

Abarth: l'uomo e le sue auto

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
in collaborazione con
CPAE Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca



Abarth: l'uomo e le sue auto

AISA - Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

in collaborazione con

CPAE Club Piacentino Automotoveicoli d'Epoca

Fiorenzuola d'Arda (Piacenza), 9 maggio 2010

-
- 2 Abarth: le corse
Lorenzo Boscarelli
- 14 Come un autodidatta divenne il mago dei motori
Luciano Greggio
- 16 Carlo Abarth. Il compendio di una vita per le corse
Renzo Avidano
- 19 I rapporti con la Fiat
Renzo Avidano
- 22 La progettazione all'Abarth 1959-1968
Gianfranco Bossù
- 27 Gli anni dei record
Ugo Fadini
- 32 Karl/Carlo Abarth. Punti di vista
Testimonianze e scritti di Anneliese Abarth, Carlo Abarth, Gianfranco Fagioli, Guido Gerosa, Giovanni Lurani, Giorgio Valentini

MONOGRAFIA AISA 90



Abarth: le corse

Lorenzo Boscarelli

Gli esordi: dalla Abarth 204 alla 210 A

Le vetture Abarth nascono dalle Cisitalia, dal punto di vista tecnico e organizzativo-industriale. Carlo Abarth, assunto come Direttore Sportivo in Cisitalia nel 1947, ben presto dimostrò il suo talento tecnico promuovendo profonde modifiche della Cisitalia spider MM (detta “Spider Nuvolari”).

Nella primavera del 1948, la vettura fu dotata di un telaio a longheroni e crociera centrale, che sostituì quello originario in traliccio di tubi, e di sospensione anteriore a bracci longitudinali oscillanti e barre di torsione anziché a balestra trasversale e braccio inferiore oscillante. La monoposto Cisitalia D46 fu pure modificata nella carrozzeria, resa più aerodinamica, e potenziata nel motore, portato da 1.100 a 1.200 cc, per iniziativa di Carlo Abarth.

La vicenda Cisitalia declinò molto rapidamente tra la fine del 1948 e la primavera del 1949, per gravi problemi finanziari, e Carlo Abarth costituì nel marzo 1949, insieme all'amico e pilota Guido Scagliarini, la società Abarth e C., acquisendo in conto liquidazione dalla Cisitalia due vetture del tipo 204 Spider biposto corsa e altre tre in corso di allestimento (tutte vennero ride-nominate Abarth 204 A, dove A sta per Abarth), una monoposto D46 modificata e ricambi vari.

Con questo materiale Abarth iniziò la propria attività di costruttore di automobili, così come quella sportiva della “Squadra Carlo Abarth”, che nel 1949 poté avvalersi di piloti di primissimo piano, come Tazio Nuvolari, Felice Bonetto, Franco Cortese, Piero Taruffi, oltre a Guido Scagliarini e altri, che colsero buone affermazioni.

Scagliarini fu quinto assoluto e secondo della classe 1.100 Sport alla Mille Miglia, al volante di una 204, nonché Campione Italiano 1949 per la classe 1.100 Sport, e Piero Taruffi vinse il Campionato Italiano per le monoposto di Formula 2.

Nel 1949, Carlo Abarth ebbe l'idea di mettere in commercio degli accessori per incrementare le prestazioni di vetture di serie; in particolare, marmitte di scarico e collettori di aspirazione a più carburatori. L'iniziativa ebbe un rapido successo e resse per diversi anni le sorti economiche dell'azienda.

Nel 1950, continuò l'attività sportiva con le vetture

esistenti, alle quali si aggiunse la nuova berlinetta 205 A⁽¹⁾, carrozzata magistralmente da Vignale su disegno di Giovanni Michelotti. Il telaio era in lamiera scatolata e le sospensioni ripetevano lo schema della 204.

La 204A debuttò il 28 marzo a Monza, nella Coppa Intereuropa, vincendo la classe 1100 Sport, pilotata da Guido Scagliarini. Il 10 aprile, Tazio Nuvolari colse l'ultima vittoria della sua carriera vincendo la classe 1100 Sport nella gara in salita Palermo-Monte Pellegrino, al volante della spider 204 A.

