



se levantó, que fue cuando trepó sobre el coche verde del inglés (el Austin Healey de Lance Macklin), que tocó el terraplén y rebotó. Me aferré al volante y no me llevé adelante al inglés por milímetros, no sé cómo." ¿Viste cómo voló la máquina de Levegh?-,

la carrocería, porque después observé varias abolladuras. Por suerte ninguno tocó mi cabeza. Pienso que si estaba cinco o diez metros más cerca de Levegh, no la contaba tampoco porque hubiera sido imposible sortear el embrollo; de frenar, ni hablar."

inquirió Cabalén.

"Todo se volvió una nube gris, y traté de apartarme hacia la derecha. Dentro de esa nube volaban piezas metálicas y esquivarlas. Traté de esquivar, ¿pero esquivar qué?", continuó Fangio. "Hice un breve zigzaguo, aunque igual me impactaron varios fragmentos.

Algunos trozos hicieron impacto en

En eso, Cabalén, en voz baja, señala mi cámara gris y dice:

Te encastraste con aceite o grasa, tenés una marca aquí.

Miro y veo que es color rojo oscuro, y que debe ser sangre de alguien que pasó a mi lado escapando de la escena de la tragedia y me rozó. Sangre de un herido que se salvó de la hecatombe. Como yo también porque dos minutos antes camino a mi Porsche en el estacionamiento había cruzado por donde luego pasaría el motor del Mercedes volando justo a la altura de las cabezas.

"Voy a ver lo que dice el Gordo", dice Fangio mientras se levanta para dirigirse adonde está Neubauer. Cabalén me cuenta de nuevo su propia salvación, porque en uno de esos coletazos el coche de Macklin dio contra la mesada del box donde estaba el Califa Grande, y éste se tiró para atrás contra la pared temiendo que la máquina saltara y se metiera dentro del recinto. Nada más que un susto.

En ese momento, con lo que habíamos visto, evaluamos con el fotógrafo alemán Weitmann que también había sido testigo, que podrían ser unos 20 ó 25 los muertos. Recién a la mañana siguiente, al comprar el diario, nos percatamos de la magnitud del accidente: 82 (¿u 86?) espectadores y Levegh, el causante involuntario.

Levegh se llamaba en realidad Pierre Eugène



Segundos después del accidente.



Los restos retorcidos del 300 SLR de Levegh. Faltan la carrocería (de electrón o magnesio, que se quemó) y el motor (que se desprendió y salió despedido).



Fangio explicando lo sucedido a Karl Kling.



ducido por Fangio y Stirling Moss. El ganador sería el Jaguar de Mike Hawthorn e Ivor Bueb, probablemente el principal causante de la mayor tragedia del automovilismo deportivo de la historia. ●

Reabastecimiento de Fangio antes del retiro del equipo. Se ven las marcas del accidente en la carrocería.



Alfred Bouillin y tomó su nombre de su tío, un piloto pionero del automovilismo que había fallecido en 1904. Debido a su gran actuación en las 24 Horas de Le Mans de 1952, cuando debió abandonar una hora antes de la llegada luego de puntear casi toda la carrera corriendo en solitario, carrera precisamente ganada por los Mercedes-Benz 300 SL, Neubauer lo invitó a integrar el equipo oficial para esta ocasión. Como que Pierre Levegh también era veterano, porque en diciembre de ese año 1955 iba a cumplir cincuenta pirulos.

Ya avanzada la noche, y conocida la magnitud del accidente, desde Alemania se ordenó el retiro del equipo Mercedes-Benz, quienes punteaban la carrera con el auto N° 19 con-

CISITALIA ABARTH 204 A



LA IMPORTANCIA DE LOS HECHOS

ALGUNOS AUTOS QUEDAN EN LA HISTORIA POR HABER SIDO EL PRIMER MODELO DE LA MARCA, POR SU DISEÑO, POTENCIA O CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS.

OTROS TRASCIENDEN A SU ÉPOCA POR ALGUNA CIRCUNSTANCIA DEPORTIVA, YA SEA UN TRIUNFO IMPORTANTE, O BIEN HABER SIDO CONDUCIDO POR UN PILOTO RENOMBRADO.

