

Ipotesi per riscrivere una storia

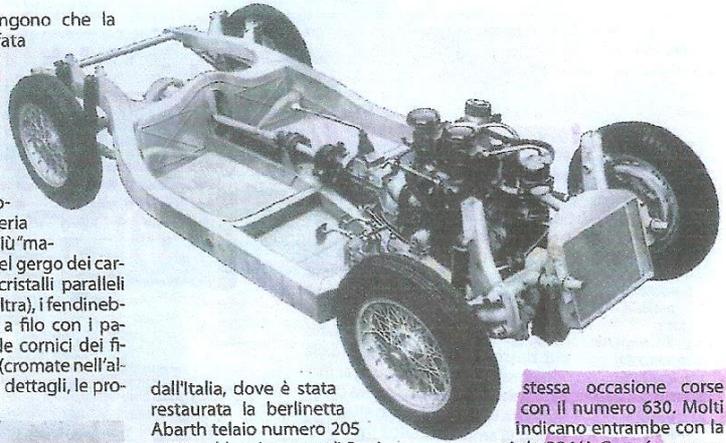
Fino ad oggi, gli storici Abarth hanno definito modelli diversi le 204/A Coupé e 205/A del 1950. Nella realtà, i soli tre esemplari costruiti coincidono. Ne abbiamo approfondito la storia attraverso un documento che sostiene la nostra tesi.

di Elvio Deganello

L'autotelaio in lamiera piegata a scatola e saldato elettricamente della 205/A. È la prima struttura portante realizzata dalla Abarth. Sia nelle dimensioni, sia nell'architettura si differenzia nettamente da quella tubolare della Abarth 204/A, nata come evoluzione di un progetto Cisitalia.

Molti autori di libri d'automobili fanno risalire la presentazione dell'Abarth 205/A al 33° Salone dell'Automobile di Torino che si svolse dal 4 a 15 aprile 1951. Ma la storia del motorismo è come la storia dei popoli: dipende da chi la racconta. Sotto questo aspetto sono importanti la serietà del ricercatore, l'impegno posto nella ricerca dei documenti e delle testimonianze e infine l'organizzazione dei risultati in una tesi coerente. Ciò premesso, si può riassumere così la storia della Abarth 205/A fino a oggi più accreditata. "Incoraggiato dai successi nelle corse della 204/A Coupé, Carlo Abarth decise di

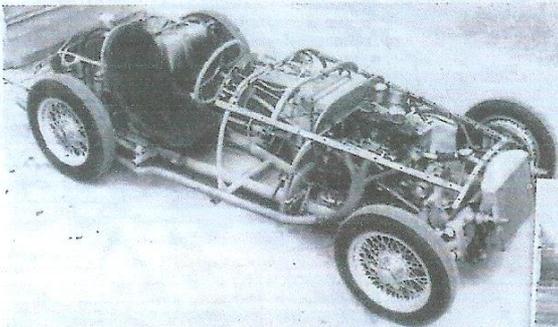
cavallo. Molti ritengono che la vettura fotografata con Carlo Abarth sia una 204/A Coupé, mentre definiscono l'altra 205/A. Osservando bene la foto della presunta 204/A Coupé, si nota che la carrozzeria ha un'esecuzione più "magra", come si dice nel gergo dei carrozzieri, ha i tergicristalli paralleli (convergenti nell'altra), i fendinebbia più alti (quasi a filo con i paraurti nell'altra) e le cornici dei finestrini verniciate (cromate nell'altra). A parte questi dettagli, le pro-



dall'Italia, dove è stata restaurata la berlinetta Abarth telaio numero 205-102, ed è arrivata negli Stati Uniti, dove è terminato il restauro della 205-101. Dalla documentazione raccolta risulta che la # 101 è quella che corse la Mille Miglia del 1950 con il numero di gara 533 mentre la # 102 è quella che nella

stessa occasione corse con il numero 630. Molti indicano entrambe con la sigla 204/A Coupé, ma esaminando le vetture si è visto che presentano ambedue telai in lamiera sciolata, come d'altra parte attesta il prefisso 205 stampigliato sulla lamiera del telaio stesso.

