La storia del ritrovamento e del restauro scritta da Sergio Lugo.

In quel tempo abitavo in via Cramer nel quartiere di Belgrano, in Buenos Aires, ossia vicino a dove si trovava questa Cisitalia Abarth che stava proprio a pochi isolati da casa mia.
Il suo proprietario, Eduardo, ne aveva iniziato il restauro, ma poi aveva abbandonato il progetto. In quel tempo io possedevo una Fiat 1500 con motore Osca carrozzata Fissore, che Piero Dusio importava in Argentina con la marca “Cisitalia” ed era una vettura che utilizzavo normalmente tutti i giorni. Anche questa, come tutte le mie auto, era in perfette condizioni e ciò fece sì che Eduardo mi proponesse una permuta, con l’aggiunta però altri 1.000 $ da versare in 10 rate.

Fu così che portai la 204, smontata ma completa di tutto, a casa mia dove rimase fino al 10 di aprile del 2009, giorno dell’inizio dei lavori di restauro.
La mia è stata la prima delle cinque Cisitalia Abarth ancora esistenti che è stata ritrovata e recuperata. Poi, in poco tempo, ricomparvero le altre quattro restanti: oltre a questa che é qui in Argentina, due si trovano in Giappone e due negli Stati Uniti.
Si sapeva che una delle cinque Abarth 204 era stata la vettura utilizzata da Nuvolari prima nella Targa Florio Giro di Sicilia del 2 aprile del 1950, dove si ritirò poco dopo la partenza, poi, il successivo 10 aprile, per la cronoscalata Palermo - Monte Pellegrino, l’ultima corsa del Campione, che chiuse in bellezza la luminosa e lunga carriera del “Mantovano Volante”, arrivato (alla veneranda età di 57 anni!) secondo assoluto e primo nella categoria Sport 1100!
Però, quale delle cinque vetture esistenti al mondo era proprio quella di Nuvolari?
La prima ricerca fatta presso l’ACI di Palermo risultò infruttuosa perché, in quegli anni, le schede di iscrizione non riportavano i numeri di telaio o di motore delle vetture concorrenti.
Fu così che passò molto tempo fino a quando, una sera, guardando in TV un programma con filmati dell’Istituto Luce che trasmetteva vecchie corse in Italia, notai che alcune immagini erano molto interessanti.
Investigando poi su Internet, ebbi modo di vedere proprio nell’archivio dell’Istituto Luce un bel filmato che documentava la visita che Nuvolari fece all’Abarth, quando provò la vettura in vista delle prossime corse in Sicilia.
Io ero già in possesso di questi filmati, ma i miei erano tutti muti, sia quelli in 8 mm che in Super 8, in Betamax oppure VHS in DVD, così ascoltai con estremo interesse, e sorpresa, la colonna sonora che accompagnava il filmato, dove il commentatore elencava minuziosamente tutte le modifiche richieste dal Mantovano Volante.

A quel tempo tenevo le mie Cisitalia in un garage sotto casa. Ci volle poco per scendere le scale, andare sulla vettura, verificare i dettagli, e constatare che tutte le modifiche descritte dal commentatore erano presenti proprio nella mia spider.

Da allora, con grande trepidazione, ho incominciato a studiare con attenzione tutte le 204, una per una. Inoltre cercavo di esaminare attentamente tutte le pubblicazioni e le fotografie originali dell'epoca che si riusciva a trovare; giunsi così alla conclusione che la mia, telaio n° 04 rinumerato 08, motore n° 014 (stampigliato sui due lati del basamento come di norma faceva la Cisitalia, mentre la Fiat stampigliava i numeri di motore soltanto su di un lato), era proprio la vettura autentica "ex Nuvolari", già che tutte le altre 204 non presentano nemmeno una delle modifiche descritte. Ossia:

1. I parafanghi anteriori avevano supporti speciali e bordi allungati per riparare maggiormente i pneumatici verso l'interno vettura, come voleva il nuovo regolamento della categoria Sport.
2. L'appoggia tacco, per il piede del pilota, era in alluminio ricoperto con gomma.
3. Il pedale del freno era stato rinforzato e modificato per favorire la manovra punta e tacco.
4. Le aste dei pedali erano più curvate e più lunghe, per abbassare e posizionare meglio i pedali e così compensare la bassa statura di Nuvolari.
5. La lamiera del parafiamma era modificata al livello della pedaliera.
6. Il parabrezza era reclinabile, per poterlo eventualmente abbatterlo per favorire il flusso d'aria sul viso del pilota e così compensare la dispnea che affliggeva Nuvolari, dovuto alla sua malattia polmonare divenuta ormai cronica.
7. Serbatoio benzina da 90 litri, con l'indicazione della capacità (90 litri) stampigliata su un'apposita piastrina saldata sul bocchettone.

Questi particolari ormai "storici" mi fecero capire che mi trovavo tra le mani una delle più importanti automobili sportive esistenti in Sudamerica. Ciò mi spinse a descrivere in un libro tutta la storia della transizione della Cisitalia in Abarth, con molte pagine dedicate espressamente a ognuno degli esemplari Abarth 204 ancora esistenti.

Questo modello di vettura sportiva, oltre alla già passata ed intensa attività sportiva svolta in Italia, prese parte anche a molte corse in Argentina, tra cui la 1.000 Km di Buenos Aìres del 20 gennaio 1955, dove affiancò l'altra 204 con telaio n° 07 e motore 018, arrivata nona assoluta e seconda di categoria fino a 1.500 cc.

Terminò i suoi giorni come auto sport per la scuola piloti di Buenos Aires, dove fu utilizzata dalla prima scuola di guida sportiva organizzata in Sudamerica dalla Asociacion Argentina de Automoviles Sport (AAAS), che metteva in palio una borsa di studio in Inghilterra per il migliore del corso.