EN ESTE CASO CONFLUYEN VARIOS DE ESTOS ASPECTOS. POR UN LADO, ES EL ÚLTIMO MODELO DE LA CÉLEBRE AUNQUE COMPLEJA CISITALIA, CREADA POR EL SUEÑO DE PIERO DUSIO. A SU VEZ, SE CONSIDERA EL PRIMERO DE LA MARCA ABARTH, INICIANDO UNA EXITOSA TRAYECTORIA EN LOS AUTOS DE COMPETICIÓN Y SPORT.

Y TAMBIÉN TIENE UN VALOR ÚNICO, IRREPETIBLE, EN EL ÁMBITO DEPORTIVO. ES EL AUTO CON EL CUAL EL GENIAL TAZIO NUVOLARI CONQUISTÓ SU ÚLTIMA VICTORIA, SIENDO ADEMÁS LA ÚLTIMA CARRERA EN LA QUE PARTICIPÓ. COMO EN TANTOS OTROS CASOS, ESTE MISMO AUTO LLEGÓ A NUESTRO PAÍS, PARTICIPÓ DURANTE VARIOS AÑOS EN CARRERAS LOCALES, Y LUEGO DE UN LARGO OLVIDO Y CASI DESAPARICIÓN, FUE RECUPERADO DEFINITIVAMENTE PARA NUESTRO PATRIMONIO HISTÓRICO POR UN APASIONADO DE LA MARCA. AQUÍ SU HISTORIA.

NACE EL PROYECTO

En 1946, Cisitalia irrumpió en el automovilismo italiano en forma vertiginosa, tanto en lo deportivo, como en el ámbito de los autos sport de paseo.

Su mentor, el poderoso industrial y empresario Piero Dusio, secundado por un grupo de colaboradores entre los que sobresalían Giovanni Savonuzzi, Dante Giacosa, y Piero Taruffi, presentó un monoposto muy liviano, equipado con mecánica derivada del Fiat 1100.

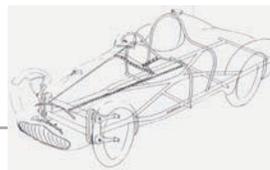
Era el modelo D46 cuyo exitoso debut se produjo el 3 de setiembre de 1946 en el Circuito del Valentino, en ocasión de la Coppa Brezzi, reservada para máquinas de hasta 1.500 cc de cilindrada.

Allí se presentaron 7 ejemplares, confiados a Piero Taruffi, Raymond Sommer, Tazio Nuvolari, Franco Cortese, Louis Chiron, Clemente Biondetti y el mismo Piero Dusio que en ese orden ocuparon los primeros puestos de partida. La carrera fue ganada por

Dusio, y es precisamente aquella donde Tazio Nuvolari pierde el volante de dirección (ver nota en esta misma edición).



Chasis al desnudo. En primer plano el 04.



Primera versión carenada.

Luego de este exitoso debut, Dusio organizó una carrera exhibición monomarca en Egipto, y además los autos participaron en diversas carreras, que sirvieron para el surgimiento de jóvenes figuras como Alberto Ascari.

A su vez, Cisitalia participa el 22 de junio de 1947 en la Mille Miglia con cinco ejemplares, confiados a Taruffi-Buzzi (Berlinetta Aerodinámica N° 150), Dusio-Macchieraldo (Spyder "Razzo" N° 164), Nuvolari-Carena (Spyder N° 179), Minetti-Facetti (Spyder N° 172), y Bernabei-Pacini (Berlinetta "Cassone" N° 175).

A pesar de la menor potencia respecto de otros participantes, tres Cisitalia arriban en segundo (Nuvolari), tercero (Bernabei) y cuarto lugar (Minetti), detrás del Alfa Romeo 8C 2900 B ganador de Romano y Biondetti. Por su parte, se presenta en el Salón de París de 1947 un auto que quedaría en la historia de la marca: el Coupe Grand Sport 202, un diseño obra de Savonuzzi magistralmente realizado por Pininfarina, siendo uno de los más logrados de esa época, lo cual le valió que un ejemplar estuviera exhibido en forma permanente en el Museo de Arte Moderno de New York.

Paralelamente Dusio comienza con el proyecto del Grand Prix, contactando al Estudio de Ferdinand Porsche (ver RC N° 15).