L'autotelaio tubolare della Abarth 204/A. In pratica la struttura coincideva con quella delle Cisitalia 204 modificate da Carlo Abarth quando lavorava presso la Casa dello stambecko.



mettere in produzione una versione più lussuosa per soddisfare le esigenze di un'utenza ricca, di buon gusto e sportiva ma non dedita alle competizioni. Per il nuovo modello prevede di elevare a 1200 cc la cilindrata del motore 204 derivato Fiat 1100 e progettò un telaio in lamiera sciolata che poi fece vestire da Alfredo Vignale con lo stile delle 204/A coupé che avevano ben impressionato nelle corse del 1950".

Ma il confronto fra due foto ben note agli appassionati, fa emergere qualche dubbio. La prima ritrae Carlo Abarth accanto ad una berlinetta rossa con una fascia inferiore nera, l'altra mostra una coupé simile alla precedente, ma rossa con il tetto nero, accanto a un uomo a

porzioni sono identiche. Ciò sarebbe impossibile se gli autotelai fossero diversi. Ma sappiamo che il telaio tubolare 204/A ha il passo di 210 cm, mentre quello in lamiera sciolata 205/A è più lungo. Per capire perché i conti non tornano, pensiamo a due modelle di taglie diverse che indossino un abito tagliato su misura per una delle due. L'altra non potrebbe indossarlo senza alcuni aggiustamenti, ma così l'occhio esperto percepirebbe misure e proporzioni un po' diverse. Da questa semplice osservazione è scaturita una ricerca che è partita

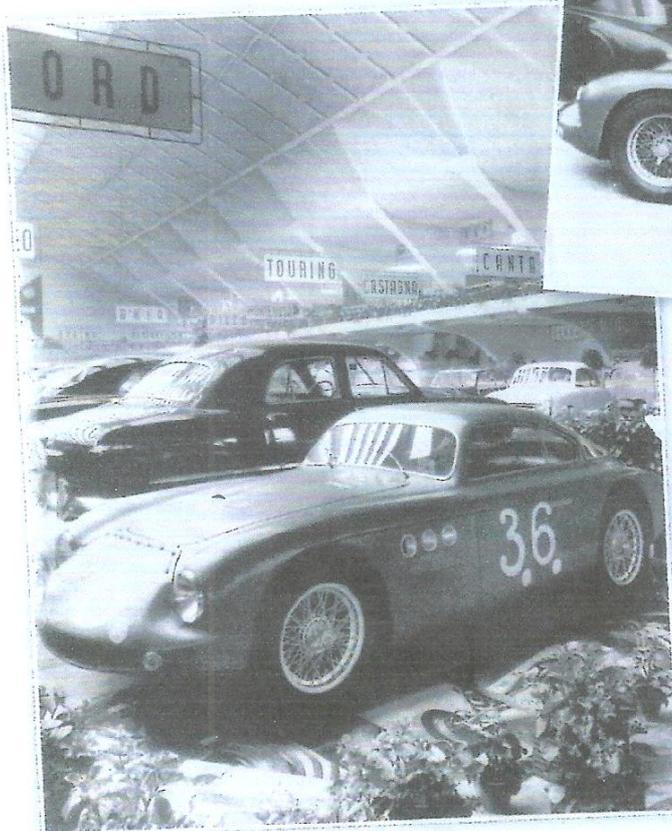


Carlo Abarth accanto alla berlinetta che molti chiamano 204 A Coupé. La vettura in realtà è una 205 A, come prova l'identificativo 205-101 stampigliato sul telaio sciolato dell'esemplare che recentemente è stato restaurato negli Stati Uniti. La carrozzeria di Vignale si differenzia da quella degli esemplari successivi per un'esecuzione più "magra" che impiega meno lamiera soprattutto nelle creste dei parafranghi posteriori.

