

**I RECORD ITALIANI:
LA STAGIONE DI ABARTH
Tavola Rotonda
Bassano del Grappa, 16 aprile 1994
Museo Bonfanti**

UGO FADINI

Sono stato invitato a fare da guida in questa giornata dedicata a Carlo Abarth e ai record di velocità per la serie di articoli che ho scritto sull'argomento per "Auto d'Epoca", un classico lavoro di riordino dell'esistente, per quanto scrupoloso, nel quale non si dice quasi nulla che già non fosse noto, anche se magari negli anni era stato dimenticato o frainteso.

Oggi, al contrario, avremo la possibilità di verificare e completare i dati già disponibili direttamente con molte delle persone, piloti e tecnici dell'Abarth, che hanno partecipato di persona ai tentativi di record.

Prima però un breve inquadramento storico che è probabilmente necessario nel caso dei record di velocità, argomento considerato secondario rispetto all'attività agonistica vera e propria; particolarmente negli ultimi decenni l'interesse per questo tipo di exploit, che un tempo avevano grande risonanza, si è gradualmente affievolito fino praticamente a spegnersi, se non per qualche vampata in rare occasioni, come per un nuovo record assoluto (ma è accaduto solo un paio di volte negli ultimi trenta anni), quando non piuttosto per l'inattesa prestazione velocistica di una vettura diesel.

Quando si parla di record il primo pensiero va a nomi come Campbell, John Cobb, Richard Noble, ai detentori cioè del **record assoluto di velocità su terra**, come si usa definire un record, che in realtà ufficialmente non esiste, essendo semplicemente, per pura convenzione, **la velocità più alta fra tutti i record mondiali ufficialmente omologati su una qualsiasi distanza**, che poi per ovvie ragioni risulta essere sempre **la velocità sul chilometro oppure sul miglio lanciato**.

L'Italia ha il suo piccolo, ma importante posto nell'albo d'oro del record assoluto, anche se in buona misura per merito di un pilota inglese, ed è particolarmente appropriato ricordarlo oggi, visto che sono giusto settanta anni da quel 1924 in cui, sul rettilineo di Arpajon, alle porte di Parigi, la **Fiat Mefistofele** di **Ernest Eldridge** strappò alla Délage di René Thomas il primato sul km lanciato a quasi 235

km/h di media: speriamo che la Fiat se ne ricordi e voglia celebrare in qualche modo questo anniversario importante.

Ma non è di questi primati che parliamo oggi.

I record che riguardano l'Abarth sono quelli sulle medie e lunghe distanze (dai 100 km in su), oppure al contrario, ma solo per l'ultima stagione di tentativi-quella del 1965/66-i primati di accelerazione sulle brevissime distanze. E si tratta quasi sempre di record "Internazionali" e solo in qualche caso di record "Mondiali".

Non so se tutti abbiano ben presente la differenza per cui, forse, vale la pena di ricordarla brevemente.

Si definiscono "Internazionali" i primati ufficialmente omologati dalla FIA, relativi a una determinata distanza o durata, per ogni singola categoria di veicolo e classe di cilindrata.

Un record "Mondiale" è invece la miglior prestazione su una specifica distanza o durata, senza riguardo alla classe di appartenenza del veicolo.

Negli **undici anni** di attività in questo campo **l'Abarth ha stabilito 113 record Internazionali in sei diverse classi**. Di questi, **cinque** sono risultati validi **anche come record Mondiali**: il più importante dei quali è quello stabilito sulle 72 ore dalla 1000 con motore bialbero e carrozzeria Pininfarina nel 1960, record strappato ad una Ford di cinque litri di cilindrata.

I record Internazionali stabiliti da vetture italiane sono in tutto poco più di 300: una rapida ricognizione mi ha permesso di contarne almeno 330, anche se il dato diventa più alto se si considerano i primati stabiliti nei primi anni venti su distanze che in seguito non sarebbero più state considerate valide dalla FIA.

Il dato che riguarda l'Abarth e indirettamente la Fiat (visto che, salvo in un caso, le vetture erano denominate Fiat-Abarth) assume un'importanza decisamente rilevante: i suoi primati sono infatti più di un terzo del totale; per chi ama le statistiche, salvo errori ed omissioni possibili, gli altri record sono suddivisi fra i 45 ottenuti dai due **Nibbio** del Conte **Giovannino Lurani** prima e dopo la guerra, cui vanno aggiunti, per logica successione, i 6 del **Colibri Stanguellini** di **Campanella**, già suo compagno di avventura col secondo Nibbio; altri 41 stabiliti da **Taruffi** con i suoi due **Tarf** nel dopoguerra; 31 dalla **Fiat**, con la **Mefistofele** e con la "**501**" di **Eugenio Silvani** negli anni venti e poi con le derivate Topolino della **Siata** e di **Raffaele Cecchini**; 28 dall'**Alfa Romeo**, alcuni per merito di piloti famosi, come Brilli-Peri, Varzi e Nuvolari; 20 dalla **Maserati**, grazie soprattutto all'**ing. Furmanik**; 17 dall'**OSCA**; 8 dalla **OM** (con una Superba); 5 dall'**Ansaldo** e altri 13 suddivisi fra la **SAM** di **Crespi**, il **Moscerino di Cecchini**, la **Cobra di Capanna** (nel dopoguerra) e

infine la **Piro-Piro di Sauro Stella**, l'ultima macchina italiana che si sia cimentata in un tentativo di primato.

C'è anche la **Ferrari** nell'albo d'oro, con tre record ottenuti da **Luigi Chinetti** con la 166 già vincitrice a Le Mans.

La gran parte di questi primati sono stati stabiliti nelle categorie minori, quelle stesse in cui ha dominato l'Abarth e solo in queste categorie le vetture impiegate sono state, in molti casi, appositamente progettate.

Nelle categorie superiori sono state invece impiegate normali vetture da turismo, oppure vetture da corsa nate per altri usi, come le Alfa Romeo P2 e Bimotore o le varie Maserati. Il ché non ha impedito alcuni risultati di tutto rispetto, visto che **29** di quei primati sono risultati validi come **record Mondiali**: oltre ai cinque dell'Abarth e a ben otto della Mefistofele, anche alcuni della OM, della Ansaldo, della stessa Fiat, dell'Alfa Romeo hanno costituito per qualche tempo le migliori prestazioni assolute per una data distanza o durata.

Ne vorrei ricordare almeno uno, oltre naturalmente al già citato assoluto della Mefistofele, ed è quello di Borzacchini sui 10 km lanciati, con la Maserati 16 cilindri nel 1929, un primato che avrebbe resistito per qualche anno prima di venire battuto niente meno che dal "Blue Bird" di Malcolm Campbell. Tutti negli anni Venti e Trenta, comunque: **gli unici mondiali del dopoguerra per l'Italia sono stati quelli di Abarth**

E torniamo all'Abarth, che per noi italiani è tanto sinonimo di record quanto il nome di Campbell lo è per gli inglesi.

Vi sono altri aspetti della lunga avventura della Casa dello Scorpione nel mondo dei record di velocità che la rendono unica e ben degna dell'attenzione che le stiamo finalmente dedicando oggi: fra il 1956 e il 1966, nell'arco di undici anni di attività quasi continua, con solo due brevi interruzioni nel 1961/62 e nel 1964, Abarth ha impiegato ben undici vetture diverse, appartenenti a sei diverse classi per ottenere i risultati di cui si diceva, e ben sei di queste vetture sono state realizzate appositamente.

Nel dopoguerra non esiste alcuna esperienza paragonabile a quella dell'Abarth: per risultati, ma ancor più per impegno tecnico e umano profuso nella realizzazione e gestione di un così gran numero di vetture, ognuna delle quali utilizzata poi in più sessioni di tentativi, in quella che, per l'Abarth, era in pratica una vera e propria stagione agonistica parallela a quella delle competizioni in circuito, che pure impegnava e non poco la Casa dello Scorpione e su fronti diversi (Turismo, Gran Turismo e più tardi Sport e di formula).

Negli anni, quella di Carlo Abarth per i record era diventata evidentemente una vera passione, come potranno confermarci quelli fra i presenti che con lui hanno lavorato.

Non si spiegherebbe altrimenti quell'ultima campagna di tentativi di record, negli anni 1965 e 1966, tutta dedicata a primati di accelerazione, di contenuto tecnico e pubblicitario piuttosto limitato. Una passione che tra l'altro lo avrebbe dovuto vedere attivamente coinvolto, cosa che oggi pochi ricordano, anche in un **progetto di attacco al record assoluto basato sul progetto** del tecnico della Porsche **Leopold Schmidt** per una vettura rivoluzionaria che doveva essere mossa da un motore a reazione Bristol Orpheus, quello del Fiat G91.

La macchina, a quanto si sa, avrebbe dovuto essere costruita proprio dall'Abarth; come spesso in questi casi, né Schmidt né Abarth furono capaci di trovare i fondi necessari e non se ne fece nulla. Anche su questo tema sarebbe interessante sentire qualche ulteriore testimonianza.

LORENZO AVIDANO

In effetti il progetto era andato abbastanza avanti; io fui mandato addirittura in America a cercare un posto adatto per il tentativo, nel Texas, in una pista della Goodyear, credo, dove c'erano solo serpenti e scorpioni... Era una pista sopraelevata, ma non molto. E andai anche al Lago Salato. Poi, come dice lei, anche per motivi finanziari, non se ne fece nulla. Il progetto della macchina era abbastanza interessante.

FADINI

L'avventura Abarth nel mondo dei record era cominciata per tutt'altre ragioni: essenzialmente per esigenze pubblicitarie. Si era nel **1956**, la Fiat 600 era stata presentata l'anno prima e Abarth aveva subito intuito che quella dell'elaborazione sportiva di una vettura tanto popolare poteva essere la chiave per una sua eventuale affermazione commerciale, che non poteva certo venirgli dalle sport e gran turismo realizzate in pochi esemplari fino ad allora.

Occorreva, però, qualcosa di eclatante che richiamasse subito l'attenzione del pubblico sulle sue elaborazioni, che non erano evidentemente le sole offerte sul mercato.

Le vittorie in corsa sarebbero certo venute, ma avrebbero richiesto tempo, almeno una stagione o due, per fare il loro effetto: ci voleva una affermazione indiscutibile e ottenibile rapidamente. Una serie di record sembrò ad Abarth la soluzione migliore.

Il problema fu naturalmente affrontato con un occhio ai costi; quindi non fu realizzato un telaio speciale ma ci si limitò a modificare quello della 600 (anzi, della "750 Fiat-Abarth"), dotandolo però di una carrozzeria speciale, un po' certo per motivi tecnici, ma anche con un occhio allo spettacolo.

La realizzazione fu affidata a Bertone, sembra per l'ottimo motivo che le Abarth erano state spesso battute dalle Stanguellini carrozzate appunto da Bertone: Abarth non poteva accettare l'idea che qualcuno potesse far meglio di lui in fatto di meccanica e si era quindi convinto che la superiorità delle Stanguellini doveva essere per forza merito della carrozzeria

La nuova vettura, disegnata da Franco Scaglione, fu presentata al Salone di Torino, orchestrando opportunamente una grande attesa per le sue prestazioni in pista; poi, dopo una prima sessione, diciamo, "di collaudo", in cui comunque la vettura stabilì il suo primo record, sulle 24 ore, tutto fu pronto per il grande show.