Iniciado el mismo, dentro de la Squadra Piero Dusio, Giovanni Savonuzzi comienza a proyectar dos autos más simples y menos costosos que el modelo 202; uno de ellos, un Sport Spyder de competición, sería el modelo 204.

De inmediato se diseña el chasis, partiendo de dos caños de perfil alar unidos por un

travesaño central, con una distancia entre ejes de 210 cm, en lugar de los 240 del 202, inspirado en el del Grand Prix, el cual ya se encontraba en construcción en Torino.

El mismo Savonuzzi proyecta la carrocería, de líneas muy sinuosas, y cuidando especialmente el aspecto aerodinámico para obtener la menor resistencia al viento.

Otro elemento derivado directamente del proyecto GP es la suspensión delantera de barras de torsión, novedad aportada por Carlo Abarth y Rodolph Hruska, que decidieron sustituir el elástico transversal del 202, otorgando una notable mejora en cuanto a comportamiento, estabilidad y precisión de manejo.

A tal fin, cinco juegos de suspensiones delanteras fueron traídos directamente de Gmünd, sede de Porsche, por el mecánico y copiloto Cornelio Maffiolo para equipar este modelo. Los dos primeros ejemplares, carrozados por Rocco Motto (que luego carrozó los demás chasis) tuvieron la primera versión aerodinámica, y estaban equipados por el motor de 4 cilindros Cisitalia, derivado del Fiat. Fueron conducidos por Adolfo Macchieraldo, Guido Scagliarini, Felice Bonetto, Piero Taruffi, y Manlio Duberti durante los primeros meses de 1948, quienes a pesar de lo limitado del motor, que erogaba apenas 75 HP, se destacaron de inmediato en carreras de montaña y circuitos trabados.

UNA PEQUEÑA SERIE – ÉXITO INMEDIATO

A partir de estas primeras actuaciones, Savonuzzi realiza importantes modificaciones especialmente en su carrocería, modificando la parte delantera, dejando más visibles las ruedas, e incorporando una parrilla de radiador ovalada muy similar al Grand Prix.

Si bien hay registros de chasis hasta el número 08, por los antecedentes deportivos de cada uno, y por el hecho que solamente se trajeron 5 suspensiones delanteras, podemos afirmar que solamente se construyeron



Pontedecimo-Giovi. 18 de Septiembre de 1949. Una de las pocas ocasiones con 4 juntas.

5 ejemplares diferentes, con muy poca diferencia de tiempo entre unos y otros, con evoluciones en algunos casos, que llevan a 8 identificaciones, a saber:

Chasis 01, evoluciona probablemente en el 05

Chasis 02

Chasis 03, evoluciona en el 04 (el auto de esta nota), y en el 08.

Chasis 06

Chasis 07

De hecho, hoy sobreviven restaurados el 02;

04; 05; 06 y 07.

El piloto más exitoso al volante del primer Cisitalia 204 A, y posterior Abarth 204 A, fue Guido Scagliarini, quien obtuvo los campeonatos de Sport Nacionales hasta 1.100 cc en 1948 y 1949, con victorias en Biella-Oropa, Aosta-Gran San Bernardo, Circuito di Reggio Emilia, Susa-Moncenisio, Pontedecimo-Giovi. Respecto del chasis 04 objeto de esta nota, y según la profunda investigación realizada por Sergio Lugo, Alessandro Scagliarini (primo segundo de Guido) y Mario Simoni materializada en el libro "Il Mistero 204", debuta el 3 de abril de 1950 con Nuvolari en la Targa Florio, bastante después que fueran construidos los restantes. A su vez, el chasis 03 participa en una sola carrera durante 1949, conducido por Scagliarini. Fotos de ambos autos de la época muestran similitudes en algunos detalles de la carrocería, lo que lleva a afirmar que el 04 es evolución del 03. De hecho en diversas partes del auto, se encuentran estampados tanto los números 3, como TEL04 (por telaio: chasis), e incluso TEL 08.

Todos estos autos estaban pintados de color plateado, al igual que el Grand Prix, lo cual

AUTOS DE CARRERA

confirma claramente el origen germánico del proyecto.

