

DUE SIGLE, UN SOLO MODELLO



MODELLO

Riscritta la storia delle Abarth 204 A Coupé e 205 A: le berlinette in pratica coincidono. Tre gli esemplari costruiti. La produzione fermata per colpa dei costi e di una Ferrari spudoratamente identica nello stile.

Molti storici dell'auto fanno risalire la presentazione della Abarth 205 A al 33° Salone dell'Automobile di Torino che si svolge dal 4 al 15 aprile 1951. Ma la storia del motorismo è come la storia dei popoli: dipende da chi la racconta. Contano la serietà del ricercatore, i documenti che trova, le testimonianze che raccoglie, infine come organizza i risultati in una tesi coerente. Ciò premesso, si riassume così la storia della 205 A finora più accreditata.

A destra, l'autotelaio della Abarth 205 A. La struttura portante in lamiera sciolata e saldata è la prima realizzata dalla Abarth. Si differenzia nettamente da quella tubolare della 204 A, evoluzione di un progetto Cisitalia.

Sotto, 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.



"Incoraggiato dai successi nelle corse delle 204 A Coupé, Carlo Abarth decise di 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 previde 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



1950



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 a una berlinetta rossa con una fascia nera, l'altra mostra una coupé simile alla precedente, ma rossa con il tetto nero, accanto a un uomo a cavallo. Molti ritengono che quella fotografata con Carlo Abarth sia una 204 A Coupé mentre l'altra una

205 A. La presunta 204 A Coupé 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) e le cornici dei finestrini verniciate (cromate nella seconda).

A parte i dettagli, le proporzioni sono identiche. Ciò sarebbe impossibile se gli autotelai fossero diversi. Ma il telaio tubolare della 204 A ha il passo di 210 cm mentre quello in lamiera scatorata della 205 A è più lungo. Per capire pensiamo a due modelle di taglia diversa che indossino un abito tagliato su misura per una delle due. L'altra non potrebbe farlo senza apparire sgraziata. Perciò ci vorrebbero alcuni aggiustamenti, ma così l'occhio esperto percepirebbe misure e proporzioni un po' diverse. Da questa osservazione è partita una ricerca che è arrivata negli Stati Uniti dove da poco sono state restaurate le berlinette Abarth coi numeri di telaio 205-101 e 205-102.

Dalla documentazione raccolta risulta che la n. 101 è quella che corse la Mille Miglia del 1950 con il numero di gara 533 mentre la n. 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 hanno entrambe telai in lamiera scatorata, come d'altra parte attesta il prefisso 205 stampigliato sul metallo. Confrontando le opinioni con i proprietari delle vetture si è arrivati alla conclusione unanime che le due berlinette sono ascrivibili alla tipologia 205 A.

Rimane tuttavia da capire perché siano state 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 gareggiare

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 n. 205-103 che poi fu esposto al 32° Salone dell'Automobile di Torino.

CARATTERISTICHE TECNICHE ABARTH 205 A (1950)

MOTORE

Posizione	anteriore longitudinale
Numero dei cilindri	4 in linea
Alesaggio x corsa	71,5 x 75 mm (versione corsa 68 x 75 mm)
Cilindrata totale	1188 cc (versione corsa 1098 cc)
Potenza	65 cv a 5500 giri/min (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

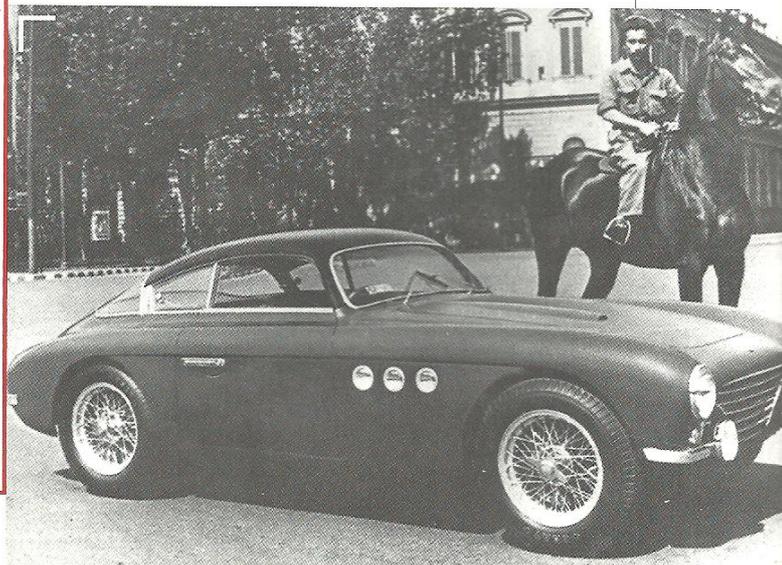
Cambio	a 4 marce + rm
Frizione	monodisco a secco
Rapporto al ponte	3,7:1