Su suggerimento di Giovannino Lurani, allora direttore di Auto Italiana ed esperto recordman, Abarth organizzò un vero colpo di teatro, affidando la guida della vettura ad un qualificato gruppo di giornalisti-piloti internazionali, garantendosi così la massima copertura stampa per il suo successo.

Successo che puntualmente arrivò, anche se, per piccoli problemi che costrinsero la vettura a ripartire una seconda volta dopo una prima prova subito interrotta, i giornalisti in realtà la guidarono ben poco, presto sostituiti dai fidi Poltronieri, Cattini e Thiele, tre piloti che negli anni a venire avrebbero percorso letteralmente migliaia di chilometri sulle auto da record dello Scorpione.

I giornalisti fecero la loro parte dando ampio risalto all'exploit della piccola vetturessa, che aveva stabilito tutti i record fra i 5000 km e le 72 ore, e proiettando il nome di Abarth in tutto il mondo.

Il quale Abarth era ben deciso a trarre il massimo da questo investimento in immagine e ripresentò presto la vettura dipinta in modo completamente diverso, immagino per dare l'impressione che si trattasse di una vettura diversa, con un motore di cilindrata ridotta a 500 cc, e poi ancora aumentata a 800 cc per conquistare altri record in categorie diverse.

Abarth ritornò al motore 500 quando la FIA mancò di omologare la maggior parte dei record ottenuti in precedenza con quel motore, questo dopo aver fornito, per colpevole distrazione, una lista di record non aggiornata, sulla quale egli aveva basato il programma di corsa (l'inefficienza della FIA nell'occuparsi di record, come del resto di altri aspetti delle competizioni automobilistiche è quasi leggendaria).

La raccolta totale di **primati** in quel primo anno era stata di **ben venti in tre diverse categorie**, per distanze comprese fra le 500 miglia e i 10.000km e per durate fino a 72 ore.

Il fatto che già l'anno successivo, nel **1957**, Abarth si ripresentasse con una vettura completamente nuova, ma nuovamente dotata del motore 750, per riconquistare in definitiva primati già suoi, sembra

sia dovuto ad un curioso episodio che ha come protagonisti Valletta, allora alla guida della Fiat, Abarth e Pininfarina.

Abarth in realtà, visto il successo ottenuto, voleva sì ritentare la via dei record, ma con ambizioni maggiori e stava costruendo, questa volta con la collaborazione di Pininfarina, una vettura che doveva essere mossa dal motore della Giulietta, dapprima di cilindrata leggermente ridotta per rientrare nella classe G (fino a 1100 cc) e successivamente aumentata al limite della classe F (fino a 1500).

Una vettura per la quale stavolta era stato appositamente progettato un telaio a metà fra traliccio e scatolato in cui il motore era montato in posizione centrale posteriore, secondo una tecnica allora ancora all'avanguardia.

Valletta era venuto a saperlo e, irritatissimo, aveva praticamente imposto, visto che non si poteva ormai evitare la nascita di una Alfa-Abarth, che perlomeno venisse approntata una analoga vettura con motore Fiat.

Si racconta che la nuova vettura, pure dotata di un telaio appositamente disegnato, simile ma diverso da quello dell'Alfa e dotato di una carrozzeria quasi identica, salvo le dimensioni e la lunghezza delle pinne, sia stata approntata in appena un paio di settimane; quanto mancava al Salone di Ginevra nel quale le due macchine sarebbero state presentate fianco a fianco, suscitando grande impressione per le loro forme decisamente originali, oltre che elegantissime.

Verificheremo più tardi questa circostanza: fatto sta che comunque, anche se Abarth non poteva prevederlo, quello fu un colpo di fortuna per lui, visto che l'Alfa-Abarth, dopo una prima uscita molto promettente, con la conquista di cinque record, subito all'inizio di un nuovo tentativo sulle lunghe distanze fu protagonista di un disgraziato incidente dovuto allo scoppio di un pneumatico, che per qualche attimo fece addirittura temere per la vita del pilota, Alfonso Thiele.

La vettura rimase troppo danneggiata per essere riparata, ma per fortuna c'era a disposizione la Fiat-Abarth 750 che, neanche due mesi più tardi, scese in pista per conquistare, in tre giorni di corsa ininterrotta, ben 15 record, alcuni a oltre 180 kmh di media, seguiti poi da altri tre stabiliti qualche mese più tardi utilizzando per la prima volta il nuovo bialbero, destinato a diventare famoso sulle piccole GT dello Scorpione.

Il 1957 si era dunque chiuso con **23 nuovi record** all'attivo **in due diverse classi**. Ancora niente in confronto con quanto l'Abarth avrebbe ottenuto l'anno seguente, quando furono impiegate ben quattro diverse vetture.

Ma il **1958** era destinato ad essere ricordato come **l'anno della 500**:

la Fiat l'aveva presentata nel luglio del 1957 e Abarth aveva subito pensato di ripetere l'esperienza positiva fatta sulla Seicento, presentando subito le sue famose cassette di trasformazione; per pubblicizzarle, ormai era una scelta naturale, mise in cantiere una nuova vettura da record, ancora in collaborazione con Pininfarina.

Intanto pensò di utilizzare la berlina Fiat di serie per un primo attacco ai record su lunga distanza: per prudenza, diversamente dal solito, all'impresa non fu dato all'inizio troppo risalto.

I giornalisti, come pure i dirigenti della Fiat, vennero a sapere quasi per caso che una 500 stava girando ormai da giorni sulla pista di Monza ad una media superiore ai cento orari.

Dopo sette giorni di marcia ininterrotta la piccola torinese aveva percorso a quella velocità oltre diciottomila km. Un biglietto da visita eccezionale per la piccola di Mirafiori che di pubblicità aveva molto bisogno, visto che ancora stentava a trovare una sua collocazione nel mercato.

Ma era ancora niente: in settembre la vettura aerodinamica, dotata di un inedito telaio tubolare e così piccola da sembrare quasi una vettura per bambini anche per il suo colore giallo, esordì con la conquista di diciassette record in dieci giorni di marcia, con medie che dagli oltre 130 kmh dei primi tre giorni scesero progressivamente ai 116 kmh finali soltanto a causa delle avverse condizioni atmosferiche, che tra l'altro consigliarono di sospendere il tentativo a quel punto, mentre l'obiettivo iniziale era addirittura quello dei centomila km. Appena due settimane più tardi, con un motore più potente, ne avrebbe conquistati altri su distanze più brevi a oltre 150 kmh di media e poi di nuovo l'anno seguente a oltre 160 kmh, per un totale di 28 primati, il più grosso bottino di una singola vettura Abarth.

Ma nel 1958 raccolse ancora qualche primato anche la 750 dell'anno precedente e scese di nuovo in pista pure la 1100 Alfa, ricostruita e dipinta con i colori al contrario, forse per scaramanzia: se questa fu la ragione, non servi a nulla; la macchina era nata sotto una cattiva stella e per la seconda volta fu protagonista di un incidente, molto simile a quello dell'anno prima, protagonista stavolta Guarnieri, che metteva la parola fine alla sua vita agonistica.

Poco male: in totale, nel 1958 l'Abarth aveva conquistato **34 record**: resterà il più grosso risultato in una singola stagione. Il totale dei tre anni era di 77 primati.

Nel **1959** non comparve nessuna nuova vettura e i soli nuovi record furono quelli già citati della 500. Ma si stava già lavorando a quello che doveva essere l'exploit più clamoroso: la conquista di un record mondiale, che doveva essere, nei progetti, quello delle 10.000 miglia, con il motore bialbero, ormai ben collaudato, ma da utilizzare nella nuova versione da un litro.

Nel **1960** venne quindi realizzata ancora una nuova vettura, anch'essa come la 500 con telaio tubolare e con una nuova carrozzeria di Pininfarina che riprendeva le linee della 500, ma in forma più equilibrata e pulita: una macchina compatta, essenziale ed elegante, oltre che, come si vedrà, davvero molto efficiente.

Come sempre fu organizzato un primo tentativo "di collaudo", ancora con il motore 750, durante il quale furono stabiliti comunque quattro record; poi, una settimana più tardi, dotata del 1000 bialbero, la macchina partì per quella che sarebbe rimasta come l'impresa più gloriosa di Abarth, **la conquista di un record mondiale.**

Non quello delle 10.000 miglia, però, perché la corsa della vettura, allo scadere del terzo giorno di gara, quando era alla guida Maglioli, rischiò di finire male.

La storia è ben nota: ancora una volta le condizioni atmosferiche si erano accanite contro l'Abarth e un vero e proprio uragano aveva fatto perdere al pilota il controllo della vettura che aveva capottato o piroettato ripetutamente, a seconda dei racconti, finendo poi sulle quattro ruote, ma ferma e inservibile: Abarth però, tabelle dei tempi alla mano, aveva visto che, oltre a sette primati internazionali già conquistati, aveva già in tasca anche il record mondiale sulle 72 ore, a patto di portare in tempo la vettura fino al traguardo; cosa che andava fatta senza che nessuno, tranne il pilota, la toccasse, come imponeva il regolamento.

Fu così che Maglioli si trovò a spingere la recalcitrante vettura per quasi un'ora sotto una pioggia battente: pilotare per Abarth dava certo grandi soddisfazioni, ma aveva pure i suoi svantaggi... Vorrei che più tardi l'episodio ci venisse raccontato nei dettagli dai testimoni, dal dr. Avidano, per esempio, che, come direttore sportivo, è stato presente a questo, come a tutti i tentativi di record dell'Abarth, perché è uno di quegli episodi su cui si è costruita la leggenda di Carlo Abarth, burbero e dispotico e insieme capace di geniali improvvisazioni.

La vettura poi fece il giro dei Saloni dell'Automobile finché pian piano scomparve dalla circolazione, cosa che mi aveva fatto pensare - e l'ho scritto su Auto d'Epoca - che potesse essere stata venduta all'estero. Sono invece ben felice di poter smentire le mie stesse parole: la vettura, come ho scoperto solo pochi giorni fa, era sempre rimasta in custodia del Centro Storico Fiat ed è attualmente esposta al Museo dell'Automobile di Torino, assieme ad un'altra Abarth da record che indicavo come probabilmente scomparsa, la F2 approntata per i record di accelerazione di cui diremo fra breve.

Ma a questo punto vi starete chiedendo: e la macchina che sta davanti a noi, allora, che cos'è? E' questo il piccolo mistero che mi piacerebbe fosse risolto una volta per tutte. Viene di solito confusa,

anche dalla stessa Pininfarina, con la macchina del mondiale, anche se in realtà gli unici record al suo attivo sono due dei primati di accelerazione stabiliti nel 1965, ottenuti col motore 750.

E nessuno sembra ricordare quando sia stata realizzata: forse in epoca successiva alla vettura del mondiale, con l'intenzione, mai concretizzata, di conquistare nuovi record? o forse, come da alcuni indizi mi sono convinto io, contemporaneamente a quella, come progetto alternativo, frutto di una filosofia opposta da mettere a confronto per poi scegliere la vettura più affidabile delle due?