ADIOS CISITALIA, HOLA ABARTH

La gran inversión realizada en el proyecto del monoposto Grand Prix, pone a fines de 1948 en serios aprietos a Cisitalia. Además, las ventas del Sport 202 se hacen muy lentas debido a inconvenientes en el abastecimiento de insumos por parte de la Fiat, con lo cual no se generan los ingresos necesarios para continuar, ya no solo con estos desarrollos, sino para mantener la empresa en marcha. Además, por entonces Dusio había sido tentado por el gobierno argentino para radicarse en nuestro país y constituir la primera fábrica de autos nacionales, lo cual hace que finalmente Dusio emigre a Argentina, fundando Autoar, y trayendo algunos ejemplares del modelo 202, y el Grand Prix sin terminar.

En febrero de 1949 comienza un período de administración controlada (una suerte de concurso preventivo), que obliga a cancelar algunos proyectos, como la fabricación del modelo 204 coupe, el 205 coupe y el motor 205, así como vender todo el stock de 202 existente.

Todo esto, sumado a los fondos personales aportados por Dusio, permiten pagar las deudas y en febrero de 1950 se constituye la Società d'Esercizio Cisitalia, gestionada por Carlo Dusio, hijo de Piero, continuando con la producción del 202, y comenzando con la construcción de otros modelos como el 303 DF, el 808 XF y el 505 DF, continuando hasta 1964, aunque sin el estilo revolucionario que había tenido la marca en sus comienzos. Mientras tanto, Carlo Abarth (nacido en Viena el 15 de noviembre de 1908) que fuera representante de Porsche en Italia, y Director Deportivo de la Squadra Carlo Abarth, viendo como se desmoronaba Cisitalia, ve la oportunidad para lanzarse por su propia cuenta como preparador y proveedor de partes de autos, para lo cual

solicita ayuda financiera a Armando Scagliarini, padre de Guido, quien se convierte en el principal accionista de Abarth & C. Srl., empresa creada el 31 de marzo de 1949 con el objeto de producir accesorios y agregados para automóviles sport y de competición, además asistencia, producción en serie, y representación y venta de combustible para competición.

Una de sus primeras medidas, fue la de incorporar a buena parte del staff de Cisitalia, quedando los puestos principales a cargo de Armando Scagliarini (Presidente), Carlo Abarth (Director General y Responsable Técnico), Guido Scagliarini (Gerente Comercial), Ing. Luciano Scholtz (Oficial Proyectista), Adolfo Macchieraldo (Probador y Piloto), entre otros.

Abarth llega a un acuerdo con Dusio por el cual le cede todos los 204 A de la Squadra Piero Dusio, la cuales a partir de ese momento, pasan a formar parte de la Squadra Carlo Abarth. Por lo tanto se considera al 204 A el primer Abarth.

Por su parte, en la negociación con Dusio adquiere el proyecto avanzado del modelo 205 Coupe, el cual desarrollaría para su presentación en la Mille Miglia de 1950.

Algunas cuestiones de celos profesionales entre Guido Scagliarini y Abarth provocan el alejamiento de aquel a fines de 1949. Es que Abarth, quien además de técnico conocía bastante de marketing, buscaba figuras de renombre para difundir sus productos.



TAZIO NUVOLARI, EMBAJADOR DE LA MARCA

Luego de la Segunda Guerra, Nuvolari era un hombre mayor y enfermo, lo cual hizo que no compitiera regularmente en las carreras que iban reanudando su realización. Sin embargo, colaboró activamente en el desarrollo de nuevas marcas, como Ferrari y Cisitalia.

En este último caso, fue parte del equipo que debutó con el D46, y además fue muy importante el nexo que hizo entre Dusio y Ferdinand Porsche para la realización del proyecto Grand Prix, debido a su relación previa con el equipo Auto Union.

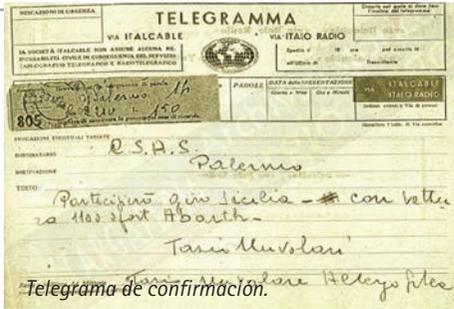
Además, íntimamente Nuvolari vio en el Cisitalia Grand Prix la posibilidad de un regreso a lo grande en un auto cuyas características lo hacían muy competitivo.