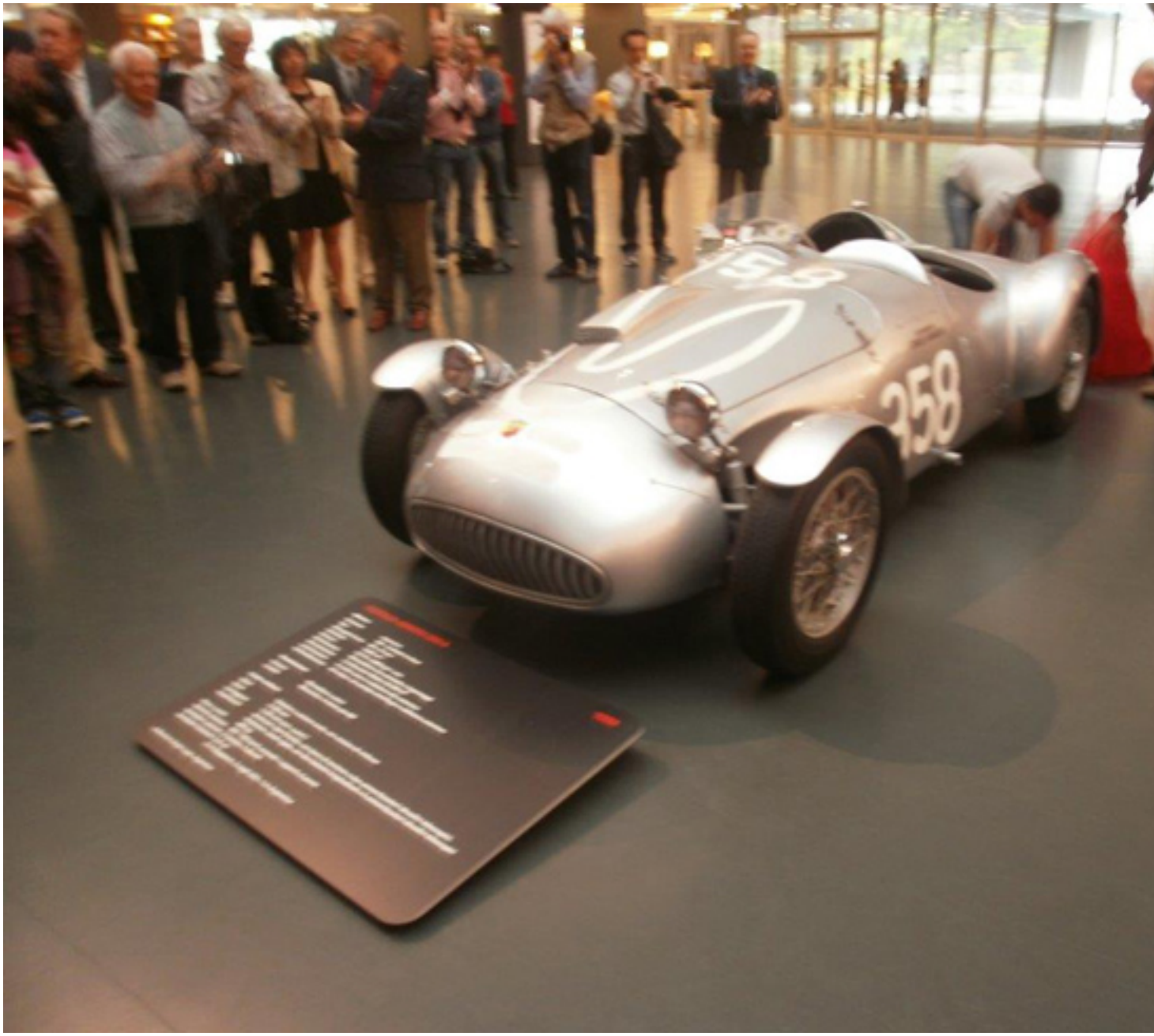
Il 10 aprile del 2009 si incominciò il restauro. L'auto fu affidata all'officina del "Vikingo" Josè Maria Pedota che capitanava i migliori specialisti del settore, Roberto Marenzi, Juan Manuel Pedota e Riccardo Cordaro i quali completarono i lavori di meccanica.

La carrozzeria originale, identificata in tutte le sue parti dal numero 3, fu restaurata da Edgardo Torres, detto "El Paisa", sotto la direzione di Roberto Robbiano e la collaborazione di Alejandro Antunes.

Tutto il progetto era stato impostato per far sì che l'auto potesse ricuperare l'aspetto di quando era stata utilizzata, proprio dal grande Nuvolari, nella sua ultima corsa in Sicilia, la Palermo - Monte Pellegrino!

Per il completamento degli altri lavori si fece ricorso ai migliori specialisti dei distinti settori, quali Andres Mazzeo per gli scarichi, Antonio De Marco per l'impianto elettrico, Carlos Pugliesi per la tappezzeria, Eduardo Vaisieta per la grafica.

Con l'aiuto di tutti, dopo un'avventura durata due anni, sei mesi e sedici giorni, la vettura con cui Nuvolari concluse la sua carriera di grande pilota è giunta così al massimo livello di restauro, quasi maniacale, per la gioia di tutti gli appassionati del Mantovano Volante, della Cisitalia, dell'Abarth e per la storia vera dell'automobilismo sportivo.



Scheda tecnica Abarth 204 A

Motore
Posizione anteriore
Tipo 106. 4 cilindri in linea
Alesaggio/Corsa 68 x 75 mm
Cilindrata 1089 cm3
Potenza 62 CV a 5800 giri / min

Distribuzione Monoalbero con comando a ingranaggi

Gigi Pellissier