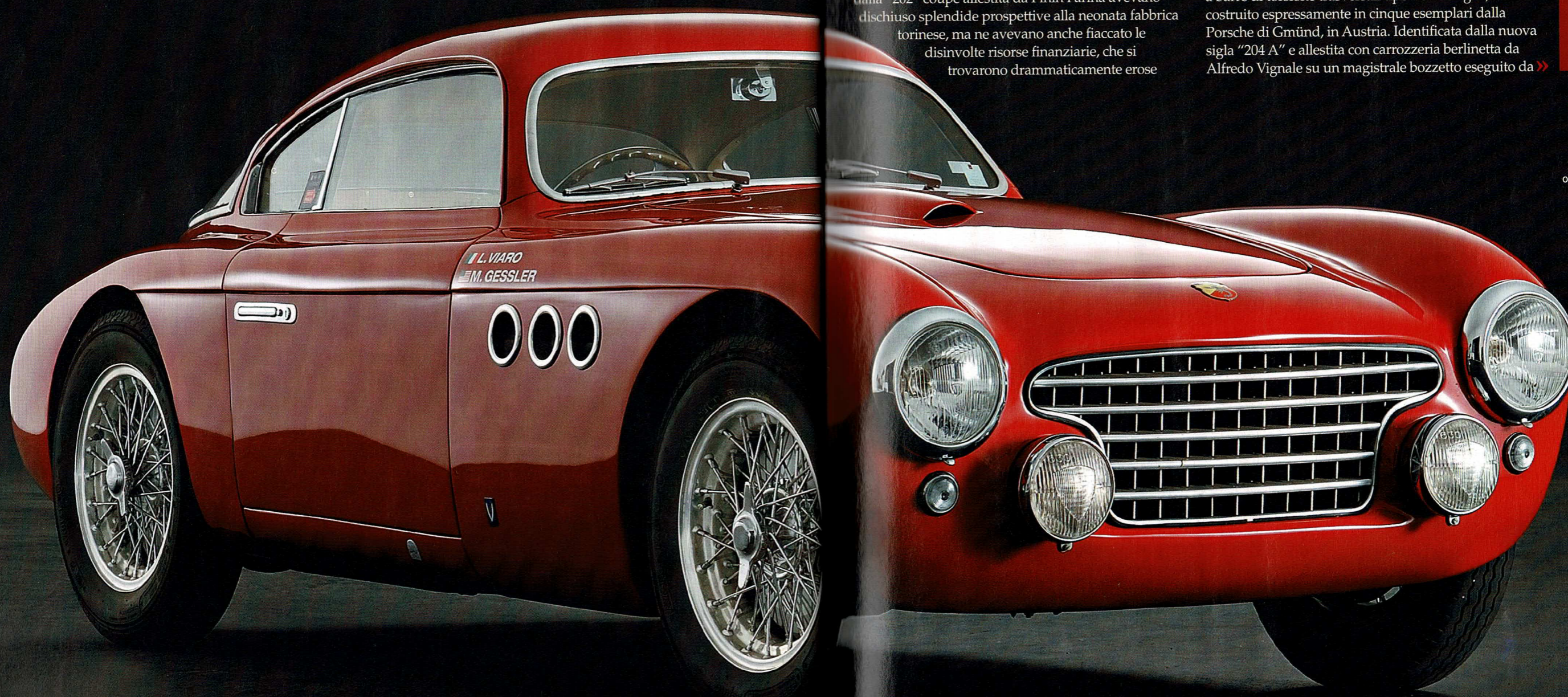


di Luca Grandini, foto di Paolo Carlini

BUONA LA PRIMA

CHASSIS N. 205-101: È LA VETTURA CHE SEGNA L'ESORDIO DELLA PICCOLA CASA DELLO SCORPIONE. TELAIO IN LAMIERA SCATOLATA, MOTORE "1100" DA 83 CV DI ORIGINE FIAT, CARROZZERIA VIGNALE, DISEGNO MICHELOTTI. DAL 1953 VIVE IN AMERICA