Sin embargo, numerosos inconvenientes fueron dilatando este proyecto, y con ello el entusiasmo de Nuvolari.



No obstante, la gran relación con todos los miembros de la Squadra Piero Dusio, hizo que aceptara la invitación de Carlo Abarth para correr con uno de los autos de su equipo –ahora Squadra Carlo Abarth–, precisamente el 204 A chasis 04.





Telegrama de confirmación.

Además Nuvolari colaboró en una importante campaña publicitaria para difundir el "Comando Cambio al Volante Abarth" cuya publicidad es una imagen de Tazio sentado al volante de una Fiat Giardiniera mostrando esta transformación mecánica.

Luego de algunas pruebas con el auto, las cuales tuvieron una amplia cobertura mediática -producto de la enorme popularidad del piloto mantovano-, Nuvolari solicitó a Abarth algunas pequeñas modificaciones de acuerdo a su gusto y conveniencia, y se alistó a participar en el 10° Giro di Sicilia-XXXIV Targa Florio, a realizarse el sábado 2 de abril, y la VIII Salida al Monte Pellegrino, prevista para el lunes 10, feriado de Pascua. Para los organizadores, la presencia del gran Tazio representaba una atracción especial, lo cual hizo que le ofrecieran una prima de partida de un millón de liras, una suma muy importante para la época.

También representaba una buena promoción para la flamante Abarth, que necesitaba consolidarse dentro del ámbito deportivo como una nueva opción.

Nuvolari eligió cuidadosamente a su copiloto, que debía ser pequeño como él para repartir equilibradamente el peso en un auto tan liviano. El mecánico Mario Maggio fue el elegido para acompañarlo en esta oportunidad.



Nuvolari probando el auto por primera vez.



Con el número 358, se dispuso a largar la que sería su última carrera en circuitos, y comenzaron los problemas. Un inconveniente eléctrico lo dejó sin luces, obligándolo a correr detrás de otros autos hasta que aparecieran las primeras luces de la mañana. Ahí apuró el ritmo, y en eso estaba cuando en el difícil tramo entre Castelvetro y Menfi, al esquivar a un auto detenido que se encontraba atravesado, tuvo que realizar una brusca maniobra saliendo del camino que dañó la dirección y produjo su abandono. Seguramente en su plenitud física y deportiva de 20 años antes, Nuvolari hubiera seguido en carrera, pero su salud débil se lo impidió.



Sin embargo, tuvo su revancha ocho días más tarde. La Salida al Monte Pellegrino era una trepada de 8,750 km. partiendo desde Palermo, en las cuales participaban autos agrupados en distintas categorías. Con el número 11:46 en sus laterales, y sin acompañante, precisamente a esa hora del 10 de abril largó Nuvolari con el Abarth 204 A, recorriendo ese trabado camino en subida en 6 minutos 21 segundos 7/10, a una

media de 82,526 Km/h, resultando quinto absoluto, y primero en la Clase Sport 1100. Años más tarde lo recordaba un espectador "de lujo", Vincenzo Florio, que en todas las ediciones siempre se ubicaba en el mismo lugar para verlos pasar, que el estilo de Nuvolari se mantenía intacto, dosificando la máquina y utilizando todo el ancho del camino, pasando a no más de un centímetro del muro del costado de la calle, algo que ningún otro competidor había realizado antes con tanta maestría y habilidad.

Esta sería la última carrera de Nuvolari, quien fallecía en agosto de 1953. Respecto de esta unidad, continuó corriendo durante ese año en diversas carreras, conducido por Vincenzo Auricchio y Libero Bazzini (Mille Miglia), Ugo Puma, Luigi Valenzano (1° en su clase en el GP de Pergusa), y en 1953 y 1954 con Ernesto Ferri al volante, consiguiendo otros resultados destacados.



La última largada.

Esta sería la última carrera de Nuvolari, quien fallecía en agosto de 1953. Respecto de esta unidad, continuó corriendo durante ese año en diversas carreras, conducido por Vincenzo Auricchio y Libero Bazzini (Mille Miglia), Ugo Puma, Luigi Valenzano (1° en su clase en el GP de Pergusa), y en 1953 y 1954 con Ernesto Ferri al volante, consiguiendo otros resultados destacados.