2

Confrontando le nostre opinioni con quelle dei proprietari delle berline, si è arrivati alla conclusione unanime che le due vetture sono ascrivibili alla tipologia 205/A. Rimane ora da capire perché molti storici le abbiano riferite come 204/A Coupé e con quale

nome fossero note all'epoca. Al primo punto, si può osservare che il progetto 205/A partì quando Carlo Abarth era ancora vincolato dal contratto con Piero Dusio della Cisitalia, che lo impegnava per un anno a non far



La 205/A telaio # 205-101 esposta al 32° Salone di Torino il 4 maggio 1950 dopo avere partecipato alla XVIII Mille Miglia con Guido Scagliarini e Cornelio Maffiolo. Si faccia attenzione all'arredamento dello stand con i fiori e con le immagini di ruote di automobili che vedremo in un'altra foto con la 205/A telaio # 205-103 esposta nello stesso stand in un momento diverso.

gareggiare le proprie auto con il nome Abarth. Quindi è plausibile che la sigla 204/A Coupé sia stata scelta in continuità con la nomenclatura Cisitalia. A questo si sono aggiunte probabilmente anche questioni di omologazione, sia per la circolazione stradale, sia per le corse. Riguardo il nome, è illuminante la pagina pubblicitaria del "gommista" Ceat, la quale identifica come Abarth Berlinetta Monza la vettura esposta nel proprio stand al 32° Salone di Torino che si svolse dal 4 al 14 maggio 1950. Si tratta dell'esemplare con il numero di telaio 205-103 (rosso con tetto nero, tergi convergenti, fanali antinebbia più bassi, cornici dei finestrini cromate), che

per breve tempo sostituì la 205-101 "aerodinamica" nello stand Abarth per poi tornare nello stand della Ceat, con la quale la Abarth & C° aveva un accordo che oggi definiremmo di "sponsorizzazione tecnica". Partendo da questi nuovi elementi e dalle notizie ritrovate nella stampa dell'epoca si può dunque riscrivere la storia della 205/A come segue: "L'idea della berlina 205/A nacque quando Carlo Abarth era presso la Cisitalia (circostanza riferita dal conte Giovanni Lurani, giornalista-pilota), ma non fu attuata per il sopravvenire delle difficoltà economiche che spinsero lo stesso Abarth a lasciare l'azienda. Il piano abbozzato dalla Casa dello Stambocco fu poi sviluppato dall'Abarth in via Trecate 10. Peculiarità del progetto fu il nuovo telaio in lamiera sciolata abbinato alle sospensioni anteriori tipo Porsche e posteriori con doppi ammortizzatori già viste nelle Abarth 204/A spider corsa. Alla fine, tre autotelai sciolati costruiti in via

La 205/A telaio # 205-101 fotografata alle verifiche della XVIII Mille Miglia il 22 aprile 1950. Per l'occasione la vettura fu dotata di appendici aerodinamiche smontabili avvitate sul muso e sulla coda.

CARATTERISTICHE TECNICHE ABARTH 205 A (1950)

MOTORE

Posizione: anteriore longitudinale
Numero dei cilindri: 4 in linea
Alésaggio x corsa: 71,5 mm x 75 mm (versione corsa 68 mm x 75 mm)
Cilindrata totale: 1.188 cc (versione corsa 1098 cc)
Potenza: 65 CV a 5500 giri/minuto (versione corsa 83 CV)
Distribuzione: un albero a camme laterale, aste, bilancieri
Rapporto di compressione: 9:1
Alimentazione: 2 carburatori Weber 32 DR SP
Accensione: bobina e spinterogeno (versione corsa magnete)
Lubrificazione: forzata, carter secco e radiatore olio
Raffreddamento: ad acqua

TRASMISSIONE

Cambio di velocità: a 4 marce + Rm
Frizione: monodisco a secco
Rapporto al ponte: 3,7:1