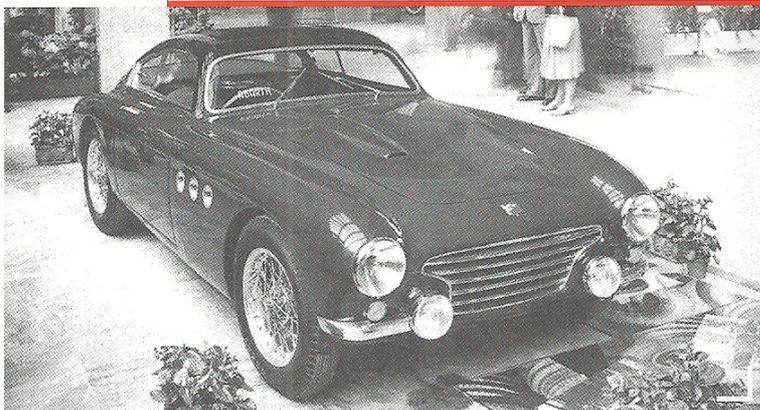
CORPO VETTURA

Tipo telaio	in lamiera d'acciaio scatorata
Passo	2330 mm (alcune fonti riferiscono 2210 mm)
Carreggiata anteriore	1258 mm
Carreggiata posteriore	1248 mm
Sospensioni anteriori	doppi bracci longitudinali oscillanti, barre di torsione, trasversali, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori	ponte rigido, balestra semiellittica, doppi ammortizz. idraul. telescop.
Carrozzeria	coupé a due posti costruzione Vignale
Lunghezza	3495 mm
Larghezza	1420 mm
Altezza	1245 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 max	170 km/h (versione corsa)
	190 km/h
Consumo	non dichiarato

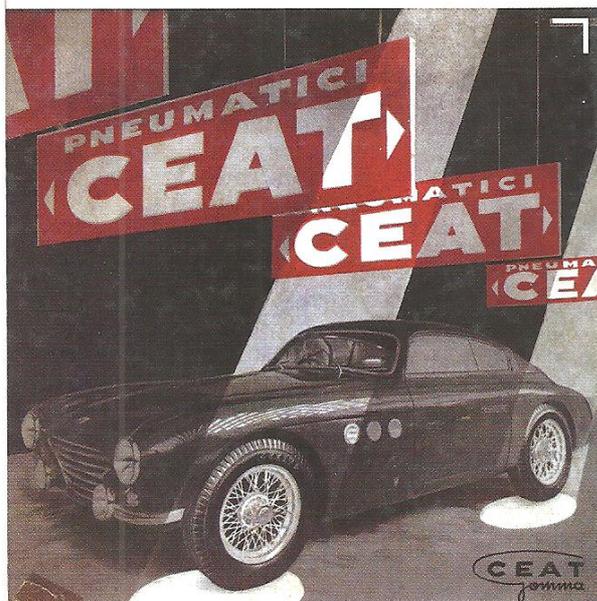




giare le proprie auto con il nome Abarth. Quindi è plausibile che la sigla 204 A Coupé sia stata scelta in continuità con la nomenclatura Cisitalia, probabilmente anche per questioni di omologazione per le corse. Riguardo il nome è illuminante la pagina pubblicitaria del "gommista" Ceat che identifica come Berlinetta Monza la vettura esposta nel proprio stand al 32° Salone di Torino del 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 andare nello stand della Ceat, con la quale la Abarth & C. aveva un accordo che oggi diremmo 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 berlinetta 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 stambecco fu poi svi-



Berlinetta "ABARTH" - Tipo Monza

luppato dalla Abarth in via Trecate 10. Peculiarità del progetto fu il nuovo telaio in lamiera sciolata abbinato a sospensioni anteriori tipo Porsche e posteriori con doppi ammortizzatori già viste nelle Abarth 204 A spider corsa. Alla fine tre autotelaio sciolati costruiti in via 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 diverse 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 nella coda era distinta dall'andamento sfuggente e dall'ampio lunotto incurvato ai lati fino a porsi in continuità con i finestrini posteriori.