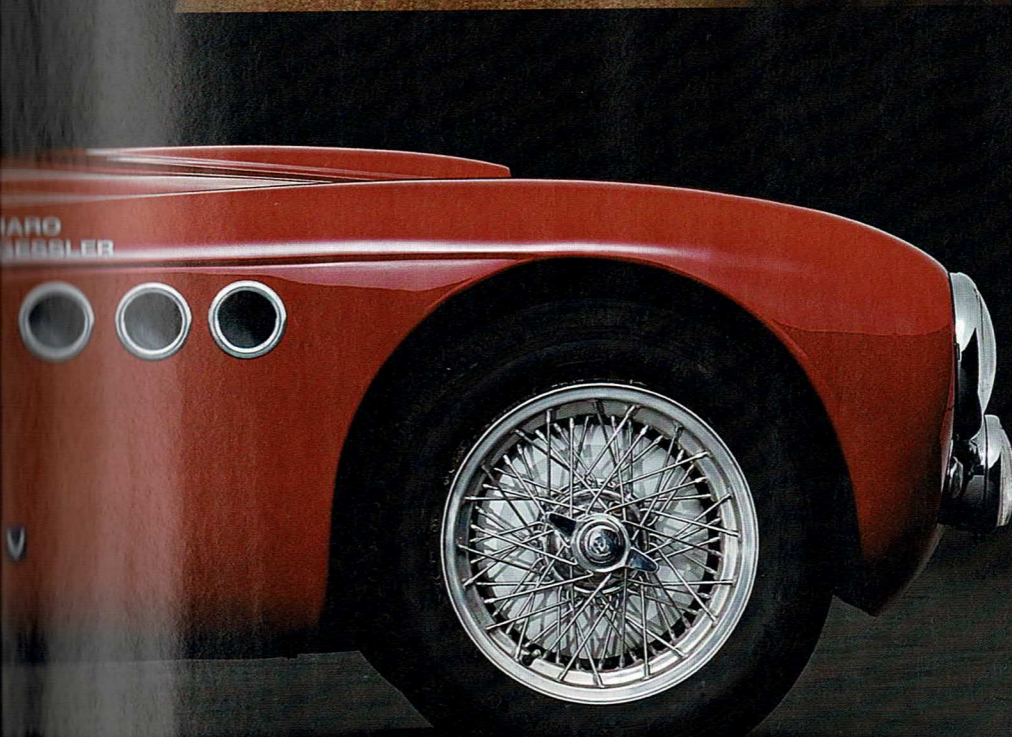
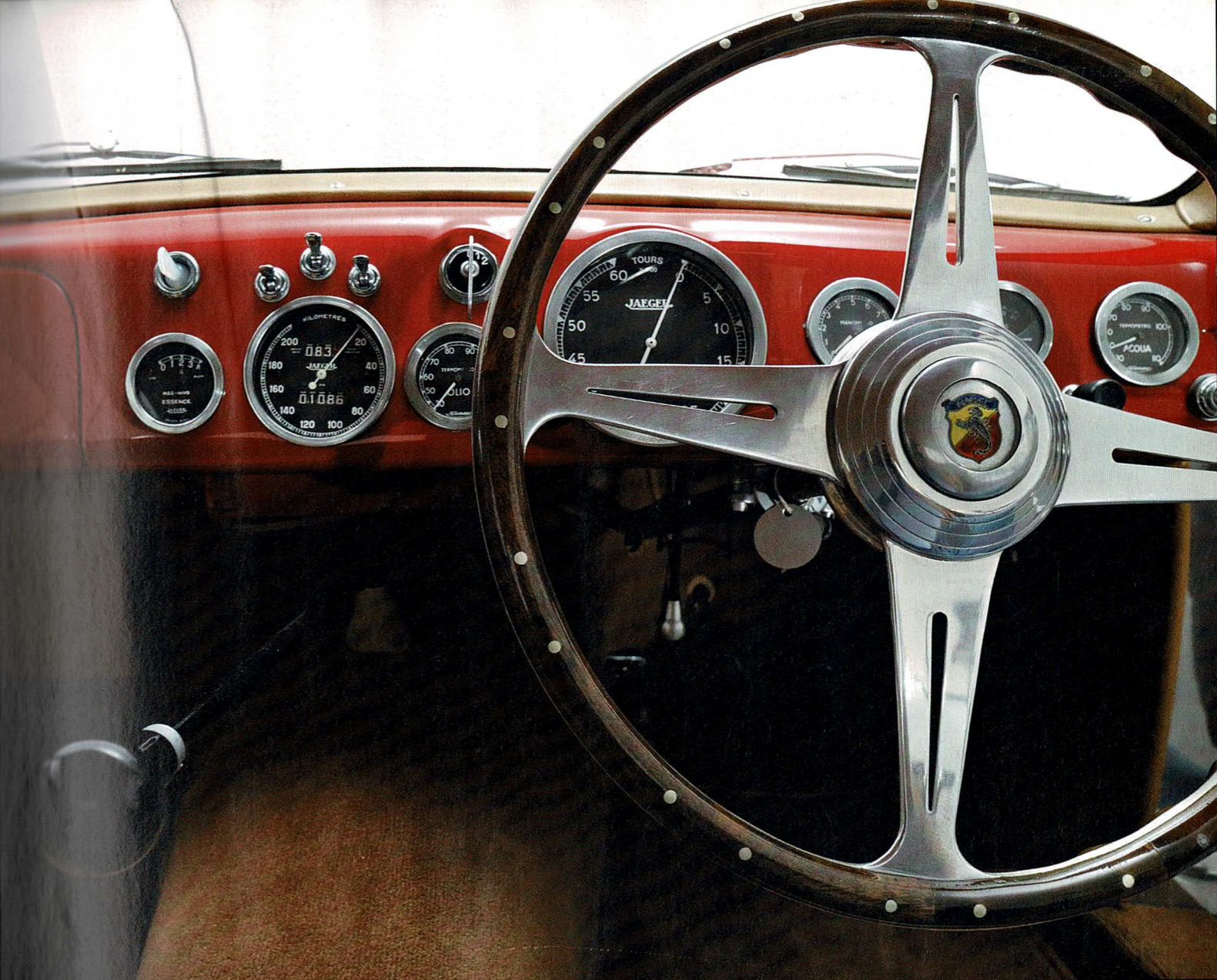