Nelle Mille Miglia 1950, Abarth schierò due berline Vignale 204A, una delle quali dotata di estensioni del frontale e della coda per migliorare la penetrazione aerodinamica; questa vettura dovette ritirarsi, mentre l'altra si classificò 31ª assoluta, un risultato molto inferiore a quello del 1949.

L'onere della partecipazione alle competizioni indusse l'Abarth a sospendere la propria attività ufficiale alla fine del 1950, orientandosi verso la produzione di esemplari unici o di piccolissime serie di vetture sportive oltre che di marmitte e accessori per potenziare i motori, attività cui arrideva un sempre maggiore successo in tutta Italia.

Da ricordare sono la 205 A berlinetta Vignale presentata nel 1951, che era una 204 A con finiture più lussuose; la Abarth “1500” berlinetta Bertone, del 1952, su meccanica Fiat 1400 rielaborata e dotata di una aggressiva carrozzeria disegnata da Franco Scaglione; la coupé Ghia su meccanica Fiat 1100-103, del 1953; la Abarth “2000”, con organi meccanici della Alfa Romeo 1900 Super, come sempre rielaborati, con una carrozzeria berlinetta Ghia e telaio in lamiera scatolata, presentata al Salone dell'Automobile di Torino del 1954. Tutte vetture di pregio, che riscossero grande interesse, ma pensate forse più come veicoli pubblicitari per sostenere le vendite di marmitte e accessori che come iniziative industriali.

Nel 1955, Abarth presentò la 207 A, ancora una volta con telaio scatolato in lamiera e meccanica Fiat 1100. Di questa vettura furono costruiti una dozzina di esemplari, tutti dotati di una bella carrozzeria biposto corsa di Boano.

Lorenzo Boscarelli, presidente Aisa e studioso di storia dell'automobile.

1. Spesso in letteratura la berlinetta Vignale del 1950 viene individuata con la sigla 204 A, ma sul telaio degli esemplari sopravvissuti è stampigliato il numero 205.

Sulla stessa meccanica e con linee molto simili alla 207 A furono realizzati uno spider stradale (denominato 208 A) e una berlina stradale (209 A). Quasi tutti gli esemplari furono esportati negli Usa; non ottennero grandi risultati sportivi, in quanto il loro motore ad aste e bilancieri non era competitivo rispetto ai bialbero delle concorrenti, in particolare le Osca, mentre le Lotus 9 e 11 di pari cilindrata disponevano di telai e sospensioni molto più efficienti.

Il 1955 fu un anno di svolta per l'Abarth. In quell'anno si ebbe la prima partecipazione di vetture Abarth a una gara di Campionato Mondiale Marche: il 23 gennaio 1955, due Abarth 204 A disputarono la 1.000 km. de la Ciudad de Buenos Aires. Erano vetture ormai superate, ma una delle due (iscritta come Cisitalia) conquistò il 3° posto nella classe Sport fino a 1.500 cc. La grande novità del 1955 fu comunque l'apparizione della Fiat 600. La Fiat, per favorire il lancio del nuovo modello, affidò a molti carrozzieri alcuni dei primi autotelai, tanto che già al Salone di Ginevra, dove la 600 debuttò, la berlina Fiat era accompagnata da diverse versioni fuori serie.

Un autotelaio fu assegnato anche all'Abarth, che al Salone di Torino presentò la 210 A, una spider con linee corsaiole, realizzata da Boano, e con motore preparato dall'Abarth, mantenendo la cilindrata originaria, di 633 cc. Sembrava il tipico esercizio di stile, e in effetti lo era; non ci si poteva aspettare che un motore ad aste e bilancieri, anche portato a 750 cc, e pur installato su un moderno telaio, rendesse la vettura competitiva contro le vetture Sport dell'epoca.

Però, lo schema a motore posteriore fornì ad Abarth una base eccellente per derivare dalla Fiat 600 di serie una quantità di versioni che fecero conoscere il nome della Casa dello Scorpione in tutto il mondo, tramite innumerevoli vittorie sportive.