In alto, a sinistra, la n. 205-103 esposta nello stand Abarth al 32° Salone dell'Automobile di Torino (4-14 maggio 1950). Nel corso della manifestazione la vettura soggiornò a lungo nello stand Ceat e al suo posto Abarth espose la 205 A n. 205-101 con appendici aerodinamiche che molti identificano come "204 A Aerodinamica". A sinistra, 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. Sopra, l'Abarth Berlinetta Monza sulla copertina della rivista "Auto Italiana", n. 11, giugno 1950. La foto è la stessa scattata al Salone di Torino. La diversa ambientazione è frutto del lavoro grafico dell'Aerostudio Borghi che curava le pagine pubblicitarie della Ceat.



MODELLO

1950



IL MODELLO DA COLLEZIONE



MODELLO

La prima berlina 205 A fu completata nel marzo 1950 sul telaio numero 205-101 e debuttò 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 Guido Scagliarini sullo stesso esemplare con Cornelio Maffiodo come secondo pilota si classificò sesto assoluto e secondo di classe nel 34° Giro di Sicilia-Targa Florio. Lasciamo ora questo esemplare che continuò la carriera agonistica con rilevanti aggiornamenti e andiamo alle altre due 205 A delle quali è accertata 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 Salone dell'Automobile di Torino del 4-14 maggio 1950. La n. 102 è invece quella che in fretta fu messa in condi-

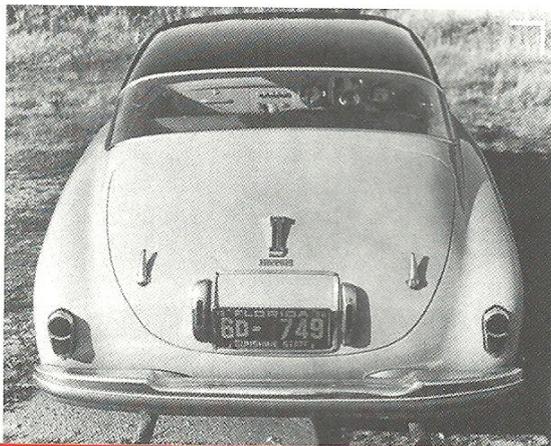
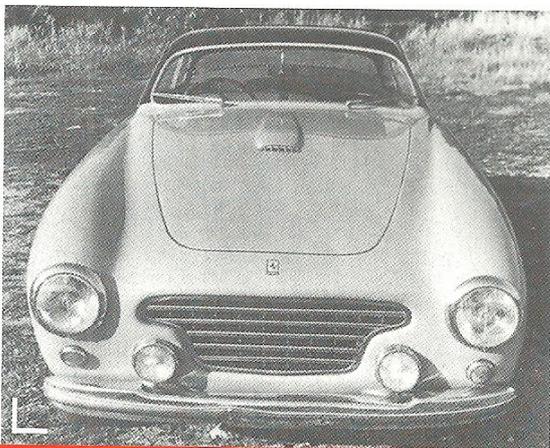
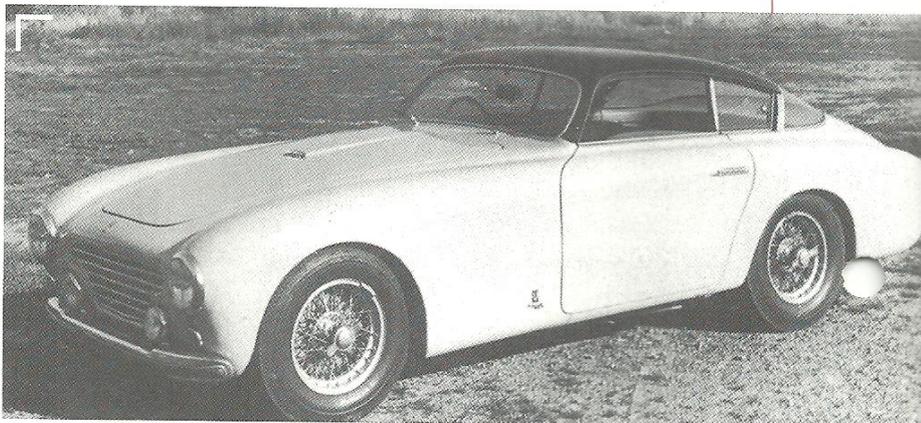
zioni di partecipare, non verniciata, alla Mille Miglia il 23 aprile 1950. La nuova versione della storia differisce da quella fino a ora accreditata principalmente in due punti. Il primo è che quella che molti hanno chiamato 204 A Coupé è la 205 A. Il secondo è che tutti gli esemplari noti di questa tipologia debuttarono nella primavera del 1950: due nelle corse e uno al Salone.