Con l'ambizione e il cipiglio da imprenditore d'assalto Piero Dusio decise nell'immediato dopoguerra di realizzare l'avveniristica monoposto "360 Grand Prix" su progetto di Ferdinand Porsche, che aveva concepito negli anni Trenta le straordinarie Auto Union a motore centrale-posteriore; in effetti, l'audace fondatore della Cisitalia firmò il 3 febbraio 1947 gli accordi con la famiglia Porsche per l'acquisto dei brevetti relativi alla nuova rivoluzionaria auto da competizione. Le numerose vittorie conquistate nel 1946-47 con la piccola "D46" progettata da Dante Giacosa e il clamoroso successo d'immagine riscosso dalla "202" coupé allestita da Pinin Farina avevano dischiuso splendide prospettive alla neonata fabbrica torinese, ma ne avevano anche fiaccato le disinvolute risorse finanziarie, che si trovarono drammaticamente erose

dalle incessanti richieste d'investimento nella costruzione della costosissima macchina Grand Prix. Fu con la spider "204" (debuttò in gara il 9 maggio 1948 al Circuito di Vercelli) che la nuova Squadra Carlo Abarth riuscì ad affermarsi, capitalizzando il notevole patrimonio tecnico-agonistico della Cisitalia, che passò di mano il 15 aprile 1949 dal disastro gestionale di Dusio. La "204" con motore "1100" divenne in breve il cavallo di battaglia di Abarth, una vettura alla quale egli aveva già apportato significativi interventi l'anno precedente, sostituendo l'avantreno d'origine a balestra trasversale con un altro a barre di torsione trasversali tipo Volkswagen, che fu costruito espressamente in cinque esemplari dalla Porsche di Gmünd, in Austria. Identificata dalla nuova sigla "204 A" e allestita con carrozzeria berlina da Alfredo Vignale su un magistrale bozzetto eseguito da >>

MECCANICA DI GRANDE SERIE

A sessant'anni di distanza dal suo debutto in gara, la "204 A" si ripropone oggi con la splendida carrozzeria allestita da Vignale e con la meccanica di stretta origine Cisitalia derivata da quella della "1100" Fiat.