Attendiamo una risposta chiarificatrice da chiunque sia in grado di darla, visto che neppure Mario Colucci, progettista della vettura del mondiale ricorda di averne progettata un'altra.

La storia dell'automobile è affascinante anche per questi piccoli misteri sui quali tutti si abituano a glissare senza cercare di approfondire, come hanno fatto finora tutti gli autori di scritti sull'argomento.

Comunque sia, tornando alla nostra cronistoria, per un paio d'anni di nuovi record all'Abarth non si parlò più.

Poi, nel **1963** fu la volta della 2300S Coupé, macchina per la quale Abarth aveva un debole: già in precedenza aveva realizzato dei bei coupé sul telaio della berlina, poi la Fiat gli aveva affidato parte dello sviluppo del suo coupé di serie e infine il collaudo di ogni esemplare: logico che egli si volesse togliere lo sfizio di qualche record anche con questa vettura: l'impresa riuscì, anche se solo parzialmente, con la conquista di quattro record in tre giorni di corsa invece dei sette previsti: la coppa dell'olio si ruppe infatti per l'urto contro un non meglio identificato corpo contundente.

La saga dei record Abarth si chiudeva con due anni, **1965 e 1966**, in cui l'obiettivo diventavano primati di carattere completamente opposto rispetto a quelli conquistati fino allora: record di accelerazione, alcuni dei quali, sulle distanze del mezzo miglio e dei 500 metri, erano di recente istituzione, tanto che per alcune classi non erano stati ancora stabiliti ed erano quindi facilissimi da conquistare; un'ottima occasione per poter portare senza troppo sforzo il numero dei record all'attivo oltre la cifra fatidica di 100.

Ma siccome, nel suo piccolo, Abarth faceva sempre le cose in grande, per le sedute del 1965 furono preparate ben quattro diverse vetture: la "vecchia" Pininfarina, quella che vediamo qui, col motore 750, una sport serie OT col 1450 e poi due telai F2, uno con il solito bialbero da un litro e l'altro col due litri della Simca-Abarth.

Per la classe due litri i record c'erano già, li aveva appena stabiliti la Porsche di Huschke Von Hanstein, direttore sportivo della Casa di Stoccarda e vecchio amico-rivale di Abarth; siccome nessun contendente si era ancora fatto sotto nelle classi superiori, quei

record erano anche validi come mondiali: ad Abarth non pareva vero di poter tentare di stabilire due nuovi record mondiali, strappandoli oltretutto proprio al rivale.

Perciò decise di guidare personalmente la vettura. Prima però volle stabilire personalmente anche **il record numero 100** e per non correre rischi scelse la classe 1000, dove il record ancora mancava e non fu un problema stabilirlo con la F2.

Poi, dopo questo piccolo 'allenamento', fu la volta della due litri e Abarth riuscì a cavarsi anche quell'ultima soddisfazione, quella di entrare di persona nell'albo d'oro dei record mondiali. Steinmetz e Poltronieri si occuparono poi di completare il bottino con le altre vetture.

L'anno dopo, le due monoposto scesero di nuovo in pista per migliorare i primati, che nel caso della classe 2000 erano nel frattempo passati alla BMW. Per l'occasione, la 2000 era stata trasformata in un vero e proprio dragster, con il motore in posizione fuoribordo, dietro l'asse posteriore per favorire la trazione delle ruote motrici. Ancora cinque record il risultato, da aggiungere ai dieci dell'anno precedente.

A fine stagione il proposito era quello di ritornare in pista anche l'anno seguente, ma poi non se ne fece più nulla e la lunga avventura si chiuse lì, senza clamori.

Prima di chiudere questa presentazione, vorrei ricordare i nomi dei piloti che hanno partecipato ai tentativi di record.

Innanzitutto i fedelissimi di Abarth e primi fra essi **Mario Poltronieri** e **Remo Cattini**, che le macchine le hanno pilotate praticamente tutte, e poi **Alfonso Thiele, Marino Guarnieri, Umberto Maglioli, Corrado Manfredini, Giancarlo Baghetti**. E poi gli "occasionalisti", chiamiamoli così: i sei giornalisti, Paul Frère in primo luogo e poi Lurani, Wilkins, Honneger, Cahier, Wieselmann; gli altri piloti: Della Beffa, Fraccari, Cabianca, Giuberti, Bassi, i due Crivellari, Toselli, Castellina, Rigamonti, Arena, Balzarini, Bianchi, Pilette, Ickx (non Jacky, suo fratello Pascal), Gausch, Demetz, i Leto di Priolo, Elio Zagato ed i piloti di casa dell'ultima stagione, Klaus Steinmetz e Hans Ortner.

NINO BALESTRA

Vorrei segnalare che fra quelli che Fadini ha definito "piloti occasionali", ne abbiamo qui uno, Eros Crivellari.

FADINI

Si, occasionali, ma è una semplice definizione. Gli altri erano piloti abituali di Abarth, semplicemente non hanno stabilito record. Un pilota ufficiale per lungo tempo, Hermann, non ha stabilito nessun record. Ho elencato solo quelli che sono entrati nell'Albo d'Oro dei record di velocità

MARIO POLTRONIERI

Io credo che sia più giusto che parli Avidano. Un po' perché mi ha fatto perdere un'Intereuropa per far vincere Thiele e allora ha sempre un debito.

Mi sembra giusto perché realmente lui, come il catcher nel baseball, ha una visione generale del campo e quindi decide come muovere. E poi perché era un duro.

Tutto sommato, io non ho fatto il servizio militare, ma poi mi sono fatto tre anni di Abarth e vi garantisco che sono diventato un duro. Dopo di che sono andato alla RAI e, come diceva Severo Boschi, piuttosto che lavorare ho preferito fare il giornalista.

AVIDANO

Parliamo per esempio dei rapporti Abarth-Fiat. Praticamente i rapporti di Abarth con Fiat incominciarono nel 1958, dopo il record della 500 di serie. Come già accennato, la Fiat 500 alla sua uscita aveva 19 CV, costava molto, non era molto veloce: faceva dai 90 ai 95 km/h.

Allora Abarth fece una serie di cento vetture, che personalmente collaudai sull'autostrada, che dovevano fare più di 100 km/h. Fino a quel momento i rapporti di Abarth con la Fiat non erano granché. Aveva fatto questi record con la Bertone, soprattutto per le ragioni che Fadini ha detto: doveva dimostrare che lui non era un truccatore, non era un mago del motore; era un costruttore che faceva delle vetture complete.

Tutte le vetture di Abarth non sono state solo "truccate" come motore. Non dimentichiamo che Abarth fu il primo ad applicare su una vettura di serie (di piccola cilindrata, perché mi pare che la Jaguar l'avesse già fatto) i freni a disco, tanto per dirne una.

Le macchine Abarth avevano tutte una loro filosofia ben chiara e completa.

La storia dei suoi rapporti con la Fiat ve la racconto così come la so attraverso le dichiarazioni di Abarth stesso e quelle dell'Ing. Brinatti che allora era il Direttore Commerciale.

Abarth organizza i record con la 500 in sordina - ne parlo volentieri perché il record della 500 per me è stato il più bello di tutti - come può confermare il nostro tecnico, l'unico tecnico da corsa che avevamo all'epoca, il Sig. Maffiodo qui presente.

Abarth ci manda a Monza con questa 500 che era stata aumentata di

potenza, ma non di molto: la macchina faceva 116 km/h ed era la massima velocità che poteva fare. Ci manda a Monza in febbraio, presenti naturalmente i commissari della Federazione Cronometristi, quindi tutto regolare.

Incominciamo a girare nel più assoluto segreto nei riguardi della stampa. E abbiamo avuto molta fortuna perché incomincia a nevicare: io ricordo benissimo le strisce sulla neve, le difficoltà dei piloti... La cosa ha creato un certo interesse da parte dei giornalisti, che hanno incominciato a parlarne.

Poi altro "colpo di fortuna", la nebbia. La nebbia è stato un problema piuttosto grave per i piloti: perché mi ricordo benissimo l'amico Elio Zagato che scende dalla macchina e mi dice: "se vuoi continuare, vai tu sulla macchina, ma io non vado più!".

Chi ha salvato la situazione in quella circostanza è stato Guarnieri che sale in macchina e gira come se la nebbia non ci fosse assolutamente. Io non so come ha fatto, ma è successo così. Quindi il record non fu interrotto e anche il fatto che sia continuato nonostante la fitta nebbia ha fatto notizia.

Durante questo record sono accaduti moltissimi episodi e non sono mancati gli inconvenienti: infatti il record finale, dopo sette giorni, si concluse a 108 kmh di media, mentre inizialmente viaggiavamo sui 115; è vero che c'erano i rifornimenti, ma abbastanza distanziati; se non ricordo male il turno di guida di ogni pilota era di tre ore ed era una gran barba, perché a 110/115 km/h tre ore di guida sulla pista di alta velocità di Monza devono essere un sacrificio molto grosso. Comunque la cosa fu fatta.

Cito un episodio che credo Maffiodo si ricordi molto bene. A un certo punto la temperatura dell'olio scende a 30 gradi: cosa facciamo, cosa non facciamo; il tecnico Maffiodo dice "mah, proviamo a coprire la coppa dell'olio" e così la copriamo con della gomma.

In quel momento arriva Abarth. Abarth faceva delle puntate a Monza con la sua Giulietta Veloce. Arriva in pista e vede questa faccenda intorno alla coppa; io ancora oggi non so perché abbia fatto tutta quella scena: mi ha fatto una scenata bestiale salendo e scendendo dalla macchina. E gridava, gridava, gridava.

Io e Maffiodo là, come due salami, con Restelli e i piloti che assistevano. Forse il palliativo che avevamo trovato era una sciocchezza: infatti dopo un po' la temperatura saliva, ma poi scendeva di nuovo. Io, così, ho detto come battuta: forse perché avevamo coperto la scritta Abarth della coppa!

Siamo andati avanti attraverso varie peripezie: mi ricordo che il regolamento prevedeva che bisognava avere a bordo della macchina i pezzi di ricambio eventualmente necessari. Così abbiamo dovuto sostituire una balestra rotta e anche qualcosa del motore facendo

diverse fermate.

Ma la cosa più interessante è stata che, mentre all'inizio eravamo completamente ignorati, dopo sette giorni sulla pista di Monza c'erano almeno dieci direttori Fiat a battere le mani a questa macchina all'arrivo.

Perché? Perché la Fiat aveva delle difficoltà in quel momento nel lancio commerciale della 500: la macchina costava troppo e aveva pochi cavalli. Così con il nostro record non è che abbiamo salvato la Fiat, ma abbiamo sicuramente contribuito al rilancio della macchina.

Comunque cominciarono lì i rapporti con la Fiat: dopo alcuni giorni Valletta chiamò Abarth nel suo ufficio alla presenza di Gajal e Brinatti, che erano i direttori allora in auge alla Fiat, e di molte altre persone. Valletta aveva fatto preparare una grande targa d'argento a ricordo del record, che Abarth ha tenuto poi sempre sulla sua scrivania, sulla quale era scritto: "All'ingegner Carlo Abarth" (lui non era ingegnere...). Gliela consegna e gli dice: "Signor Abarth, se ha bisogno di qualche cosa dalla Fiat si rivolga direttamente a me; io spero che lei sia contento dei rapporti che ha con la Fiat".

