come una semplice chiacchierata tra amici. Manzo mette a disposizione di Lugo tutto il materiale dell'epoca che riesce a trovare: fotografie tratte dagli archivi fotografici del maestro palermitano Nicola Scafidi, rari filmati dell'Istituto Luce, ritagli di giornali. Si discetta a lungo anche sulla "misteriosa" decorazione, due lunghe orecchie stilizzate, che in molte foto si intravede sul lungo cofano della vettura. "In quegli anni - spiega Lugo - era stato coniato un simpatico slogan per pubblicizzare i kit di preparazione, nel quale si affermava che una lepre non era altro che un coniglio elaborato Abarth".

Terminato il meticoloso restauro della "204 A", Lugo partecipa in Argentina ad Autoclásica 2011, quindi coordina con Manzo una vera e propria "campagna d'Italia" per riportare la vettura in Sicilia, sul percorso dell'ultima gara di Tazio Nuvolari, quindi a Villa d'Este, alla Mille Miglia e infine di nuovo a Palermo per il centenario del Giro di Sicilia.

Per organizzare un evento di tale caratura Manzo ha bisogno anche di qualche esperto che possa aiutarlo. Una sponda sicura gli viene dal Veteran Car Club Panormus e dal suo presidente Daniele Spataro. Per non lasciare nulla al caso, il 10 aprile, lo stesso giorno della vittoria di Nuvolari nel 1950, viene organizzata una festa alla presenza dei grandi nomi del motorismo siciliano quali Nino Vaccarella, Gaetano Starrabba, Nino Aquila. Durante la commemorazione viene scoperta in via Pietro Bonanno a Palermo, proprio dov'era la linea di partenza della Palermo-Monte Pellegrino, una targa in ceramica opera del maestro Salvo Manuli. Sergio Lugo ed Enzo Manzo possono finalmente stringersi la mano. 



Pedali su misura

Sopra. Per agevolare la respirazione di Nuvolari, gravemente ammalato ai polmoni, venne montato un piccolo parabrezza abbattibile.

A destra. I pedali sono posizionati secondo le indicazioni date dal pilota mantovano per favorire la sua guida.





Parafanghi carenati

Sotto. I parafanghi anteriori sono carenati sul lato interno per essere più protettivi rispetto a quelli di tipo motociclistico. I fari anteriori posticci furono adottati in vista di una corsa lunghissima come il Giro di Sicilia.



Diavolo di un cavo

A sinistra. Sul percorso Palermo-Monte Pellegrino la "04" si è fermata per lo sganciamento del cavo dell'acceleratore. In occasione dell'ultima rievocazione della Mille Miglia Sergio Lugo, uno dei massimi esperti a livello internazionale sulla storia della Cisitalia, ha ricevuto dalla Fiva il riconoscimento per l'auto più importante dal punto di vista storico.

IL TRAMONTO DELL'ASTRO MANTOVANO

Stanco e malato, Tazio Nuvolari lanciò un'ultima sfida. Al Giro di Sicilia si ritirò, ma dopo otto giorni vinse la classe 1100 nella cronoscalata Palermo-Monte Pellegrino

di Giuseppe Valerio

Nonostante la grave malattia ai polmoni, provocata da anni di esposizioni ai veleni dei carburanti delle vetture da corsa, Nuvolari decise nel marzo 1950 di recarsi in Sicilia su invito dei suoi vecchi amici Stefano La Motta e Raimondo Lanza di Trabia, organizzatori del Giro di Sicilia; il pilota mantovano firmò con loro un contratto, datato 9 marzo, nel quale si impegnava a disputare le due gare della Primavera Siciliana: il X Giro di Sicilia - XXXIV Targa Florio e la VIII Palermo-Monte Pellegrino.

Carlo Abarth, che aveva da un anno fondato la sua azienda sulle ceneri della Cisitalia, vide nel ritorno alle corse di Nuvolari un'imperdibile opportunità promozionale e quindi mise a disposizione del campione la "204 A/04". Lo studio della spider Cisitalia era stato avviato nell'estate del 1947 da Giovanni Savo-

nuzzi con l'obiettivo di realizzare una vettura più semplice ed economica della "202". Lo schema meccanico prevedeva un telaio formato da due elementi tubolari di grosso diametro con crociera centrale; per privilegiare la maneggevolezza il passo fu limitato a 210 cm. Sofisticato l'avantreno a ruote indipendenti con barre di torsione trasversali, costruito dalla Porsche a Gmünd. Il motore era il solito "1100" di origine Fiat ampiamente rivisto e in grado di erogare circa 80 CV (dichiarati 75). Una potenza notevole per una vettura da 500 kg.