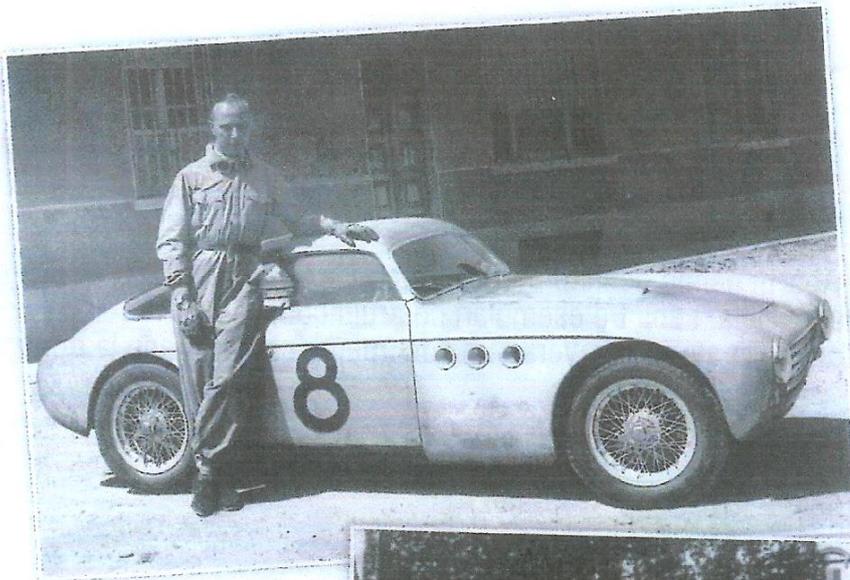
CORPO VETTURA

Autotelaio: in lamiera d'acciaio sciolata
Carrozzeria: coupé a due posti costruzione Vignale
Passo: 2.330 mm (alcune fonti riferiscono 2210 mm).
Carreggiata anteriore: 1.258 mm
Carreggiata posteriore: 1.248 mm
Sospensioni anteriori: doppi bracci longitudinali oscillanti, barre di torsione, trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori: ponte rigido, balestra semiellittica, doppi ammortizzatori idraulici telescopici
Lunghezza: 3.495 mm
Larghezza: 1.420 mm
Altezza: 1.245 mm
Sterzo: a vite e settore
Ruote: a raggi con pneumatici 5.00 x 15
Freni: idraulici a tamburo
Peso: 810 kg a vuoto