"Io non sono per niente contento", risponde subito Abarth fra lo sgomento dei direttori presenti.

"Perché?"

"Perché quando io devo comprare qualcosa dalla Fiat, devo comprarla a borsa nera". Che cosa intendeva dire? - perché non era neanche facile capirlo certe volte. Che tutte le volte che usciva qualcosa di nuovo dalla Fiat lui cercava di averla in anteprima per poter fare le sue trasformazioni, ma non riusciva mai ad avere qualche cosa dagli uffici tecnici Fiat. Quindi era costretto, dice lui, a comprare "a borsa nera", cioè tramite i concessionari.

Questa risposta è stata la fortuna di Abarth, perché otto giorni dopo è stato riconvocato dall'ing. Brinatti ed è nato quel contratto che è durato fino al 1971, fin quando l'Abarth è passata alla Fiat.

Il contratto, me lo ricordo ancora bene, era secondo lo stile del signor Abarth. Abarth quando correva in motocicletta, così mi diceva lui, non ha mai voluto contratti fissi, ma contratti con premio in caso di vittoria: "Se vinco voglio tanto", ed erano cifre anche alte per allora; però se non vinceva, se arrivava secondo, se arrivava terzo, non prendeva una lira.

Il contratto con la Fiat fu fatto con quel criterio: le vittorie di Abarth avevano una conseguenza finanziaria molto ben specificata: vittorie nazionali, internazionali, record, per ognuna c'era una certa cifra, tanto che Abarth allestì addirittura una specie di ufficio che raccoglieva le vittorie in tutto il mondo, perché quando un'Abarth (non solo della Casa ma qualsiasi Abarth dei clienti) vinceva, lui aveva diritto a una certa somma, che per diversi anni fu molto importante e

permise ad Abarth di fare molte delle cose che fece.

Io dico che però il contratto fu - è un'idea mia personale - fu purtroppo, come dire, un qualcosa che smorzò le possibilità di Abarth, perché la questione finanziaria legata a queste vittorie fece sì che Abarth facesse la classe 595, la 695, dove c'era praticamente solo lui e quindi erano vittorie sicure.

Secondo me, questo tolse ad Abarth, che sognava di seguire l'esempio della Porsche, la possibilità di fare una vettura sportiva tipo la Porsche o tipo l'Alpine. La questione finanziaria fu una specie di oppio, che non gli permise di fare altre cose.

Nel Giro di Sicilia, mi pare, o nella Targa Florio fece il quarto posto con Hermann e Cella: non gli interessava; il quarto posto, non serviva a niente. Quindi era un po' legato da queste cose.

L'altro fattore che, secondo me, impedì ad Abarth di realizzare una vettura sportiva completa (aveva quel Monomille che era una vettura bellissima e adatta per farne una serie per i clienti) fu la sua idiosincrasia per i problemi di carrozzeria. Guai se arrivava un cliente a lamentarsi per difetti alla carrozzeria! Il motore, il cambio, la meccanica erano il suo mestiere.

Allora lavoravamo con Allemano, che faceva le vetture su disegno di Michelotti, con Ellena, con Sibona e altri. Ma Abarth non sopportava i guai di carrozzeria e questo credo che sia stato uno dei limiti che non gli permisero di fare una macchina almeno come l'Alpine, che per anni ebbe una macchina non solo per le corse ma anche per i semplici sportivi.

Così il record della 500 fu l'inizio dei rapporti con la Fiat. Da quel momento Abarth, che faceva già una 600 trasformata 750, ottenne anche, nel contratto, di avere le macchine alleggerite, cioè di comprare le macchine dalla Fiat non più complete (cosa che lo costringeva a buttar via l'albero a gomito, i pistoni, e così via) ma già alleggerite; anzi riuscì addirittura ad ottenere di rimandare indietro le parti che non servivano, per esempio i freni. I rapporti con Fiat furono sempre molto buoni perché evidentemente la Fiat trovava il suo vantaggio.

Non so se interessano queste cose, ma sono le cose che in genere il pubblico non sa. Abarth in materia di contratti era un forte. Io avevo potuto notare questa capacità di fare i contratti alla Cisitalia, quando lui e Hruska vennero da Dusio e gli vendettero per conto di Porsche la Formula Uno a motore posteriore, bellissima macchina fra l'altro. Vendettero quel progetto, il brevetto di un trattore, due o tre brevetti di questo genere. Solo che a un certo punto Dusio disse: "Va bene, accetto tutto quello che voi volete, però voi due, Hruska e Abarth, venite qui, vi installate qui e mi gestite la faccenda". E io mi ricordo, allora ero molto giovane, che restammo per otto giorni chiusi

nell'ufficio di Dusio a fare questo contratto e lui pignolo, pignolo, non lo si capiva perché parlava solo tedesco in quel momento.

BALESTRA

La interrompo. L'originale di quel contratto è qui nel nostro archivio.

AVIDANO

Mi piacerebbe vederlo. Io allora ero segretario del segretario di Dusio, quindi nel commerciale; bazzicavo in quell'ambito e avevo modo di vedere queste cose.

Fu firmato questo contratto e Abarth e Hruska si installarono. Per un anno Abarth non fece niente, ma proprio niente: sigaretta in bocca appiccicata al labbro; quando si spegneva l'accendeva con un'altra, e andava avanti così. E guardava, guardava.

Fino alla vigilia della Sassi-Superga: Dusio partecipava alla corsa e la carburazione non andava. Bene, alla vigilia della gara, ha fatto così (gesto con le mani come per spostare una folla) ha allontanato tutti e ha passato la notte sulla carburazione di quelle macchine e ha preso in mano la gestione.

Altri due episodi che mi vengono in mente: io ero incaricato di fare i verbali delle riunioni che facevano Dusio e i suoi direttori, Hruska, Abarth ecc. Un giorno d'estate, Dusio arriva a riunione già iniziata; mi ricordo che aveva un paio di pantaloni azzurri, scarpe forse da tennis, insomma in tenuta sportiva. Si siede sul tavolo e dice: "Ragazzi devo chiedervi un consiglio: mi hanno offerto di comprare l'Alfa Romeo!" Queste sono cose che forse nessuno sa...

Il secondo episodio, per dire quale era il carattere di Abarth: un giorno io mi ritrovo licenziato da questo incarico perché durante una seduta qualcuno ha raccontato una barzelletta e io l'indomani l'ho raccontata sul tram; lui è venuto a saperlo e da quel momento... fuori immediatamente. Era piuttosto brusco!

Perché io andai con Abarth? Perché ad un certo punto lui andò dal mio direttore e disse "Voglio Avidano per fare il..." - adesso mi pare hanno un nome -... quelli che pensano agli alberghi, al mangiare. E io l'avevo fatto per diversi anni poiché allora si correva sempre in trasferta su circuiti tipo Vercelli, Mantova, Novara, Asti, le Cascine a Firenze.

Poi, quando la Cisitalia chiuse, fui uno dei pochi a rimanere e lui andò dal mio direttore e mi chiese se volevo andare all'Abarth e così cominciò la nostra collaborazione. Questo nel '49: così mi sono fatto ben 31 anni all'Abarth!

FADINI

I record li ha gestiti tutti lei?

AVIDANO

Meno gli ultimi quando correvano con le 2300. Allora c'era Steinmetz.

POLTRONIERI

Sul 2300 faccio un piccolo intervento. C'è una cosa interessante da dire: Abarth veniva meno spesso durante gli ultimi record, mentre con il primissimo, quello della vettura Bertone, noi scoprimmo questo personaggio, perchè per sette giorni non siamo mai riusciti a vederlo dormire: lui era sempre in pista, sigaretta in mano, mangiava una mela, noi non sapevamo mai come avesse dormito.

Verso la fine invece lasciava un po' fare le cose. Allora, stiamo girando con questa macchina e, a un certo punto, si rompe un pistone: nessuno aveva il coraggio di telefonare ad Abarth che era all'Hotel Palace a Milano ed erano le sette di mattina. Naturalmente è toccato a me...: "Signor Abarth, si è rotto un pistone".

"Ostimadonna, come possibile voi non sa questo: voi leva biella, pistone, va con cinque cilindri!".

E, infatti, facemmo il record con cinque cilindri!

CORNELIO MAFFIODO

A dirlo è stato semplice, ma bisognava chiudere il buco nella coppa perchè l'olio non uscisse dove non c'era niente, se no non avevi più pressione, la coppa era bucata... E' stata chiusa la coppa con del mastice, poi rivettata in modo che l'olio ricircolasse... Non è stato un lavoro molto facile!

CORRADO MANFREDINI

E quando Abarth diceva "Voi bere troppa birra!"

POLTRONIERI

Visto che andiamo sul personale, vi devo raccontare come io sono arrivato a conoscere Abarth.

Io avevo una Topolino sulla quale avevo montato nel '54 un compressore meccanico Italmeccanica di Torino. Questa Topolino faceva cose folli perchè andava da 0 a 40 km/h in un millesimo di secondo!

Un giorno sto facendo la salita che porta verso Erba e mi sorpassa un'altra macchina. Voi sapete che a quell'epoca ci si fermava spesso a chiedere: "Ma tu cosa hai fatto, come hai preparato il motore?" etc.; quella macchina aveva montato un doppio carburatore Abarth: "Com'è possibile che un aspirato vada più forte del compressore", mi sono detto: "questo Abarth deve essere uno che ci sa fare".

Passano due anni e Zagato fa le sue prime tre carrozzerie sulle Abarth. Io sono da Zagato e sto cercando una macchina per fare la Mille Miglia nel '56; è il venerdì mattina e mentre sono lì che aspetto telefona una signora, che poi scoprii essere la madre dell'Ing. Cocchetti che dice: "Ah la macchina di mio figlio! - lui aveva comprato la primissima Abarth Zagato - A Torino, c'è stato un meccanico (che era appunto Maffiodo!) che ha urtato un marciapiede e la macchina adesso non va più dritta e io non voglio che mio figlio corra".

Così Zagato mi vendette la macchina per 1.350.000 lire ed io cominciai a correre con questa macchina, con la quale quell'anno vinsi molto perché a Monza si correva spessissimo e bastava che io mollassi il volante che le curve, salvo la Ascari, le faceva automaticamente da sola; era una macchina eccezionale!

Ma ecco la cosa divertente, dove ho conosciuto il personaggio Abarth; Zagato telefona ad Abarth che dice: "Voi lo manda qui che io fa vedere lui". Allora io arrivo, lui mi cambia le candele etc. etc. e poi fa: "Con chi corre?" e io dico: "Con un certo..." "No, mia macchina non può portare due persone, voi va solo". E mi convinse a fare la Mille Miglia da solo, che allora era una cosa abbastanza originale. Allora si poteva.