Esta sería la última carrera de Nuvolari, quien fallecía en agosto de 1953.

Respecto de esta unidad, continuó corriendo durante ese año en diversas carreras, conducido por Vincenzo Auricchio y Libero Bazzini (Mille Miglia), Ugo Puma, Luigi Valenzano (1° en su clase en el GP de Pergusa), y en 1953 y 1954 con Ernesto Ferri al volante, consiguiendo otros resultados destacados.

CONTINUIDAD DEPORTIVA EN ARGENTINA

A principios de los años 50, diversos entusiastas de los autos sport de nuestro país, comienzan a incorporar autos más modernos para participar en carreras organizadas por el Club de Automóviles Sport (CAS) fundado en 1948. Entre ellos se encontraba Lucio Bollaert, quien en 1950 encarga a Autoar (representante de Cisitalia en Sudamérica) un Abarth 204 A Spyder, abonando una importante suma de dinero en concepto de seña. Si bien se inician los trámites con la casa Abarth, la operatoria sufre una prolongada demora y Bollaert desiste de la operación.

AUTOS DE CARRERA

En 1954, Cisitalia Argentina S.A., empresa creada en 1951 para representar a Abarth y Cisitalia en la región, importa en setiembre dos unidades del 204 A Spyder, identificados con el número de chasis 04 y 07, siendo precisamente el primero de ellos el utilizado por Tazio Nuvolari, el cual es adquirido por el piloto local Jorge Saggese, en tanto el chasis 07 tuvo como primer dueño en nuestro país a Patricio Badaracco.

El debut del Abarth ex Nuvolari en nuestro país se produce el 31 de octubre de ese año en el Autódromo de Buenos Aires en ocasión del Premio Primavera organizado por el CAS, tripulado por Saggese, clasificando 14° (N° 38). Repite la posición el 13 de diciembre en otra competencia del CAS, en tanto el 23 de enero de 1955 corre en los 1.000 Km de la Ciudad de Buenos Aires, conducido por Saggese junto a Rafael Sedano Acosta (N° 46), abandonando. En la misma carrera también participa el otro Abarth conducido por Badaracco acompañado por Ernesto Tornquist (EMART), quienes finalizan en el noveno lugar (N° 48).

Esta carrera es la primera en la que participa un auto marca Abarth por el Campeonato Mundial de Marcas.

En la edición N° 57 de la revista Velocidad de abril de 1955, aparece un aviso de venta del Abarth de Saggese, denominado Abarth



Saggese en los 1.000 Km.



Otra toma de Silich.



Segunda Carrera en Argentina. El Abarth adelante.

Super Sport 1100, y destacando su *"chasis tubular, suspensiones tipo Porsche, línea moderna, velocidad 160 Km/h, excelente cabina de pilotaje y un peso de 550 kg."*

Justo para esa fecha, nuevamente lo corre Saggese en Rosario (llega 8°), y salvo una carrera en Buenos Aires en julio de 1956 conducido por Pereiro, el vehículo desaparece de la actividad por inconvenientes fiscales al momento de la importación.

Recién reaparece el 17 de agosto de 1958 en una carrera del CAS conducido por su nuevo dueño Oscar Victorio Silich, quien lo corre hasta mediados de 1964.

Durante ese período participó en 17 carreras, con algunos triunfos y otros resultados destacados en la Categoría Sport Velocidad Limitada, obteniendo el Campeonato de 1962 en la Clase E.

El 27 de junio de 1966, es adquirido por la Asociación Argentina de Automóviles Sport (AAAS) en 280.000 pesos según Acta N° 17, donde es utilizado hasta mayo de 1969 en que es vendido, como auto de entrenamien-



El Abarth con los colores de la AAAS.



Silich en Buenos Aires. 10 de marzo de 1962.

to de la Primera Escuela de Pilotos de Sudamérica de la entidad, cuyo primer egresado fue Jorge Omar del Río.

Su nuevo dueño lo desarma por completo, y comienza a repararlo y restaurarlo con la intención de utilizarlo como auto sport de calle. Sin embargo, al poco tiempo desiste y el auto queda desarmado durante un tiempo hasta que aparece su nuevo y actual propietario.