PRESTAZIONI

Velocità massima: 170 km/h (versione corsa 190 km/h)
Consumo: non dichiarato

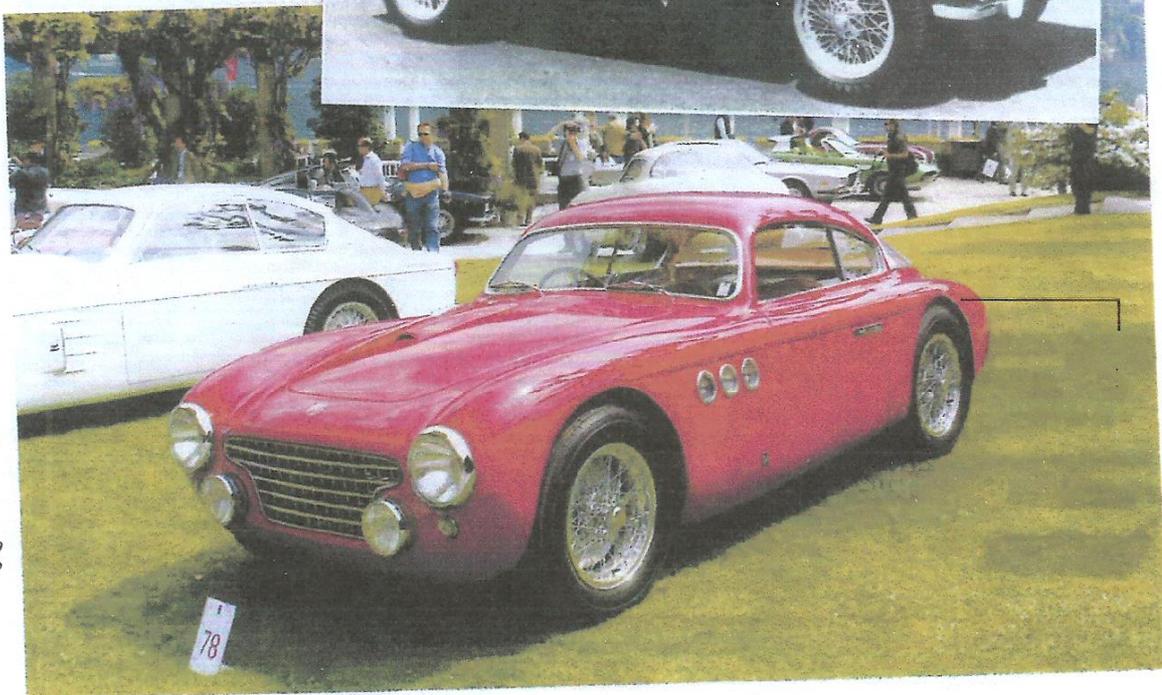
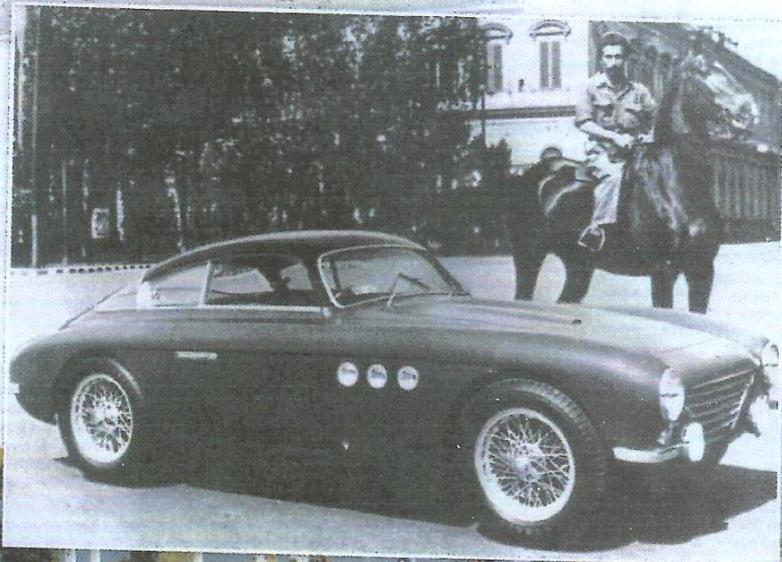
La 205/A telaio # 205-102 fu ultimata appena in tempo per la XVIII Mille Miglia. Corse al grezzo ancora senza vernice con Carlo Scagliarini/Luigi Garrone. Successivamente corse con Franco Cortese (nella foto) imponendosi fra l'altro nella 3 Ore Notturna di Coracalla del 9 giugno 1950.



ai lati fino a porsi in continuità con i finestrini posteriori. La prima berlina 205/A fu completata nel marzo nel 1950 sul telaio numero 205 - 101 e debuttò in pubblico il 26 marzo 1950 a Monza nella Coppa Inter Europa, dove si classificò quinta assoluta e prima di classe con Guido Scagliarini alla guida. Il 2 aprile successivo, Guido Scagliarini sullo stesso esemplare, accompagnato da Cornelio Maffioldo come secondo pilota, si classificò sesto assoluto e secondo di classe nel 34° Giro di Sicilia - Targa Florio (ci sono le foto di Vittorio Giordano nell'archivio Enzo Manzo). La stessa vettura, dotata di appendici aerodinamiche, partecipò poi alla Mille Miglia e al termine fu esposta al 32° salone di Torino. Lasciamo ora questo esemplare che continuò la carriera agonistica con altri aggiornamenti e andiamo alle altre due 205/A delle quali è nota

L'Abarth 205/A nella storica foto con l'uomo a cavallo che fu riprodotta in una pagina pubblicitaria della Carrozzeria Vignale. Si tratta dell'esemplare distinto dal telaio # 205 - 103 che poi fu esposto al 32° Salone dell'Automobile di Torino.