Per concludere, a un certo punto io vado da Abarth e gli dico: "Guardi Signor Abarth, io non posso più correre con le sue macchine perché Facetti costa troppo caro e quindi io andrò a correre con l'Oscar dove potrò prendere degli ingaggi" Infatti, già allora con le sport si cominciavano a prendere degli ingaggi.

Dopo ci faremo raccontare da Avidano la sua versione perché io non la so, ma io credo che un piccolo merito (sono un po' presuntuoso) del perché poi Abarth mi scelse, sta nel fatto che io avevo una certa esperienza di aerodinamica, perché ero un aeromodellista, un volovelista mancato, un ingegnere aeronautico mancato, ma comunque con la passione dell'aerodinamica e avevo risolto un problema che era quello del raffreddamento.

Le Abarth erano sempre più potenti però il sistema di raffreddamento era sempre quello del radiatore posteriore con il ventilatore; quindi si aumentava la puleggia ma si rompevano le cinghie; si è aumentato il pacco radiante.

Io ho messo un "venturi" sotto la macchina che aspirava l'aria e ne accelerava la circolazione. Mi ricordo, per esempio, che alla Cagliari-Sassari-Cagliari la mia macchina scaldava molto meno di quelle degli altri. Non so se fu per questo o no.

AVIDANO

Tu forse non lo sai, ma Abarth per tutto il periodo che ha vissuto qui in Italia ha cercato un erede; lui non aveva figli e cercava un erede e

il primo sul quale aveva puntato gli occhi è stato Poltronieri. Poi, forse si è reso conto di chi fosse Poltronieri... e l'interesse è cessato.

POLTRONIERI

Eh no! C'è una ragione: lui un giorno mi chiama e fa: "Voi troppo importante nella ditta, voi non può più correre perchè se voi si fa male..." ed io "Scusi io sono venuto qui per correre; se lei non mi fa più correre... torno a casa!".

AVIDANO

Lui cercava....(tra parentesi ero io che cercavo) questo erede... veramente avrei potuto pensare "ma non posso essere io?": tutta la vita a cercare un erede.

Ma c'è una ragione: Abarth voleva una persona che sapesse guidare e che sapesse mettere a punto la macchina. Il secondo candidato fu Steinmetz e anche lì si risolse nel nulla; il terzo fu Schetty. Con Schetty andammo fin dall'avvocato per stilare un contratto.

Schetty aveva un padre che aveva ben tre o quattro stabilimenti, che gli aveva fatto fare dei test psicologici per vedere se era in grado di guidare i suoi stabilimenti. Poi gli diede un ultimatum: "se entro sei mesi, un anno, non pianti lì di correre io prendo un direttore e ti mando a spasso".

E con Schetty andammo fin dall'avvocato, d'accordo con il padre, per affidargli questa "eredità". Poi un bel giorno arrivò la telefonata di Ferrari e Schetty in tre ore decise "ciao Abarth" e andò alla Ferrari.

GIORGIO VALENTINI

La mia vita in Abarth non è stata lunga, però ha avuto degli episodi interessanti; il primo, che nessuno sa, è del '46 a Merano, quando Abarth venne in Italia.

Avidano ha ricordato la questione della vettura Formula Uno e io ricordo questo episodio perchè io ero un appassionato di automobili, stavo per entrare all'Istituto Tecnico e a Merano arrivarono Abarth, Hruska e Scholtz con i disegni della Cisitalia.

E' andata così: Abarth, Hruska e gli altri non sapevano l'italiano, però lui era di origine meranese e io sono di Merano. Lui era venuto a Merano per cercare qualcuno che facesse da interprete: "Vengo a Merano perchè ho dei parenti, ma poi devo andare a Torino a portare questi disegni di Formula Uno".

Mi chiamò l'officina autorizzata dell'Alfa Romeo, che non so per quali motivi conosceva qualcuno che era amico di Abarth. Io avevo 17 anni e mi si disse: "Provi un po' a parlare con questi signori che hanno un progetto che devono portare a Torino da un certo signor Dusio".

Io non sapevo chi fosse Dusio. Ricordavo il nome perché a quell'epoca correva con la Cisitalia Monoposto Monotipo 46/47. Mi hanno fatto molta impressione questi signori perché erano male in arnese; la Germania era a terra molto più di noi; venivano dallo Studio Porsche e mi parlavano di questa Porsche, però capivo che avevano un grande segreto con loro, perché pur essendo male in arnese avevano i famosi disegni di questa Formula Uno.

AVIDANO

Si, perché Abarth era italiano, mentre tutti lo hanno sempre creduto austriaco. Era di Merano ed era figlio di un ufficiale austro-ungarico che alla fine della prima guerra mondiale aveva optato per l'Italia; quindi lui aveva il passaporto italiano.

Però, visse sempre a Vienna dall'età di 10/12 anni e lui mi raccontava anche che, ad un certo punto, ricevette la visita del responsabile dei fasci italiani all'estero, che gli offrì quella che oggi noi chiamiamo una sponsorizzazione, per cui lui corse sponsorizzato dai fasci italiani all'estero.

Questo passaporto italiano gli permise di fare diverse cose mentre era alla Cisitalia: era lui che viaggiava per l'Italia (non dimentichiamo che eravamo nell'immediato dopoguerra) e so che in quel periodo si interessò anche per la liberazione di Porsche che era tenuto prigioniero dai francesi. Dicono che abbia fatto lui la 4CV.

Il passaporto italiano gli permise appunto di girare nel dopoguerra con una certa libertà, molto più di Hruska, che aveva passaporto tedesco.

ANNELIESE ABARTH

Posso dire una cosa? Volevo già dirla prima quando il dott. Avidano parlava dell'"erede". Devo dire la verità: in fondo Carlo pensava sempre al dott. Avidano come suo figlio, questo si deve dire.

AVIDANO

Per questo non mi faceva erede! Adesso voglio dire una cosa che certamente nessuno sa: ho un documento a casa, firmato da un notaio, col quale vengo incaricato ufficialmente da Abarth di ricomprare l'Abarth dalla Fiat.

Perché lui ha venduto l'Abarth alla Fiat e ne ha provato quasi un senso di vergogna; la cosa ha cominciato a tormentarlo e allora un giorno mi ha chiamato e mi ha detto: "Provate a fare delle trattative per vedere se è possibile ricomprare l'Abarth".

Il vecchio contratto con la Fiat prevedeva tre anni di preavviso per cessare la collaborazione: cioè nel caso che la Fiat avesse dato la

disdetta, lui aveva ancora tre anni di tempo per riconvertirsi, magari a una gestione esclusivamente sportiva, ma non dimentichiamo che aveva 400 persone in quel periodo, Abarth, non era una piccola casa. E un giorno, siccome la Fiat aveva incominciato a correre nei rally, Sguazzini mandò una lettera dicendo: "Vorremmo cessare la collaborazione". Non era una cosa molto simpatica (in quel momento comandava abbastanza Umberto Agnelli).

Allora, Abarth mi fece fare una lettera, credo l'anno dopo, chiedendo ancora un anno di rinvio, non tre quindi, ma quattro, perchè non era ancora riuscito a riconvertire. Io scrissi questa lettera.

Degli amici in Fiat ci davano delle notizie sulla questione: "Ma sì, la Fiat accetta, va tutto bene". Allora intervenne Sguazzini dicendo: "Ma quanto costa l'Abarth?" "Mah, non lo sappiamo". "Scommetto che costa non molto di più di quanto vi diamo ogni anno come premio". E in effetti era vero. Questa fu la conclusione.

Allora, il signor Scagliarini era amico del direttore commerciale, Righini. Venne convocato e Righini gli fece un discorso di questo genere: "Siccome la Fiat ha investito nell'Abarth troppi soldi, noi non vorremmo che il nome Abarth cessasse e siccome sappiamo anche che se noi rompiamo il contratto, Abarth chiude perchè il contributo Fiat è decisivo sui suoi bilanci, decidete sulla proposta di vendita".

Scagliarini venne a casa e si chiuse in ufficio con il Sig. Abarth. Erano sei mesi che non si parlavano perchè avevano litigato; però quando si è trattato di vendere, per quindici giorni sono stati sempre assieme; poi mi chiamarono e, insomma, la vendita avvenne in tempi molto rapidi perchè si avvicinavano le ferie e Abarth non voleva arrivare a settembre, riaprire ed avere ancora questa incertezza. Difatti verso il 30/31 luglio si strinsero la mano perchè l'accordo era stato raggiunto. Una cosa interessante da sapere è che, appena stretta la mano, l'incaricato, non ricordo più chi fosse, dice: "Adesso noi, Sig. Abarth, abbiamo bisogno di chiederle un piacere: ci deve aiutare a vendere tutto il materiale corse perchè noi non abbiamo intenzione di correre". C'erano macchine, cambi, motori, un sacco di materiale. Abarth dice: "Ah, non è un problema. Lo compro io".

"Come lo compra lei?"

"Sì, se volete lo ricompro io".

"Va bene".

"Allora a quanto me lo vendete?"

"Ma come, se lo abbiamo appena comprato tre minuti fa da lei a dieci, glielo mettiamo dieci".

"Ah no!" risponde Abarth. Non so a quanto l'abbia comprato, ma so che viene a casa e mi dice: "Chiamate Osella."

Osella arriva e Abarth dice: "Io vi vendo tutto il materiale dell'Abarth" e Osella dice: "Ma io non ho soldi".

"Non importa!".

Non so che accordo abbiano fatto, però il 31 luglio si è chiusa la fabbrica per le ferie, ed era un venerdì; io ho lavorato sabato e

domenica, abbiamo caricato tutto e quando sono tornato dalle ferie il 1° di settembre del materiale corse non era rimasto più nulla. Era andato tutto a Osella, che poi ha gestito le stagioni di corse.

VALENTINI

Per tornare alla vettura da record, questa (*indica la vettura esposta al Museo Bonfanti*) è l'ultima che Abarth ha fatto prima di quelle per i record d'accelerazione, nel 1960. Quindi non è un mistero, questa è l'ultima costruita nel '60, io c'ero.

BALESTRA

Ha corso questa?

VALENTINI

Sì, si ha corso, l'abbiamo vista anche nel filmato.

FADINI

Sì, però non ha stabilito record, fino al '65.

VALENTINI

Ecco, questo non lo so.

FADINI

Io sono convinto che sia stata costruita contemporaneamente all'altra.

VALENTINI

Dopo. E' l'ultima che fu costruita, l'altra fu costruita nel '58, mi pare.

FADINI

E' stata costruita nel '59 e ha corso nel '60.

VALENTINI

Ora voglio ricordare i colleghi che a quell'epoca lavoravano con Abarth. La progettazione dei telai era affidata a **Colucci**, quella dei motori a **Fochi**, che è stato uno dei più vecchi collaboratori e veniva dalla Ferrari e dalla Macerati; Colucci veniva dall'Alfa Romeo. La preparazione dei motori nella sala prove era affidata all'Ing. **Russo** e a **Pontara**, che era responsabile della sala prove. L'officina, la costruzione e l'"arte" erano affidate a **Maffiodo**. Il collaudatore ufficiale era **Poltronieri**; abitavamo assieme all'angolo di Corso Francia, ma riuscivamo ad arrivare al lavoro in ritardo e Abarth ci accoglieva ogni mattina: "Adesso arriva duo Fasano...". E ci

faceva una grande sgridata davanti a tutti.