RESTAURO MINUZIOSO

Il restauro completo eseguito alcuni anni fa negli Stati Uniti rivela una straordinaria accuratezza dei dettagli e una scelta minuziosa dei materiali impiegati. Dietro i sedili domina la presenza della ruota di scorta da 15 pollici con cerchio a raggi a fissaggio centrale.

Giovanni Michelotti, la piccola Abarth rivive in queste pagine - dopo sessant'anni - una lunga carriera che iniziò nel marzo 1950, quando l'officina deliberò il suo primo esemplare con numero di telaio 205-101, spinto dal motore Cisitalia n. 204-016 elaborato da quello di serie "1100" Fiat; il telaio aveva abbandonato la struttura tubolare a favore di un altro, realizzato in lamiera scatolata, secondo la soluzione prediletta da Abarth. Bassa, elegantissima e resa ancora più attraente dalla livrea bicolore che ne snelliva la fiancata, la "204 A" esordì il 26 marzo 1950 con il n. 36 alla II edizione della Coppa Intereuropa a Monza; iscritta dalla Squadra Carlo Abarth con la guida di Guido Scagliarini (il padre Armando era intervenuto l'anno precedente a

finanziare il salvataggio delle agonizzanti attività della Cisitalia), la "204 A" si aggiudicò la vittoria nella classe 1100 cm³. Sempre affidata a Scagliarini in coppia con Cornelio Maffiodo, la stessa auto partecipò il 2 aprile con il n. di gara 333 alla XXXIV Targa Florio, dove si classificò quinta assoluta e seconda di classe dopo 13h 05'29" di corsa. Per la gara più impegnativa della stagione, la XVII edizione della Mille Miglia (23 aprile 1950), Abarth fece montare un vistoso allungamento del frontale e una lunga appendice di coda per migliorare il coefficiente aerodinamico della macchina; Guido Scagliarini prese il via con il n. 533, ma dovette ritirarsi a Pedaso, sulla litoranea fra Ancona e Pescara, per avaria al motore, mentre il fratello Carlo, - in coppia >>

ESORDÌ NEL 1950 CON GUIDO SCAGLIARINI ALLA COPPA INTEREUROPA, OVE VINSE LA CLASSE 1100. ALLA TARGA FLORIO GIUNSE 5^a ASSOLUTA. ALLA MILLE MIGLIA SI RITIRÒ PER UN'AVARIA

LE FORME DI MICHELOTTI

L'elegante silhouette sorprende per la data in cui la vettura è stata allestita e registrata come prima auto di marca Abarth mai costruita. Sulla fiancata figurano i nomi dell'americano Mark Gessler, proprietario della macchina, e del triestino Luciano Viaro, noto promotore e pilota regularista.

GUIDA A DESTRA

Essenziale appare il posto guida, sovrastato dall'enorme volante in lega leggera e con la lunga leva del cambio di velocità, tipica del modello "1100" Fiat. Completissima e leggibile è la dotazione degli strumenti Jaeger di bordo, con il grande contagiri in posizione dominante.

