

ROSSO ABARTH: BELLO COME UN DIPINTO!

Testo: Edy Cipolat Bares
Foto: Franco Cicolin

Lo scorso anno, in occasione della 14ª edizione della Silver Flag, avevo iniziato l'articolo ricordando Giambattista Vico, il filosofo del '700 passato alla storia per la teoria dei corsi e ricorsi storici. Lo scatto di una fotografia che ritraeva Stirling Moss e Maria Teresa De Filippis alla partenza della salita verso Vernasca, aveva riportato alla mente un fatto già vissuto e immortalato in una

Commercio di Piacenza e da alcuni sponsor, organizza questa rievocazione automobilistica. Ogni anno circa 180 vetture da sogno si ritrovano ai piedi dell'Appennino emiliano per la Silver Flag, un "concorso dinamico di restauro e conservazione per vetture da competizione". Non si tratta di una gara bensì di una bellissima sfilata su strada chiusa al traffico (ripetuta 3 volte)

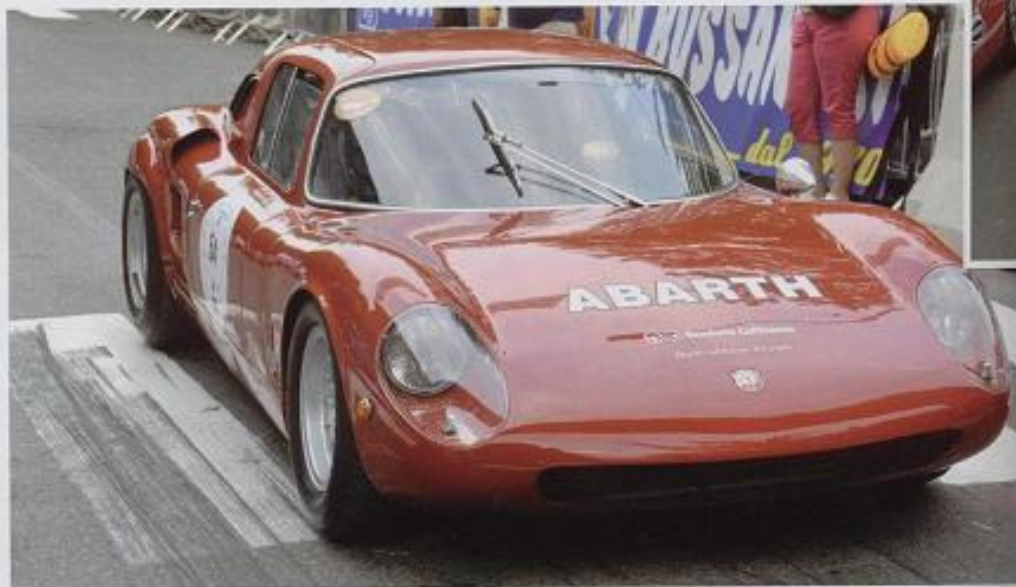


foto dell'epoca in cui i due piloti si abbracciavano poco prima di una gara.

La passione che ci spinge ogni weekend a fare centinaia di km per rivedere le vecchie signore (pardon, le nostre vecchie glorie a quattro ruote), è proprio il desiderio di rivivere le emozioni d'un tempo, di respirare la sincerità e la genuinità tipica di alcuni lustri or sono (sperando esistano davvero i "corsi e ricorsi storici").

Questo è lo spirito che anima Claudio Casali e gli amici del CPAE, il Club Piacentino Automoto d'Epoca che supportato dalla Provincia, dalla Camera di

lungo la salita di circa 9 km che unisce Castell'Arquato a Vernasca, dove tra il 1953 ed il 1972 si sfidarono diversi coraggiosi piloti in una competizione di velocità.

Dopo gli anniversari delle Alfa Romeo TZ, della Maserati e della Lola, quest'anno gli organizzatori hanno voluto ricordare Karl Abarth e le sue meravigliose invenzioni, facendo confluire nel medievale centro del piacentino oltre sessanta vetture "segnate" dallo Scorpione, una più bella dell'altra, una più unica dell'altra, una più rumorosa dell'altra!!

Perché rumorose? Perché Karl Abarth diventò famoso

negli Anni 50 proprio per le elaborazioni alle marmitte e tutte le vetture presenti hanno piacevolmente fatto vibrare d'emozione (e di risonanza...) le membra e soprattutto i timpani dei presenti in griglia di partenza. E' difficile eleggere l'Abarth più bella o più importante (e più costosa...).

Nell'area "pit stop", l'occhio si perdeva in una profonda distesa di forme rosse e bianche (rispettivamente per le vetture sport/prototipi e per le elaborazioni su base 500/600), tra vetture con importante

pedigree e qualche pezzo unico: sembrava di sognare ad occhi aperti...

Proprio uno di questi, l'Abarth 2000 OT Berlinetta, è purtroppo andato rovinato in un incidente subito dopo lo start (per fortuna senza conseguenze per l'equipaggio). Potrebbe venire da chiedersi se sia giusto mettere a rischio vetture così importanti e ricche di storia, ma chiunque, collezionista di qualsivoglia passione, risponderebbe di sì.

Un Picasso, un Monet, un De Chirico sono opere che ciascun abitante della terra ha il diritto di vedere e godersi: il non esporlo nelle più importanti gallerie limiterebbe solo ad un numero ristretto di persone di giovare di tale capolavoro. E sarebbe un peccato!