Qui faccio una parentesi perchè, a distanza di anni, io veramente con commozione ricordo questo periodo perchè anche se allora tutti, compreso Avidano che pure era il capo, eravamo impauriti di fronte alle sfuriate di Abarth, a distanza di anni riconosco che per me è stata una grandissima scuola.

Io vorrei che oggi i giovani fossero trattati come ci trattava Abarth, perchè forse avremmo una industria automobilistica migliore. Oggi non sarebbe più possibile, ma allora Abarth mi faceva lavorare dalle 8 di mattina, non 8 e un minuto; e aveva ragione, perchè diceva: "Se voi che è responsabile di vostri operai non venite alle 8 precise, vostri operai non vi stima più". Aveva ragione, dovevamo arrivare un minuto prima degli operai.

Ci teneva anche fino alle 10 di sera e poi ci metteva tutti in fila davanti a lui e alla sera per concludere i problemi tecnici e quindi ci dava le disposizioni per il giorno dopo.

Dovevamo lavorare anche il sabato e la domenica.

A me era affidata la progettazione e la costruzione: ecco una delle cose che oggi apprezzo molto ed allora era una novità: è un'idea tipica di Abarth che preferiva che i tecnici lavorassero in-line anziché in staff, cioè al progettista veniva affidata non solo la progettazione ma anche la costruzione, gli acquisti, la produzione e la vendita dell'automobile: quindi a me la responsabilità del 2200 e del 1600 e a Colucci quella delle vetture sportive.

Io trovo questa idea interessantissima perchè responsabilizzava in toto sul prodotto, cosa che solo recentemente ha fatto la Fiat con le piattaforme.

Una cosa che Abarth non sopportava era lo scarico delle responsabilità: qualsiasi cosa succedesse tu eri responsabile. Il tentativo di dire: "Ma io veramente... è lui..." era per lui un gravissimo insulto che lo faceva arrabbiare da morire e lo trovo giusto, perchè oggi una delle cose che manca è proprio la capacità di responsabilizzarsi in prima persona.

Quando non ne potevo più, perché volevo avere una vita mia, per fare il volo a vela o per andare a sciare la domenica, una volta persi la pazienza, andai da Abarth diedi un pugno sul tavolo e dissi: "Signor Abarth io non ne posso più delle sue manie, delle sue auto; io voglio avere del tempo libero". Lui non fece niente, non disse niente, mi sorrise, io uscii. La segretaria, la Isandoro, mi disse "Cosa ha fatto!, nessuno ha mai fatto così con il Sig. Abarth, nessuno si sarebbe azzardato". Questo il sabato.

Lunedì mattina lui mi chiama; io penso "qui verrà giù la fabbrica". Calmissimo, mi dice "lo non arrabbiato con voi, per quella scenata

fatta a me, io arrabbiato solo perché voi non ama i miei vetturi come io ama loro". Questo era Abarth.

Lui amava veramente le automobili, aveva una grande sensibilità per l'auto, era uno che sentiva l'automobile, veramente.

AVIDANO

Era anche un ottimo collaudatore.

VALENTINI

Un ottimo collaudatore. A me aveva affidato le sessanta 2200 che abbiamo fatto. Tra l'altro, sui 2200 abbiamo per primi applicato i freni a disco, nel '59: il dr. Avidano è stato in Inghilterra e poi ci sono stato anch'io per acquistare i freni a disco della Dunlop.

Sia per il particolare dei freni a disco che per la concezione generale, questa vettura sportiva, derivata dal motore sei cilindri, con la carrozzeria di Allemano è stata la vettura pilota per la 2300 costruita dalla Fiat.

Io ricordo quando sono venuti i tecnici della Fiat col nasino un po' in su e ci hanno chiesto alcune cose e ci siamo molto meravigliati che questi signori della Fiat dovessero imparare da questa nostra piccola bottega a costruire una vettura sportiva. Ma così è stato, la nostra 2200 è stata una bella macchina.

Un'altra cosa importante vorrei ricordare sul problema delle carrozzerie. Certo Abarth non poteva costruire le carrozzerie in casa, doveva affidarsi ai carrozzieri e Allemano è stato uno di questi. Io di questo posso parlare in prima persona perché Abarth mi costringeva a fare anche il collaudo in carrozzeria presso Allemano ed era una grandissima sofferenza perché non potevo tornare da Abarth e mentire, dire che andava tutto bene.

E d'altro canto ogni volta che andavo da Allemano, con il mio camice bianco ed il mio nome qui, (perché questa disciplina era obbligatoria), con il mio gesso giallo (mi aveva dato i gessi gialli coi quali si segnano i difetti di carrozzeria: il filo che non andava bene, la qualità della forma) il carrozziere mi pregava "Non dica al Sig. Abarth... la prego, non dica che questo filo non è giusto" e io gli dicevo "Guardi che non c'è niente da fare, poi la guarda lui e torna indietro".

E, infatti, la carrozzeria tornava indietro, tornava indietro più volte. Quindi c'era una lotta tra Allemano che piangeva e il Sig. Abarth, che era inflessibile e io nell'incudine; però aveva ragione il Sig. Abarth, il problema di carrozzeria era un problema delicato.

AVIDANO

E poi abbiamo collaudato anche il 2300.

VALENTINI

Io non c'ero già più.

AVIDANO

La cosa andò così. Abarth andò da Bono, o da chi era allora il direttore generale della Fiat e disse: "Io vorrei fare una macchina gran turismo, la faccio con Allemano".

"Perbacco! bene, bene".

E lui si mette a fare queste macchine. A distanza di un anno e mezzo, al Salone di Torino esce la 2300 Fiat. Siamo rimasti tutti secchi perché la nostra la vendevamo, diciamo, a 4 milioni, e quella là costava 2 milioni.

Abarth ritorna da Bono: "Sono venuto, gliel'ho detto, mi avete dato l'autorizzazione e adesso voi uscite con una macchina così; voi mi ammazzate!"

"Non mi sono ricordato!" fu la risposta.

Da quel momento 'do ut des': nacque la storia del collaudo: "Allora facciamo una cosa, lei mi collaudi tutte le 2300".

E tutte le 2300 facevano, se non vado errato, 200 Km di collaudo; fu impostata una squadra apposta, con Steinmetz. Poi ogni tanto una ne faceva cinquecento. Tutte le macchine che uscivano dalla Fiat erano collaudate dall'Abarth.

VALENTINI

Un altro episodio sul 2200; dovevo fare il collaudo da Milano a Chivasso, sull'autostrada che aveva solo tre corsie e quindi ci si incrociava.

Io dovevo fare cinque-sei passaggi di 1 km col cronometro e poi dovevo riferire a Abarth, che mi guardava e diceva: "Ostimadonna voi, qui voi tolto piede" Vedeva 201 202 200 204 200... 168.

Dicevo "Signor Abarth c'era un camion di fronte, due automobili..." "Madonna voi!". E poi ce l'aveva con i piloti. "I piloti sono dei cani, loro spacca mie macchine con loro mani".

BALESTRA

Una parentesi. Oggi qui in museo abbiamo messo a punto l'origine, che stava tanto a cuore a Ugo Fadini, di questa Abarth da record di cui si sapeva poco, che è risultata invece ben documentata.

Recentemente abbiamo invece distrutto un mito; non c'entra niente con i record, ma è un episodio curioso: tutti voi avete sempre sentito nominare la famosa Mille Miglia del 1930, quella dei fari spenti.

Si dice che Nuvolari, per non farsi notare da Varzi, avesse spento i fari proprio da Bassano fin verso Verona; e poi una volta che l'aveva raggiunto non c'era stato più niente da fare, anche perché Varzi era partito cinque-sei minuti prima.

Bene! Non è vero niente, perché abbiamo trovato delle fotografie del passaggio della Mille Miglia del 1930 per Bassano, qui sulla Valsugana a 200 metri di distanza da dove siamo adesso noi, e sono fotografati sia Nuvolari che Varzi, ma... Sono le sei e mezza del mattino ed è già chiaro!

Ma torniamo al nostro tema.

FADINI

Prima si è parlato del "progetto Schmidt" del veicolo per il record assoluto di velocità che doveva costruire Abarth: qui c'è la copia del documento, che è in tedesco, di presentazione della macchina.

Era uno strano veicolo, molto interessante perché era a reazione; ma siccome il regolamento imponeva comunque, per stabilire un record ufficiale, che ci fosse la trazione sulle ruote, il veicolo presenta una sorta di trucco: il getto d'aria del jet andava a finire su una sorta di turbina che faceva girare le ruote, anche se la quantità di spinta che andava su quel mulinello, rispetto a quella che spingeva direttamente nell'aria, era chiaramente insignificante e quindi la macchina era a tutti gli effetti una macchina a reazione, con un trucco per renderla accettabile per i regolamenti.

Peccato che non sia stata costruita, perché dopo saremmo andati avanti vent'anni con la FIA che doveva decidere se accettarla o no.

POLTRONIERI

A proposito di trucchi. Nel '59, quando uscì il Nuovo Codice della Strada avevamo il problema di far omologare le macchine e siccome erano rumorosissime e velocissime si inventò un trucco per cui c'era una specie di doppio acceleratore, quello a pedale, visibile, che apriva 1/3 di gas e poi, sotto al cruscotto, una specie di leva con la quale si apriva la seconda parte dell'acceleratore; così si riusciva ad omologare le macchine senza grossi problemi.

I problemi veri li ho avuti quando andavo a provare sull'autostrada e dovevo attraversare tutta Torino e pur andando pianissimo le macchine erano rumorosissime.

Abarth mi faceva pagare le multe, perché mi diceva "Voi andato troppo veloce". Non era vero, io andavo pianissimo; erano le macchine ad essere rumorose!

REMO CATTINI

Io vendevo le macchine per Abarth a Brescia da molti anni. Ho fatto anche due Mille Miglia con la Cisitalia con il povero Stagnoli; non sono mai arrivato in fondo perché ho sempre avuto dei problemi meccanici. Poi sono arrivato a conoscere Abarth perché mi è stato offerto di vendere le sue macchine il primo anno, quando in via Trecate cominciava a fare le marmitte e i collettori per la 600; poi pian piano sono entrato a far parte dei suoi piloti.

Mi ricordo che, tre o quattro mattine alla settimana, mi chiamava ed io partivo da Brescia ed andavamo a Monza a fare le prove; e quando uno non andava troppo bene, diceva sempre, mi ricordo benissimo: "Voi dovete fare il taxista".

Mi ricordo quando abbiamo fatto la sessione speciale di prove a Monza per andare a correre in America: dovevamo correre per la "Roosevelt Racing Team" a Sebring e a Daytona. Eravamo diversi piloti: i migliori, i più veloci andavano, gli altri dovevano stare a casa. Abarth si metteva con il contasecondi fra la prima e la seconda di Lesmo o al curvone e ci cronometrava tutti.