ESEMPIO DI BUON GUSTO

Nel frontale basso e profilato la calandra risulta ben armonizzata con i proiettori e i due fari supplementari. Il disegno della coda è uno splendido esempio di sobrietà e buon gusto.



con il collaudatore Garrone a bordo di una vettura gemella (la n. 630 senza appendici alla carrozzeria) - si classificò al 31° posto assoluto dopo aver percorso 1682 chilometri in 16h 09'46" alla media di oltre 104 km/h. La sequenza di affermazioni della "204 A" proseguì il 9 giugno 1950, quando Franco Cortese colse il successo nella categoria Sport classe fino a 1100 cm³ alla Tre Ore Notturna di Caracalla, Roma, cui fece seguito Manlio Duberti con la spider "204", che si aggiudicò la corsa in salita Vue des Alpes fra le Sport 1100 (Svizzera, 10 giugno). Al 1° Circuito di Oporto, in Portogallo, s'impose Emilio Romano il 18 giugno, mentre Luigi Valenzano ebbe la meglio sul circuito di Pergusa (Enna, 23 agosto) e poi

ancora alla Coppa Ponente, disputatasi il 12 novembre a Sanremo, dove conquistò la vittoria assoluta. La "204 A" aveva debuttato sul mercato al 32° Salone dell'auto di Torino il 4 maggio 1950, dove fra gli espositori figurò per la prima volta uno stand con le insegne Abarth; la vettura venne esposta con le appendici montate espressamente per la Mille Miglia ma con il numero di gara 36, con cui si era affermata nella gara d'esordio a Monza. Due anni più tardi (23 ottobre) la "204 A" fu venduta a Giovanni Migliorini di Como, il quale la cedette poche settimane più tardi a Federico Chiesa di Roma; passò poi di mano il 26 gennaio 1953 a Marco e Giuseppe Ricci di Borgo Castelveccchio Pascoli, i quali la immatricolarono con targa Lucca 17362. Nel

FIRMATO CISITALIA

Il motore con il nome Cisitalia ricavato per fusione sul coperchio delle punterie. Il 4 cilindri "1100" di origine Fiat è alimentato da due carburatori a doppio corpo ed è provvisto di accensione a magnete.

novembre dello stesso anno essa fu venduta al californiano Herbert Johnson, il quale la iscrisse senza fortuna alla Torrey Pines Road Race a San Diego (3 luglio 1954). La piccola Abarth rimase da allora in California; nel 1984 venne acquistata da Scott Emsley di Solana Beach, che la esibì nel 1989 al concorso d'eleganza di Pebble Beach (dove si aggiudicò il secondo posto di classe) e la sottopose successivamente ad un completo restauro dopo i gravi danni subiti nel corso dell'incendio del garage ove era custodita. La macchina fu poi acquistata il 3 ottobre 2008 da Mark D. Gessler del Maryland, da allora assiduo promotore nelle varie manifestazioni rievocative di Carlo Abarth e delle sue automobili. ■

CARATTERISTICHE

MOTORE	Anteriore, longitudinale, 4 cilindri in linea Alesaggio 68 mm; corsa 75 mm Cilindrata 1089 cm ³ Rapporto di compressione 10,5:1 Potenza 83 CV a 6000 giri/minuto Valvole in testa Lubrificazione a carter secco Due carburatori doppio corpo Weber "36 DR4SP" Impianto elettrico 12 V, batteria 40 Ah.
TRASMISSIONE	Trazione posteriore Frizione monodisco a secco Cambio a 4 marce, III e IV sincronizzate + RM Leva di comando centrale Rapporto al ponte 4,56:1 Pneumatici 5,00-15.
CORPO VETTURA	Coupé 2 posti Telaio in lamiera scatolata Sosp. ant. a ruote indipendenti, barre di torsione trasversali, ammortizzatori telescopici Sosp. post. a ponte rigido, balestre semiellittiche, ammortizzatori telescopici Freni idraulici a tamburo Sterzo a vite e settore Serbatoio carburante 48 litri.
DIMENSIONI E PESO	Passo 2100 mm Carreggiata anteriore 1250 mm Carreggiata posteriore 1250 mm Lunghezza 3870 mm Larghezza 1390 mm Altezza 1230 mm Peso a vuoto 685 kg.
PRESTAZIONI	Velocità 185 km/h.

AL SALONE DI TORINO DEL 1951 ESORDÌ LA "205 A", VERSIONE STRADALE CON ALLESTIMENTO PIÙ LUSSUOSO E MOTORE DEPOTENZIATO