Trecate fra la fine del 1949 e l'inizio del 1950 furono affidati alla carrozzeria Vignale, nota a Carlo Abarth per avere realizzato la spettacolare Cisitalia 202 Aerodinamica e numerose Cisitalia 202 Cabriolet. Per lo stile del nuovo modello, Alfredo Vignale si rivolse allo stilista Giovanni Michelotti, che disegnò una snella coupé caratterizzata nella parte anteriore dal cofano più basso dei parafranghi e dalla calandra sagomata attorno ai fendinebbia, mentre la coda era caratterizzata dall'andamento sfuggente e dall'ampio lunotto incurvato

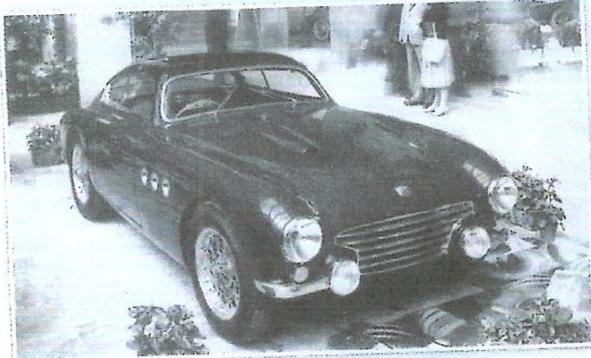


La 205/A telaio # 205-101 presentata al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este nell'aprile 2009 dall'americano Mark Gessler con il quale abbiamo avuto un proficuo scambio di idee.

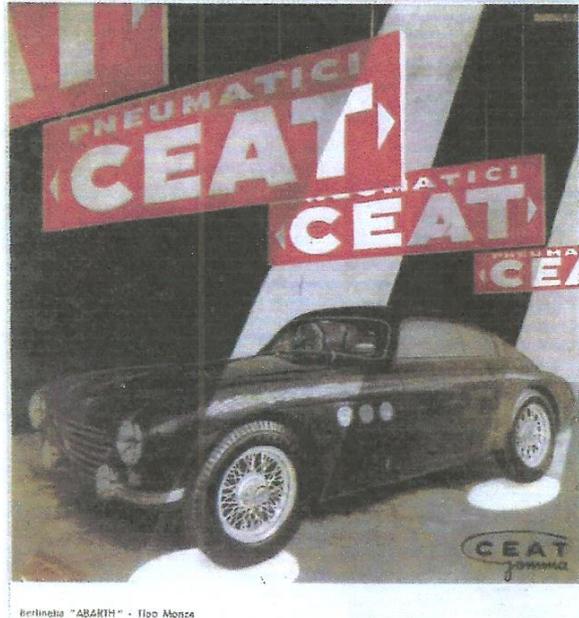
4

l'esistenza. La 205 - 103 è quella con la cilindrata maggiorata a 1188 cc che venne pronta giusto in tempo per esporla alternativamente negli stand Abarth e Ceat al 32° Salone Internazionale dell'Automobile

di Torino del 4 - 14 maggio 1950, mentre la # 102 è invece l'esemplare che in fretta e furia fu messo in condizioni di partecipare, ancora privo della vernice, alla Mille Miglia del 23 aprile 1950.