Voi dovete sapere che quando il Sig. Abarth montava in macchina faceva i tempi nostri, se voleva, perché era uno che aveva un piede... e non raccontavi storie ad Abarth: "non va, dove non va..." Comunque non facciamo paragoni con oggi, perché con le macchine di allora (senza sopravvalutarci) e con quelle gommine (i 135/12 Michelin X) riuscivamo a viaggiare a 185/190 km/h. La 1000 faceva i 200 km/h.

POLTRONIERI

Vi dirò di più; un giorno trovai il Conte Rivetti con la nuova Maserati 3500 sul tratto Torino-Chivasso e ci confrontammo: il Maserati, con quello che costava faceva i 187 km/h. La mia 750 bialbero faceva i 215!

CATTINI

Io ho fatto due volte Le Mans con il bialbero 700 e un anno, mi ricordo che mi sono fermato la mattina alle dieci con un pistone bucato quando eravamo primi all'indice di performance.

Però, con noi, il Sig. Abarth era un duro. Quando non facevi i tempi, ti metteva subito da parte, non c'erano compromessi di sorta. Non potevi raccontare delle storie.

POLTRONIERI

Quando facevamo le prove di accelerazione in uno di questi record corti, io ci misi un centesimo di secondo più di Ortner e mi disse "Voi va troppo piano, voi non sa cambiare".

CATTINI

Da quel lato lì era uno che non ammetteva né errori né scuse. Uno va o non va. E noi, mi ricordo, siamo andati, io, Poltronieri, Alfonso Thiele, Cussini, Cuomo: la coppia americana Cuomo-Richards.

Io poi, lo stesso anno, ho voluto fare il GP Shell di Monza, con il bialbero. Prima ho telefonato al Sig. Abarth e gli ho detto: "Io vorrei correre".

"Cosa fate voi, con piccola macchina?"

"Tanto per mantenere l'allenamento, corro anche domenica".

"Io dico di no!" e giù il telefono.

Io provo lo stesso: erano ammesse alla corsa quaranta macchine; naturalmente con tutti i Ferrari, i Mercedes 300 SL e le Sprint Veloce io (che correvo con la Sant'Ambrosus) con un piccolo bialbero 750 non riuscivo a qualificarmi - ero sempre 41° o 42°.

A dieci minuti dalla fine delle qualificazioni mi trovo 42°.

"Sono qui a far cosa? Poi sentirò quando gli telefono e gli dico che non sono stato ammesso, mi dirà altre parolacce, anche peggio".

E allora ho preso da parte Alfonso Thiele, che correva con una Ferrari e che avrebbe poi vinto la corsa: "Alfonso vai avanti, tirami un poco".

Lui sapeva benissimo dove io staccavo, dove staccava lui; sapeva dove lasciarmi andare e allora mi tirava nei due rettili, poi quando lui era più veloce andava via, mi lasciava fare quello che dovevo fare, poi mi aspettava dall'altra parte; e così ho fatto il 39° lasciando indietro tante Sprint Veloce.

Hanno fatto un reclamo.

C'era il povero Eugenio Dragoni che diceva "No, tutto regolare, non è proibito farsi tirare". Però, sai, ci voleva uno davanti che conosceva la pista e ti conosceva: che facesse la velocità giusta, se no non guadagnavi niente.

Poi, purtroppo, la domenica ho avuto l'incidente, non causato da me. E' stata una domenica tragica, quella, ci sono stati due morti con le Junior. All'ultimo giro, Cotton mi ha dato un colpo e sono volato nel camping. Macchina distrutta.

E' meglio che non ripeta che cosa mi ha detto il Sig. Abarth, meglio non dirlo. Comunque mi è andata ancora bene. L'anno dopo eravamo a le Mans a correre con i primi cambi a cinque marce.

In quanto ai record, ne abbiamo fatta di fatica. Abbiamo fatto tante notti a Monza: dormivamo in macchina o sulle brandine in sala stampa o nei box, comunque sul posto. Quando era il tuo turno veniva qualcuno a svegliarti cinque minuti prima. Quando faceva caldo si stava bene, ma quando pioveva faceva un freddo cane!

MANFREDINI

Io mi ricordo che ero militare e sono venuti a prendermi i carabinieri. Per fare i record avevo organizzato un sistema di permessi giornalieri che un giorno non ha funzionato.

Quando non mi hanno trovato in caserma sono venuti a sapere che ero a Monza e hanno mandato i carabinieri che hanno aspettato che finissimo il record... e poi mi hanno portato via.

CATTINI

Certo che il record era una fatica fisica. Non solo per noi, ma anche per chi assisteva e soprattutto chi dirigeva il record: il Sig. Abarth, che c'era sempre e Avidano, che non poteva mai assentarsi. Certo che si dormiva poco, anzi quasi mai! Il turno di guida di un'ora e mezzo, due, in macchina era un dramma specialmente di notte.

POLTRONIERI

Col 500 io ho usato una tecnica interessantissima: stavo sveglio sul diritto; poi quando entravo nella curva sopraelevata, dove tanto la macchina era "autoguidata", dormivo; poi siccome il raccordo tra la curva e il rettilineo è molto violento, mi svegliavo; una volta non mi sono svegliato e mi sono trovato a galoppare sul fondo dove ci sono i sassi. Perfino quello ho inventato: 750 metri dritti e 1200 a dormire...

MAFFIODO

Con la 500 ho avuto un lavoro molto speciale; abbiamo cambiato un pistone, abbiamo cambiato una balestra. La volta della balestra io ero a casa, era un'ora che dormivo, arriva di nuovo Scagliarmi, mi carica sulla 2100 e mi riporta su. Intanto avevano smontato la balestra e io l'ho rimontata a Monza. Siamo stati fermi tre ore, ma abbiamo fatto il record ugualmente.

AVIDANO

E quando è uscito Maglioli!

CATTINI

Quando è uscito Maglioli è stato un dramma; c'era un vento quella notte!, tremendo. Portava via. E' uscito all'ingresso della sopraelevata...

AVIDANO

E' stato sollevato il dubbio se si sia rovesciato: io credo di no. Si è 'appoggiato' sul guard-rail. Il bello è venuto dopo: mi ricordo la faccia di Maglioli quando gli ho detto "Adesso spingi!"

Andiamo sul posto dell'incidente con il commissario, che guidava la macchina: c'era Abarth, c'ero io e non so chi altro. E quando Abarth arriva là, dice a Maglioli della storia delle 72 ore e gli dice che bisogna spingere la macchina.

Me lo vedo ancora adesso Maglioli con che faccia.! Eppure si è messo a spingere la macchina e noi tutti dietro, prima a piedi, poi io mi sono seduto sul parafango della macchina con cui eravamo arrivati e lo seguivamo, perché c'era il commissario e non potevi toccare la vettura. Adesso io non lo so se l'abbiamo anche aiutato un po', ma lui, Maglioli, sempre col volante in mano, a piedi.

POLTRONIERI

Per fortuna che la macchina era scorrevole!

CATTINI

Quella è stata una notte tragica. Un temporale che non finiva più, tutti gli ombrelloni che avevamo fuori sono volati via, volavano in mezzo alla pista...

POLTRONIERI

In uno dei primi record arriva la mattina e Abarth ci dice: "Voi prende macchina, va e suona, suona".

"Come?!?"

"Si, voi gira, suona, suona".

"Ma perché?"

"Voi manda via selvaggi". Intendeva la selvaggina.

CATTINI

Si perché il pericolo c'era.

FADINI

Il problema dei conigli si è tradotto nella 500, che ha fatto il record con un paraurti da fuori strada.

POLTRONIERI

Si, perché Baghetti aveva preso un coniglio

FADINI

Era la negazione della aerodinamica.

MAFFIODO

Poi abbiamo fatto la feritoia sotto e chiuso la presa d'aria davanti.

FADINI

Le volte dopo come avete fatto? Hanno eliminato i conigli?

MAFFIODO

La presa d'aria non è mai più stata davanti, ma sotto, quindi il coniglio non la ostruiva più. Anche se davi un colpo a qualcosa, non faceva niente.

VALENTINI

Una considerazione tecnica sulle vetture da record. Allora non c'era la galleria del vento e le carrozzerie sono state disegnate con la manina; l'aerodinamica era fatta col buon senso; eppure hanno un CX basso. Se oggi le mettiamo in galleria non sono poi malissimo. E' vero che Pininfarina aveva una galleria anche se solo per modelli in scala. Ma Abarth non aveva galleria.

FADINI

Ci sono delle foto in galleria del vento del modello di quelle con la pinna, soltanto di quelle.

CATTINI

Provavamo solamente in pista, non si provava mai in galleria.

AVIDANO

Era straordinaria la rapidità della Pininfarina. Mi ricordo, forse proprio quella macchina lì che è stata fatta in quindici giorni: non è una balla; c'erano forse venti persone che lavoravano intorno alla macchina, una cosa straordinaria.

E l'episodio della seconda macchina è esattamente in questi termini: Abarth non aveva un contatto con la Fiat, mentre invece Pininfarina padre sì.

Un giorno arriva Pininfarina, chiama Abarth, chiama il suo genero Carli e credo anche Sergio e dice: "Sono stato da... (non so chi fosse allora, probabilmente Valletta) e gli ho detto che esponevamo al Salone la macchina da record Alfa Romeo e non è stato per niente contento; qui bisogna che facciamo una seconda macchina".

E naturalmente loro hanno detto "Ma mancano quindici giorni".

"Se non sapete come fare, pensateci su e domani venite da me e vi dico io come si fa".

Ma né Abarth né Carli sono andati dal Pinin, perché era un altro duro quello lì. E la macchina è nata così. Ho letto da qualche parte "non definitiva", con un punto interrogativo: no, era vera, poi ha subito delle modifiche, ma comunque non era una maquette.

E quanto hanno lavorato quelli della Pininfarina! Il lavoro era seguito da Martinengo. Ma io ero impressionato dal numero degli operai che riuscivano a lavorare contemporaneamente intorno alla macchina. Prendevano i pezzi, andavano a batterli, li facevano, li provavano... la macchina nasceva proprio in quel modo.

Quello che non riesco a capire è come mai facevamo le aperture, come quella dietro, controvento. Mi pare che poteva essere un pericolo, no?

VALENTINI

Mi ricordo che Abarth in sala prova aveva paura che, mettendo in pressione l'aspirazione cambiasse la carburazione.

AVIDANO

No no, io parlavo dell'apertura del cofano, che si apriva in senso contrario al vento, come le porte della 500.

FADINI

Avevano molta fiducia nei ganci, evidentemente. Volevo chiedere: la prima macchina era stata costruita da Bertone; come mai si è passati a Pininfarina?

AVIDANO

Io credo che Bertone avesse rinunciato per una questione, forse, di costi. Non penso che ci siano stati dei motivi particolari.

Perché con Bertone non abbiamo fatto solo le auto da record, ma anche diverse macchine da salone; la più importante è stata quella comprata dalla Packard, quella coi "tre musi". C'era allora Scaglione che aveva fatto quelle Alfa Romeo strane, le BAT. E poi ha fatto diverse macchine nostre, tra cui ricordo quella che è stata comprata dalla Packard al Salone di Torino, quella con il faro al centro.

Quindi c'era questo tipo di collaborazione con Bertone; ed era una collaborazione che evidentemente costava a tutti e due perché, in genere, Abarth faceva la parte meccanica e il carrozziere faceva la carrozzeria.