Respecto del otro Abarth, en 1960 lo adquiere Lelio Castelli quien le cambia el motor y le coloca un Studebaker de 6 cilindros. Con este auto participa también en los campeonatos del CAS y AAAS, obteniendo buenos resultados. Luego el auto queda guardado durante más de 20 años, muy deteriorado, hasta que en 1989 es exportado a Estados Unidos donde su nuevo propietario lo restaura por completo, y le coloca un motor Cisitalia (# 204A/019) proveniente de una Coupe 202.

RESURRECCIÓN Y REIVINDICACIÓN

Artífice no solo de la recuperación de este importante auto, sino de la confirmación de que efectivamente se trata del mismo ejemplar que utilizara Nuvolari, es el Doctor Sergio Lugo, reconocido coleccionista, pero por sobre todo un verdadero apasionado de Cisitalia desde muy joven, rastreando cuanto auto de la marca apareciera en Sudamérica, en muchos casos adquiriendo partes, autos desarmados, aun sin contar a veces con medios suficientes para ello, siendo en la actualidad Presidente del Cisitalia International Club para Sudamérica, además de Juez de FIVA.

Allá por 1978, toma conocimiento de este auto, y llega a un acuerdo con su dueño, por el cual le entrega su auto de calle –una coupe Fiat Osca- más mil dólares por los restos del auto.

Se trata del primer auto de la marca que compra Sergio.



AUTOS DE CARRERA



Sin embargo, iban a transcurrir 33 años hasta comenzar la restauración integral del auto. Durante este tiempo, en que las diferentes partes estuvieron guardadas por varios lugares, Sergio se fue documentando e investigando acerca del mismo.

Si bien enseguida concluyó que se trataba de un Abarth 204 A, un análisis minucioso del auto, algunas partes claves, confrontado con fotos y testimonios de la época durante años, lo llevaron a confirmar que efectivamente se trataba del auto de Nuvolari.

Algunos detalles, propios de este chasis y no coincidentes con los otros 204 A, que surgen de fotos y escritos son:

-La forma diferente del guardabarros delantero, "cerrado" en su parte interior.

-Un apoyo para el pie derecho -modificación especialmente requerida por el mismo Nuvolari-.



-Una pedalera especial por la baja estatura de Tazio.

-El parabrisas en dos partes, diferente a todos los otros ejemplares. Esto es porque Tazio, debido a sus problemas respiratorios, pidió que el mismo pueda ser rebatible para recibir más aire fresco.

-Una pequeña placa con la capacidad del tanque de combustible ubicado detrás del asiento.

Por supuesto, al confirmar que se trataba nada menos del último auto que condujera el genial piloto mantovano, además ganando su última carrera, la obsesión por la perfección en la restauración llegó a límites extremos, tarea realizada por el Taller Vikingo, Taller Cordaro, y un excelente chabista apodado "el paisa".

Luego de casi cinco años de un largo trabajo, se llegó a este resultado excelente, el cual tuvo su reconocimiento en la última edición de Autoclásica, obteniendo un importante premio. Pocos días más tarde fue el reencuentro del auto con el Autódromo de Buenos Aires, donde transcurriera casi toda su vida deportiva en nuestro país, ocasión en que tomamos las fotos de esta nota, jornada además donde el auto recibió un presente por parte de la AAAS.

En este período, Sergio se contactó con los familiares de Silich, quienes le acercaron aún



más información sobre el auto, e incluso le obsequiaron un trofeo obtenido por Silich.

Para este año 2012 está prevista su presentación internacional, nada menos que en la Mille Miglia Histórica, donde el auto corrió en la edición de 1950, y en la Targa Florio Histórica, evocación de la mítica prueba siciliana donde el auto participara en dos ocasiones: en 1950 con Nuvolari, y en 1954 antes de su embarque a Argentina, conducido por Ernesto Ferri. Seguramente tendremos oportunidad de referirnos a esta experiencia en próxima edición.

Otro auto clásico recuperado. Tal vez no sea de lo más selecto en cuanto a técnica, marca o potencia, pero tiene el plus incomparable de ser el último Cisitalia, el primer Abarth, y por sobre todo el último auto que corrió -y ganó- el gran Tazio Nuvolari.

Parece como mucho para un solo auto, pero sin embargo es así. Y está, como en sus mejores momentos, en nuestro país. 📍