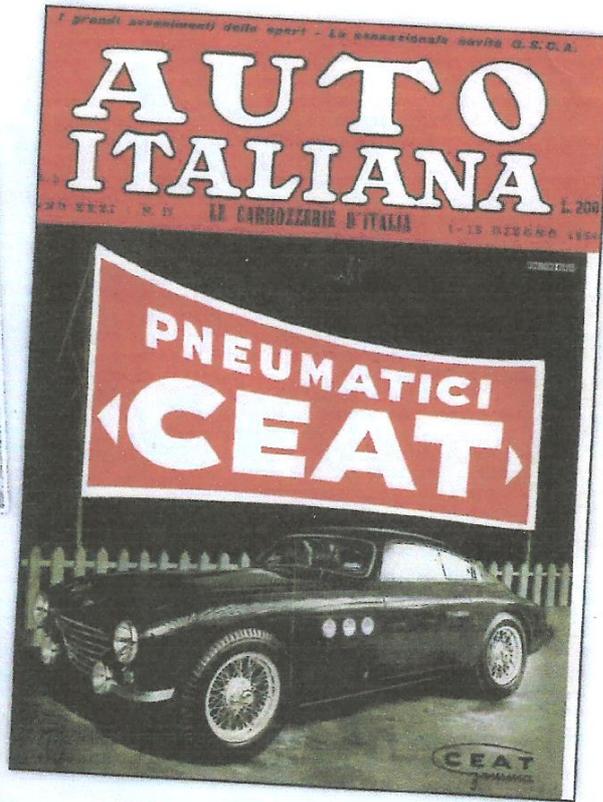


La # 205 - 103 esposta nello stand Abarth al 32° Salone dell'Automobile di Torino. Si faccia attenzione all'arredamento con fiori e foto di ruote di automobili che abbiamo visto nella foto della 205/A # 205 - 101 "Aerodinamica" esposta in un momento diverso nello stesso stand.



Berlinetta "ABARTH" - Tipo Monza

L'Abarth 205 A in una pagina pubblicitaria della Ceat. La foto che servì per realizzare il bozzetto fu scattata nello stand Ceat al 32° Salone di Torino. Di rilevante importanza il testo nel fondo della pagina che indica la vettura con il nome Abarth Berlinetta Monza.



L'Abarth Berlinetta Monza nella copertina della rivista Auto Italiana Anno XXXI numero 11 del 1-15 giugno 1950. La foto della vettura è la stessa scattata nello stand della Ceat al 32° Salone dell'Automobile di Torino. La diversa ambientazione è il risultato del lavoro della divisione grafica dell'Aerostudio Borghi che curava le pagine pubblicitarie della Ceat. Questo documento prova in modo inconfutabile che l'Abarth Berlinetta Monza alias 205/A debuttò nel 1950 e non nel 1951.

La nuova versione della storia, che abbiamo appena raccontato, differisce da quella fino ad ora accreditata principalmente in due punti. Il primo è che quella che molti hanno chiamato 204/A Coupé coincide con la 205/A; il secondo è che tutti gli esemplari noti di questa tipologia debuttarono nella primavera del 1950: due nelle corse, uno al Salone di Torino. Resta da capire perché la Abarth & C° non costruì altri esemplari come probabilmente era nelle sue intenzioni. Restando nel campo delle ipotesi si possono individuare due motivazioni. La prima è che lo sforzo finanziario, sostenuto per realizzare e far ga-

reggiare il modello, abbia minato le finanze della giovane azienda, come provverebbe il drastico taglio alle corse decretato da Carlo Abarth alla fine del 1950. La seconda è che Vignale utilizzò il design delle 205/A per alcune Ferrari. Fra queste, la 166 Inter carrozzata nel settembre 1950 sul telaio # 0065 S, è una spudorata copia in scala maggiore delle berlinette Abarth. Ciò scontentò Enzo Ferrari, che desiderava uno stile esclusivo, e a maggior ragione indispetti Carlo Abarth, anche lui alla ricerca di uno stile personale che stabilisse l'identità della marca. ▶

masera & bacelliere

L'unica Concessionaria

ABARTH

In esclusiva province: Varese, Verbania e Valdossola

AUTO D'EPOCA E DI INTERESSE STORICO

GALLARATE (VA) - Via Ferrario, 8 - www.masera-bacelliere.it
Tel. 0331.777060 - 335.5846559 Raffaele Bacelliere - l.sinatra@masera-bacelliere.it


TRADATE (VA)


CASSANO MAGNAGO (VA)