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 le tre berline e per farne gareggiare due abbia minato le finanze della giovane azienda, come provrebbe il drastico taglio alle corse decretato da Carlo Abarth alla fine del 1950. La seconda è che Vignale utilizzò lo stile delle 205 A per alcune Ferrari. Fra queste la 166 Inter, telaio n. 0065 S, del settembre 1950 è una spudorata copia in scala maggiore delle berline Abarth. Ciò scontentò sia Enzo Ferrari sia Carlo Abarth, entrambi alla ricerca di uno stile esclusivo.

Sotto, la Ferrari 166 Inter telaio n. 0065 S carrozzata da Vignale nel 1950 su disegno di Giovanni Michelotti. L'impianto stilistico è quello della Abarth 205 A adattato alle dimensioni decisamente diverse. Da questo punto di vista le somiglianze sono particolarmente evidenti nel padiglione raccordato alla coda dall'ampio lunotto che determina anche il caratteristico disegno dei montanti posteriori e dei relativi finestrini.

Sotto, a sinistra, il frontale della Ferrari 166 Inter telaio n. 0065 S. La calandra a forma di trapezio incavato per dare spazio ai fari antinebbia è identica a quella della Abarth 205 A. Molto simile è anche il disegno della presa d'aria dell'aspirazione sul cofano ma è spostata al centro ed è più indietro per la diversa collocazione dei carburatori. Diverso è pure il disegno del paraurti in un solo pezzo.

Sotto, a destra, la parte posteriore della Ferrari 166 Inter telaio n. 0065 S. La somiglianza con la 205 A si ferma al lunotto e all'angolo di caduta della coda. Qui vi è il coperchio del baule, assente nella 205 A e sono diversi pure la fanaleria e il paraurti.