Completata nel marzo del 1950, la "04" fu la prima a recare lo scudetto della Abarth con lo Scorpione. Si distingueva poi per alcune peculiarità: piccolo parabrezza ribaltabile per favorire la respirazione al pilo-



Sempre acclamato

Sopra. Due ali di folta accompagnano Nuvolari al via della Palermo-Monte Pellegrino. Nuvolari arrivò 1° nella classe Sport fino a 1100 cm³ e 5° assoluto. Percorse gli 8750 metri della cronoscalata in 6'21"70 alla media di 82,526 km/h. Fu l'ultima gara di Nuvolari, che morì l'11 agosto del 1953.

Sport a nudo

Nella foto. Il telaio formato da due tubi longitudinali di grosso diametro con crociera centrale. All'avantreno si nota la sospensione con barre di torsione trasversali progettata da Porsche e già impiegata sulla Cisitalia "360 Grand Prix".

Collaudo a Torino

A destra. Nel marzo del 1950 Nuvolari si recò a Torino per la messa a punto della "204 A" prima delle gare in Sicilia. Da sinistra: il capomeccanico Sambuelli, Tazio Nuvolari, Nini Greggio (segretario di Nuvolari) e Carlo Abarth.

Sotto. Un momento prima della partenza della corsa in salita Palermo-Monte Pellegrino, svoltasi il 10 aprile 1950.



Sono in totale sette le Cisitalia "204 A" prodotte tra il 1948 e il 1950. Ecco come Sergio Lugo, esperto di fama internazionale in materia, ha ricostruito in breve la storia di tutte queste Sport, telaio per telaio.

Telaio 01 (1948). Vettura con carrozzeria denominata "siluro" adattabile secondo le esigenze e dotata di apertura piccola per il radiatore anteriore. Non si hanno notizie sulla sua sorte.

Telaio 02 (1948). Nasce con parafanghi anteriori e posteriori carenati, successivamente gli anteriori diventano "motociclistici". Oggi si trova in Giappone.

Telaio 03 (1949). Non si hanno notizie certe sulla sua sorte.


Telaio 04 (1950). È la vettura protagonista del nostro servizio; restaurata da Sergio Lugo, si trova in Argentina.

Telaio 05 (1949). Acquistata originariamente in Sicilia, gareggiò col catanese Vito Sabbia, ma non ci sono informazioni riguardo la sua vita agonistica. Oggi si trova negli Usa.

Telaio 06 (1950). Anch'essa acquistata in Sicilia, con Romano ottenne il 4° assoluto e 1° di classe alla Targa Florio del 1951. Oggi si trova in Giappone.

Telaio 07 (1950). La sua carriera agonistica si svolge quasi tutta in Argentina, dove fu importata insieme alla "04". Ha avuto montato anche un motore Studebaker 6 cilindri di 2,7 litri. Oggi è stata restaurata e si trova negli Usa.

ta malato, carenatura sul lato interno dei parafanghi anteriori per renderli più efficaci rispetto agli originali di tipo motociclistico; fari fissati sopra il musetto; posizione della pedaliera adattata al fisico minuto del mantovano.

Il 2 aprile Tazio Nuvolari, in coppia con il meccanico Mario Maggio, era sulla pedana di partenza del Giro di Sicilia-Targa Florio col numero di gara 358; davanti a lui un percorso difficile di oltre 1000 km. Subito dopo la partenza a causa di un guasto all'impianto elettrico la vettura rimase senza fari; Nuvolari continuò al buio, poi temendo di finire fuori strada si accodò ad un altro concorrente per beneficiare del suo fascio luminoso. Il campione presto cominciò a scalpitare dietro a quella vettura così lenta e la superò, riprendendo il suo ritmo indiolto. Ma la sfortuna era in agguato. Nel tratto Castelvetro-Menfi, e precisamente nella curva del fiume Belice, Nuvolari si trovò di fronte una macchina che dopo un testacoda era andata a sbattere contro un muretto, fermandosi di traverso e lasciando una scia di detriti sulla strada; evitò l'impatto, ma non poté proseguire. Numerose fonti scrissero della rottura o della scatola dello sterzo o di quella del cambio, nell'uno e nell'altro caso probabilmente provocata dai detriti sparsi sulla carreggiata. Altre voci addebitarono il motivo del ritiro ad un malore di Nuvolari, forse l'ipotesi più probabile. Lurani su "Auto Italiana" scrisse: "Nuvolari si ritirava per cause sconosciute, tante infatti sono le versioni di questa rinuncia". Una settimana dopo Tazio era ancora alla guida della "204 A/04" e questa volta tagliò il traguardo, per l'ultima volta. 

ARCHIVIO NICOLA SCAFIDI