Non so neanche quale interesse particolare avesse Pininfarina. Non so neppure come si sono conosciuti.

BALESTRA

Pininfarina ha sempre seguito molto l'aerodinamica. Con l'Aprilia del 1937 aveva proprio puntato sull'aerodinamica, per cui forse aveva più esperienza accumulata.

VALENTINI

Ma chi teneva di più all'aerodinamica, e lo può dire l'ing. Bianchi Anderloni, era la Touring.

CARLO FELICE BIANCHI ANDERLONI

Noi facevamo delle prove con dei modellini al tunnel della Breda. La vettura che vinse la Mille Miglia del '39 era fatta da noi e anche quella che vinse in circuito nel '40 e poi tutte le varie Alfa Romeo e così via; erano tutte macchine provate al tunnel del Politecnico di Milano o della Breda di Cinisello.

AVIDANO

Non credo ci fosse un motivo di aerodinamica. E mi stupisce anche che la prima macchina fatta da Pininfarina fosse un'Alfa: chi lavorava molto con l'Alfa in quel momento era Bertone e lì c'era di mezzo Hruska; e quindi anch'io non so il perché di questo spostamento. Sarebbe stato più logico continuare con Bertone perché Bertone faceva tutte le Giulietta in quel momento, e Hruska, che era l'ex-socio di Abarth, era direttore all'Alfa; quindi sarebbe stato più logico che un'Alfa da record la facesse Bertone che non Pininfarina.

POLTRONIERI

Secondo me il problema è che quando è stata commissionata a Bertone la prima macchina, si partiva dal pianale 600, mentre qui si trattava di fare dei telai nuovi. Era un lavoro più impegnativo.

AVIDANO

Il telaio l'ha sempre fatto Abarth.

POLTRONIERI

Sì, d'accordo; ma per Bertone si trattava di fare un lavoro che era un po' il suo. Su un pianale 600, appoggiare una carrozzeria. Se tu gli proponevi un telaio completamente diverso dalla serie che lui già conosceva, probabilmente il lavoro sarebbe stato più impegnativo.

MAFFIODO

L'aerodinamica della Bertone è stata fatta coi fili di lana sull'autostrada, ci sono le fotografie. La coda è stata tagliata tre volte.

almeno in base ai risultati dei fili di lana. La parte posteriore è stata anche tutta bucherellata proprio per correggere il vortice.

POLTRONIERI

Se tu ti ricordi, quando io provai la macchina la prima volta scaldava e Abarth mi disse: "Voi copre con nastro e noi vediamo".

E io dissi: "Ma, guardi, se chiudiamo probabilmente peggiora".

"Voi italiani non si fida mai, voi prova".

E così chiudemmo e la macchina scaldò sempre di più; e allora disse: "Vedete, voi avevate ragione, ma io ho voluto provare".

Prima Valentini ha parlato di freni a disco. Il primissimo incontro di Abarth con i freni a disco fu quando tornammo da Sebring dove avevamo notato che andavamo come dei pallini da schioppo e superavamo le Austin Healey, che erano nella nostra categoria, diciamo di 30 Km/h; solo che loro frenavamo a cento metri e noi a trecento e non riuscivamo a scrollarcele di dosso.

"Ci vogliono i freni a disco", lo decide alle sette di sera e mi dice "Voi prende la macchina e va".

"Va bene Signor Abarth, domani mattina parto".

"Domani mattina? voi parte subito!"

Io prendo la macchina, parto, vado a dormire a Bordighera e la mattina dopo riparto e ci fu il crollo della diga del Frejus; ci arrivò questa marea di acqua, ci furono un sacco di morti - ma questo lo scoprii dopo - e pioveva disperatamente e io vedevo questa strada che continuava a riempirsi d'acqua; ormai andavo sui filari delle piante e pensavo "Però, piove veramente forte!".

A un certo punto c'era un sottopassaggio, mi sono infilato sotto con questo 2100 e sono rimasto lì: quando ho avuto l'acqua all'altezza del volante per fortuna è arrivato un pullman tedesco che mi ha spinto fuori; mi sono fermato, ho pulito tutto il motore e tutto quanto.

Finalmente arrivo a Londra dove mi accoglie l'ingegner Vincent Piatti, che ho trovato tra l'altro al Salone di Ginevra l'altro giorno. Lui lavorava alla Lotus, mi pare per fare i semiassi.

Una annotazione a parte, che riguarda la nostra vita di oggi: io gli dissi "Allora facciamo questo, questo e questo" e lui mi disse (questo trent'anni fa): "Guarda, a Londra si fa una sola commissione al giorno perché col traffico che c'è non ne puoi fare due".

Io dissi: "Pensi come sono fortunato a vivere a Milano." Adesso a Milano è pressapoco lo stesso.

Comunque mi portò a Coventry, dove rimasi una settimana, il tempo che facessero gli impianti, in un meraviglioso villino in riva ad un fiume, dove pescavo salmoni. E finalmente la macchina fu pronta.

Mi venne incontro un vecchietto paffutello che disse: "Venga che le

faccio provare la macchina". Si scaraventa giù per una discesa tipo lo Stelvio; quando siamo a venti metri dalla curva non accenna a togliere il piede e io dico: "Va beh, usciamo, vediamo cosa succede". Va avanti ancora un po' e frena: "Possibile? Come ha fatto a fermarsi?". Avevo scoperto il sogno dei freni a disco, che poi hanno avuto molti difetti perché scaldavano le pinze, quindi ogni tanto schiacciavi e non frenava più.

Mi ricordo che Agostini sulla MV non volle i freni a disco per un sacco di tempo perché mi diceva sempre: "Sai, una volta frena qui, una volta frena là ed io non posso correre con un' affare che non so come va".

E anche Sanesi fu un nemico dei freni a disco per tanto tempo, perché lui provava sulla Futa e sulla Raticosa, poi si fermava a bere un bianchino e quando risaliva in macchina il freno non c'era più. Comunque fu un'esperienza divertentissima. E così vidi Coventry per la prima volta. Era l'inizio del '59.

FADINI

A proposito di freni: le fonti un momento dicono che c'erano solo all'avantreno e un momento solo al retrotreno.

MAFFIODO

Solo davanti, sempre e solo davanti.

POLTRONIERI

Vogliamo parlare delle perdite delle ruote? Quante ruote abbiamo perso? Una Thiele, una Guarnieri, una io, che fui l'unico che non si ribaltò perché sono più prudente degli altri! Sono stato fortunato che la carenatura ha tenuto dentro la ruota fino a che sono arrivato in curva e sul piano mi sono appoggiato.

MAFFIODO

Il problema erano i cuscinetti perché la macchina sulla sopraelevata appoggiava sempre all'esterno. Perché avete visto nelle prove la 500, che girava in senso contrario alla rotazione di Monza? Per il peso del pilota, che messo da una parte o dall'altra cambiava i tempi della macchina, perché nella sopraelevata la forza centrifuga la schiaccia e il cuscinetto della ruota esterna subisce un carico bestiale.

E' venuto un ingegnere della RIV, abbiamo esaminato il problema, abbiamo messo un cuscinetto diverso, doppia fila di sfere, e abbiamo risolto il problema.

FADINI

Infatti le due macchine gemelle del '57 erano costruite disassate: il motore e il serbatoio erano spostati di lato.

POLTRONIERI

Come a Monza, dove adesso ci sono le chicanes. A proposito di Monza, Corrado, ti ricordi quella volta che tu spostasti i cartelli delle frenate a Lesmo?

MANFREDINI

E' andato dritto, qualcuno!

POLTRONIERI

Lui ha preso il cartello dei 100 metri e lo ha messo al posto di quello dei 50 metri. Per cui uno si riferiva a quel cartello...

FADINI

Prima raccontavate un particolare dai risvolti "hard core"

POLTRONIERI

Sì, ma è Corrado quello che deve raccontarlo. Sei tu che devi raccontare la storia che per tenerti sveglio durante il record ti mostravano anche le pin-up!

MANFREDINI

Io ho poco da raccontare.

POLTRONIERI

Però se ci racconti delle tue uscite di strada possiamo stare qui tutta notte.

MANFREDINI

Io ho fatto solo i record per l'Abarth, non ho mai corso con l'Abarth.

POLTRONIERI

A proposito delle corse di Abarth, vi racconto questo episodio abbastanza curioso.

Io sono stato all'Abarth dall'ottobre del '58 al marzo del '61 e una delle corse classiche che si facevano erano la serie di tre gare del Salone di Parigi: la Coppa di Montlhéry, la Coppa del Salone e la Coppa dell'Associazione dei Corridori Francesi. Una all'inizio, una a metà e una alla fine di questo Salone, dove già eravamo ad esporre.

Io avevo una macchina nettamente superiore alle altre. Andiamo a

correre e io vinco la corsa, ma c'è un nuovo cliente e Abarth mi fa "Voi fa vincere lui una volta, perché lui è nostro cliente".

"Va beh, facciamolo vincere!".

Questo cliente era il papà dei Fabi. Allora pronti-via, partiamo ed io sto disciplinatamente dietro: è chiaro, come sostengo sempre anche nelle telecronache, che i distacchi vanno misurati in tempi e non in metri; è chiaro che quando si rallenta le macchine si avvicinano.

Finisce la gara e Fabi mi fa una scenata dicendo: "Ecco, tu mi venivi sempre sotto per far vedere che andavi più forte, quindi hai svilito il mio risultato".

Dico: "Guarda che non è vero".

La corsa dopo Fabi mi fa: "Beh senti, comunque, fammi stare davanti tre-quattro giri poi vediamo come va a finire".

Dico: "No scusa, io faccio la mia corsa" e allora lui dice: "Allora tre-quattro giri e poi ti faccio passare".

Passano cinque giri, arrivo sulla frenata lunga, ancora un po' e vado fuori, e quello non mi fa passare. Alla quarta volta che non mi fa passare, forte della mia esperienza delle curve sopraelevate (a Montlhéry la curva sopraelevata non ha nemmeno il guard-rail e quindi per andare molto in alto ci vuole una certa abitudine) vado alto alto, scendo come un falchetto, gli faccio la finta all'interno, lui chiude e io passo dall'altra parte.

Come sono passato... (mostra il pugno).

Dopo di che vedo nello specchietto che fa trac trac. Primo pensiero "Oddio, c'era una curva e non l'ho vista"; secondo "è andato nel muro, è successo qualcosa".

Continua la corsa con Baghetti centocinquanta metri dietro che tra sé e sé pensa "Questa volta l'ha fatta grossa". Il pubblico che inveisce, arrivo al parco chiuso, i poliziotti vengono a controllare la macchina per vedere se l'ho buttato fuori. Per fortuna era tutta sporca, non l'avevano toccata e me la sono cavata così. Dopo di che diventammo amicissimi, io e Fabi. Ti ricordi? e fece causa all'Abarth dicendo che si era rotto lo sterzo.

AVIDANO

Eh, era un cliente difficile. Una, volta, non si è fidato di me, si è preso la benzina e se l'è portata via!

ANNELIESE ABARTH

Sono molto commossa per aver rivissuto i tempi dell'Abarth. Grazie.