1950

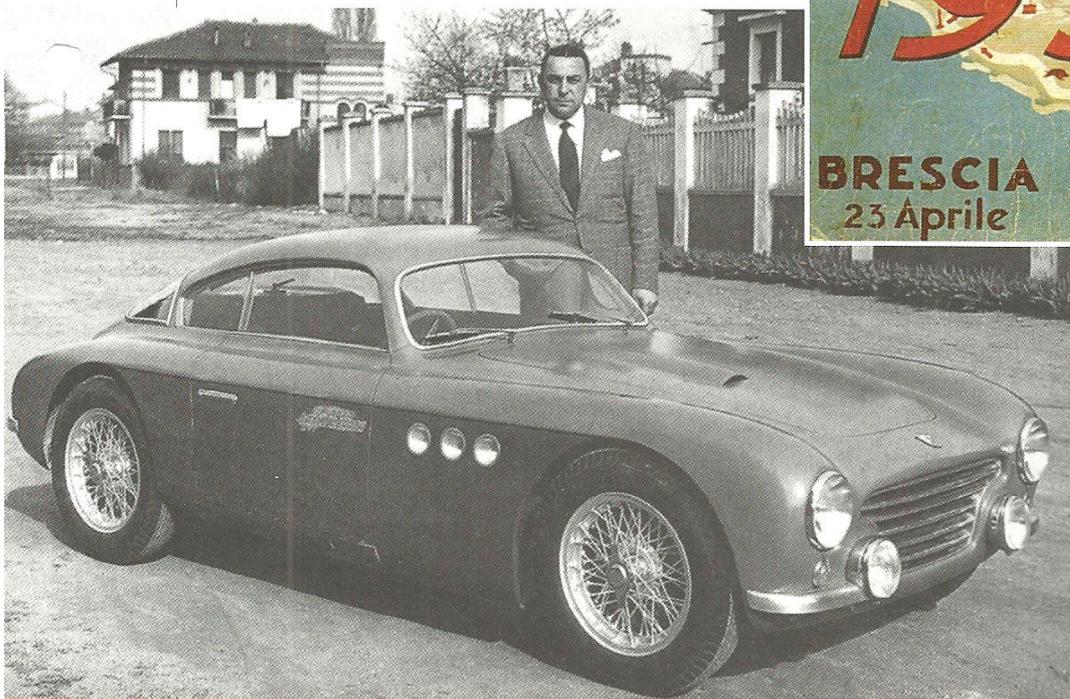
IN ABITO LUNGO PER LA MILLE MIGLIA



Nel 1950 la prima costruita fra le Abarth 205 A adottò carenature aerodinamiche anteriori e posteriori per partecipare alla corsa più bella del mondo. Suscitò clamore, ma si fermò per un problema tecnico.

L'Abarth 205 A distinta dal telaio n. 205-101 è il primo esemplare del modello che voltò pagina nella storia della Casa dello Scorpione. Questa svelta coupé costruita in soli tre esemplari non ha parentele con le Abarth 204 A che in pratica erano delle Cisitalia Sport biposto ribattezzate. Il telaio si presentò come la parte più nuova. Era in lamiera piegata a scatola e saldata, una soluzione che piaceva a Carlo Abarth e si staccava nettamente dal telaio in tubi delle Cisitalia. Tutta nuova apparve pure la carrozzeria tipo berlinetta disegnata da Giovanni Michelotti e costruita da Alfredo Vignale.

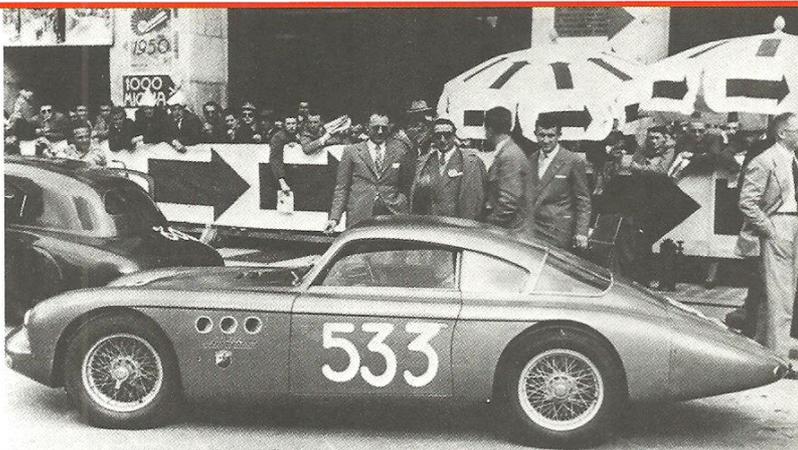
In questo primo esemplare si vedono tutte le innovazioni del modello come il lunotto avvolgente che caratterizzerà anche gli esemplari successivi, ma l'esecuzione è più "asciutta", quasi da macchina da corsa. Abarth elaborò il motore 204 016 derivato dalla berlina Fiat 1100 B con l'accensione a magnete, due carbu-



Sopra, la locandina della Mille Miglia del 1950 che vide alla partenza la 205/A "Aerodinamica" con il numero di gara 533. A sinistra, Carlo Abarth accanto alla 205/A telaio n. 205-101 prima di spedire la vettura alla Targa Florio, dove il 2 aprile 1950 Guido Scagliarini/Cornelio Maffiolo corsero con il n. 333 classificandosi sestì assoluti e secondi della classe 1100 Sport.