E' per questo che alcuni tra i collezionisti Abarth più importanti al mondo (Pont, Aumüller e Moell) hanno portato alla Silver Flag ben quindici vetture da sogno, consentendo a chi stava a bordo strada di sentire il rombo dei motori e di vedere queste vetture dall'elegante profilo, filante e pieno di storia. Del resto cosa si può fare vedendo ben quattro Abarth 2000 SP "4 fari" una in coda all'altra se non rimanere senza parole?

Meritano certamente una segnalazione l'Abarth Lufthansa Coupe, vettura costruita nel 1964 per correre nella categoria prototipi e sponsorizzata dalla nota compagnia aerea e l'Abarth Cisitalia 204 disegnata da Michelotti che è considerata la prima vettura costruita da Abarth (qui condotta egregiamente da Luciano Viaro, tra i migliori regolaristi al Mondo).

Concludo la rassegna sulle Abarth dicendo che in Italia la Silver Flag è l'unica manifestazione che ci regala a piene mani ricordi di un grande italiano e del suo genio; inoltre, vedere che le vetture italiane migliori fanno parte di collezioni straniere deve sicuramente farci riflettere.

Dicevamo che la Silver Flag non è solo Abarth tanto che ben altre cento vetture di indubbio valore





e fascino hanno calcato la scena e l'asfalto della Vernasca. Oltre quaranta i marchi presenti, consentendo all'appassionato una visione globale del design e delle prestazioni a cui le vetture dovevano rispondere per eccellere nelle diverse discipline: turismo, granturismo, sport, monoposto e anteguerra.

Lontani dai rally storici (...monomarca) le Porsche erano in minoranza. A Castell'Arquato erano comunque presenti i simboli del cavallino di Stoccarda: la 356 Gmund del 1948 con telaio numero 004 (la più vecchia Porsche censita in Italia), la Porsche 917 del 1972 (vincitrice di 15 gare del Campionato del Mondo) e la recentissima Porsche 911 GT3 (ultimo purosangue a calcare le piste di mezzo mondo).

Diverse le Ferrari e le Maserati presenti, degne rappresentanti di un'automobilismo sportivo tra i più combattuti. La visione della Birdcage ripaga delle fatiche che la due giorni impone ed il sound che la A6G Allemano ha profuso allo start risveglia energici pensieri.

A rendere onore al prodotto italiano erano presenti anche la Cisitalia D46 (forse al tempo pilotata da Nuvolari), alcune Lancia e le performanti Alfa Romeo. Chi vive di auto storiche sa bene che le sportive del Biscione non hanno mai avuto nulla da invidiare alle sportive della concorrenza, entro ed oltre i confini nazionali.

Oltre alle GTA, già di per se rare... la musica degli scarichi della 33 Berlinetta Daytona del 1968 ed il fascino avveniristico della 1900 C52 (meglio nota come "disco volante" e costruita in soli 4 esemplari) hanno rappresentato al meglio l'innovazione produttiva del marchio milanese.

Filosofia costruttiva differente ma stessa voglia di primeggiare per i costruttori inglesi e per le loro magnifiche "regine": Lotus, Lola, McLaren, AC (anche se anglo-americana), Aston Martin, Jaguar, Healey,



Lister, Cooper e tante altre.

Non ha sicuramente bisogno di essere presentata la Lotus, che in tutto il mondo è ricordata per la sana pazzia del suo inventore. Colin Chapman scomparso in circostanze ancora misteriose quasi 30 anni orsono. Le sue vetture da F1 sono l'esempio dell'invenzione e della semplicità costruttiva e hanno permesso a



piloti del calibro di Clark, Fittipaldi, Andretti e Senna di mettersi in evidenza e diventare grandi campioni. Alla Silver Flag è stato reso tributo a Jochen Rindt, scomparso nel 1970 e unico pilota a divenire campione del mondo (nello stesso anno in cui è scomparso) senza potersi cingere d'alloro. Questo è purtroppo il mondo delle corse automobilistiche!

Torniamo alle vetture partecipanti alla Silver Flag. Presenti in maggior numero rispetto alle altre categorie, le vetture Sport ed i Prototipi portano ad una riflessione.

Le linee curve della Lola T70, della Chevron B16 e della Sauber C1 si scontrano radicalmente con le linee tese e a cuneo dell'inimitabile McLaren Manta M8 Sport del 1970: sviluppate nello stesso periodo anche se radicalmente opposte, ci fa capire che gli studi sull'aerodinamica fossero solo agli albori. E' altresì vero che proprio queste differenze rendono ogni vettura unica e piacevole a differenza delle sportive d'oggi molto simili l'una all'altra.

E cosa dire poi della Dallara 1000 Sport? Una vettura vincente pur se motorizzata con il motore da un litro della 128, bassissima e dalla forma di una saponetta: è stata un esempio delle capacità dell'ing. Gian Paolo Dallara che negli anni ha dimostrato di saper raggiungere obiettivi decisamente importanti; dalle vetture stradali (ah... la Miura...), ai Prototipi (ah... la Beta Montecarlo), alle Formula 1, insomma in tutte le discipline!

Anche le monoposto presenti hanno evidenziato l'evoluzione tecnica dei diversi progetti a motore anteriore o posteriore centrale. Deho, Volpini, Bosato, OSFA, BWA, Tecno, le marche presenti erano tantissime. I costruttori d'un tempo, a volte "meccanici artigiani" con alle spalle grande inventiva e pochi mezzi economici, riuscivano a definire soluzioni tecniche innovative utilizzando componenti di vetture



di larga diffusione. Esattamente come fecero i grandi Abarth e Gordini.

E poi ci sono le Barchette Anni 50 e le vetture anteguerra che solo uno spirito pionieristico consente di capire e soprattutto di condurre lungo le curve della Vernasca.