MODELLO

1950



A sinistra, la 205/A telaio n. 205-101 con il muso e la coda allungati alle verifiche della Mille Miglia il 22 aprile 1950 dove apparve riverniciata di grigio iscritta per l'equipaggio Guido Scagliarini/Cornelio Maffiodo, rispettivamente contitolare e capo-meccanico della Abarth. Sotto, la 205/A telaio n. 205-101 con la carrozzeria aerodinamica il 23 aprile 1950 in un veloce passaggio della XVII Mille Miglia. In basso, la 205/A "Aerodinamica" esposta al Salone dell'Automobile di Torino che aprì al pubblico dal 4 al 14 maggio 1950.

ratori Weber 32 DR SP e il carter secco secondo un progetto interamente sviluppato presso le officine di via Trecate 10. La n.205-101 divenne pronta all'uso negli ultimi giorni dell'inverno 1949-1950 e il suo primo impiego agonistico fu la Coppa Intereuropa che si corse sull'Autodromo di Monza il 26 marzo 1950.

Il debutto non poteva essere più felice: la veloce berlinea guidata da Guido Scagliarini, contitolare e socio finanziatore della Abarth, si classificò quinta assoluta dietro un'Alfa Romeo 2500 sperimentale e a tre Ferrari di 2000 cc. L'ottima prestazione le garantì inoltre il primo posto nella classe 1100 Sport. La corsa successiva fu la Targa Florio che prese il via da Palermo appena una settimana dopo: il 2 aprile. Prima della spedizione in Sicilia Carlo Abarth si fece ritrarre accanto alla vettura sulle cui fiancate era dipinta la scritta "Squadra Carlo Abarth" che distingueva le Cisitalia gestite dalla Casa dello Scorpione.

Questo particolare ci ricorda che Piero Dusio al momento di cedere il materiale da competizione della Cisitalia a Carlo Abarth lo aveva vincolato con un contratto a non usare per un anno il nome Abarth altro che nella dizione "Cisitalia Squadra Carlo Abarth". Tale contratto era ancora in vigore nell'aprile 1950 quando la 205 A n.205-101 fu iscritta alla Targa Florio-Giro di Sicilia. È per questo motivo che i documenti di gara e le cronache dell'epoca riportano la vettura con il nome Cisitalia 204 A Coupé.

Alla grande corsa siciliana erano iscritte otto Cisitalia, tre delle quali portate dalla Squadra Carlo Abarth: la 204 A spider di Tazio Nuvolari che provò ma non corse, la 204 A spider di Emilio Romano, che si ritirò, e appunto la n. 205-101 iscritta per Guido Scagliarini e il bravo meccanico della Casa Cornelio Maffiodo. Alla fine della massacrante corsa che in 1080 chilometri percorse l'intero perimetro dell'isola, la berlinea dello Scorpione giunse al traguardo sesta assoluta e seconda della classe 1100 Sport davanti alla Cisitalia 202 Spider Mille Miglia di Franco Faraco/



Rosario Montalbano; ma dietro alla Fiat-Ermini Special di Piero Scotti/Emilio Tontini che si classificarono quarti assoluti e primi della classe 1100 Sport.

Appena tornata dalla Sicilia la n.205-101 fu sottoposta a una importante serie di lavori in previsione della partecipazione alla XVII Mille Miglia che sarebbe partita da Brescia il 23 aprile. Le modifiche più visibili e per certi versi spettacolari furono le affilate care-





IL MODELLO DA COLLEZIONE



MODELLO

si vollero facilmente smontabili sia per dimostrare la funzionalità dei giunti Dzus, sia per poter passare facilmente dalla configurazione "aerodinamica" a quella standard in funzione dei tipi di gara.

Il 23 aprile la berlinetta aerodinamica prese il via della XVII Mille Miglia con il n. 533 affidata a Guido Scagliarini/Cornelio Maffiodo. All'inizio fu velocissima, ma alla fine non riuscì a completare il percorso di 1645 chilometri a causa di un problema meccanico. Il parziale insuccesso non le impedì di essere esposta con gran riguardo dal 4 al 12 maggio al Salone di Torino dove la sua linea destò sensazione e raccolse meriti consensi. Spenti i riflettori dell'esposizione, la carriera agonistica della vettura continuò con sporadiche e poco significative apparizioni fino al 1953 quando i coniugi Johnson di San Diego (California) l'acquistarono per una cifra tutto sommato modesta.

Nel frattempo la n. 205-101 era stata riportata alla primitiva configurazione ed era stata riverniciata in rosso tinta unita. In queste condizioni partecipò ad alcune corse in California fino a quando la meccanica originale iniziò a mostrare segni di affaticamento. A questo punto Herbert H. Johnson ebbe difficoltà e reperire negli Stati Uniti i ricambi necessari. Così, con



Sopra, la 205/A telaio n. 205-101 alla conclusione della sfilata del Concorso d'Eleganza di Villa d'Este dove fu premiata con l'enorme coppa che si vede sporgere dalla vettura.

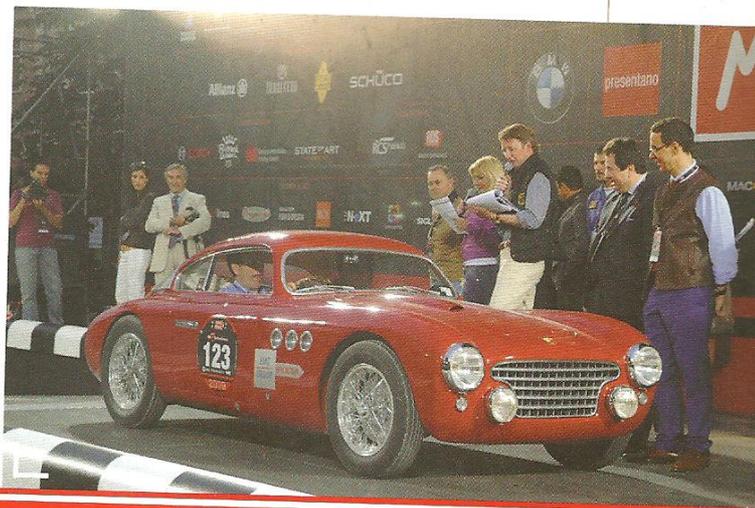
A destra, la 205/A telaio n. 205-101 sulla pedana di partenza della Mille Miglia 2009 sessant'anni dopo la prima partecipazione.

l'aiuto del meccanico Lloyd Campbell che curava la vettura, preferì rimpiazzare il motore originale con un Mc Cullough 1500 a 4 cilindri, 2 tempi raffreddato ad aria. Rimpiazzò inoltre altri ricambi con pezzi di provenienza Porsche e Ford. In questa nuova configurazione la n. 205-101 si ritagliò un momento di notorietà partecipando all'edizione 1954 della 6 Ore di Torrey Pines in California, dove non arrivò alla fine a causa del surriscaldamento del motore, ma meritò un trapezetto di cronaca per la sua originalità.

Conclusa la seconda vita agonistica, nel 1955 la bella berlinetta fu acquistata da Robert Tyson che ripristinò il motore originale e la convertì all'uso stradale. Alla fine degli anni Sessanta, dopo l'inevitabile declino anche in questo impiego, trovò meritato riposo nel museo O'Sullivan Square di San Diego. Qui finalmente avrebbe potuto trascorrere un'esistenza serena, visse invece la più brutta delle sue avventure. Nel 1981 il fuoco minò la struttura espositiva del museo e una Overland del 1911 le cadde addosso.

Qualche tempo dopo il collezionista Scott Emsley acquistò la "frittata" e in cinque anni di ricerche e appassionato lavoro ripristinò l'esistente senza ricorrere alla facile scorciatoia di impiegare parti ricostruite. Dopo il difficile restauro nel 1989 la n. 205-101 partecipò al Concorso d'Eleganza di Pebble Beach, dove meritò un secondo premio di classe. Nel novembre 2008 per la prima volta tornò in Italia, dove divenne un'ammirata star nella mostra "Da 0 a 100" allestita a Torino in occasione del centenario della nascita di Carlo Abarth.

Il 25 aprile 2009 partecipò poi al Concorso d'Eleganza di Villa d'Este, dove meritò il Trofeo Girard Perregaux, un'enorme coppa assegnata dalla giuria, che a stento trovò posto nell'angusto abitacolo. Qualche giorno dopo la rossa berlinetta partecipò alla Mille Miglia, sessant'anni dopo la prima partecipazione suscitando l'emozione e l'interesse degli appassionati. La più recente apparizione italiana è avvenuta a Firenze il 26 settembre 2010 a Uniques Special Ones, un concorso di eleganza dedicato alle auto più esclusive.



1950