Dalle Fiat-Abarth alle Abarth Simca

Nel 1955, Zagato allestì tre berline su base Fiat 600, che colsero qualche affermazione in gara. Carlo Abarth comprese l'opportunità e nel 1956 presentò la Abarth 750 Zagato, una berlina che nella prima versione aveva forme quasi identiche a quelle delle Fiat 600 Zagato dell'anno prima, ma era dotata di un motore preparato da Abarth, con cilindrata portata a 750 cc. Inoltre, Abarth iniziò a vendere Fiat 600 di serie modificate con i componenti meccanici adottati sulle berline Zagato, e a vendere le "cassette" con tutte le parti necessarie alla modifica.

Fu l'inizio di una nuova storia, per l'Abarth e per i tanti piloti che nel decennio successivo portarono in gara le piccole vetture torinesi.

Le Mille Miglia del 1956 furono la prima gara di rilievo per l'Abarth 750. Presero il via una decina di esemplari, nelle versioni con carrozzeria Fiat di serie e berlina Zagato; secondo della classe Turismo di

Serie Speciale fu Alfonso Thiele, giunto a Brescia in poco più di 15 ore, distaccato di 31 minuti dal vincitore di classe, il francese Maurice Michy, al volante di una Alpine Renault A106.

Thiele precedette di oltre 35 minuti il vincitore della categoria 750 Sport, Ovidio Capelli, che aveva una Osca 750 Sport. Le vetture chiuse in quelle Mille Miglia furono molto avvantaggiate dalle pessime condizioni meteorologiche lungo tutto il percorso, ma ormai una pagina era stata voltata: una vettura derivata dalla serie e in vendita a 1.460.000 lire (Abarth 750 berlina Zagato) aveva battuto una Sport costruita solo per correre e in vendita a 4.500.000 lire!

Negli anni successivi, furono costruite centinaia di Abarth 750 Zagato, nelle varie versioni, e solo poche decine di vetture 750 Sport, di differenti marche.

La conquista di record di velocità fu il nuovo terreno che l'Abarth affrontò con le vetture a base Fiat 600. Carlo Abarth, alla fine del 1955, chiese alla Bertone di allestire una carrozzeria per vettura da record e ne risultò una monoposto estremamente filante, che nel mese di giugno 1956 sulla pista sopraelevata di Monza stabilì un nuovo record del mondo sulle 24 ore, alla media di quasi 156 km/h. Altri record furono stabiliti sulle lunghe distanze nei mesi successivi, con motori di cilindrata differenti, da 500 a 800 cc e sempre utilizzando la vettura carrozzata da Bertone⁽²⁾.

Numerose furono nel 1956 le vittorie in gare di velocità. Enrico Carini si laureò Campione Italiano e vinse anche il Trofeo della Montagna nella classe 750 GT.

Le Mille Miglia del 1957 segnarono un'importante affermazione per le Abarth 750 Zagato: Alfonso Thiele vinse la categoria 750 Gran Turismo, alla media di quasi 118 km/h, giungendo a Brescia con meno di 3 minuti di distacco dalla Osca 750 Sport ufficiale di Giancarlo Rigamonti. Una conferma dell'estrema competitività della vettura torinese.

Nel 1957, furono conseguiti nuovi record di velocità, questa volta con una vettura realizzata dalla Pininfarina e dotata di motori derivati dalla Fiat 600 e dall'Alfa Romeo Giulietta (con cilindrata ridotta a 1.100 cc).

Il motore dell'Alfa Romeo Giulietta fu utilizzato da Abarth anche come base per realizzare una berlina di 1.000 cc (mantenendo invariato l'alesaggio del motore d'origine e portando la corsa a 58 mm.), l'Alfa Abarth 1000. La vettura, dotata di telaio in traliccio di tubi d'acciaio e di carrozzeria Bertone, disegnata da Franco Scaglione, fu presentata al Salone dell'Automobile di Torino del 1958. Rimase allo stato di prototipo e fu l'ultima di quella serie di esemplari unici che aveva caratterizzato la produzione di Abarth per buona parte degli anni Cinquanta. In seguito, altre

2. Per la storia dettagliata dei record Abarth si veda a pag. 41.

Abarth furono esemplari unici, ma non furono concepiti come tali.

Nel 1957, apparve sul mercato un'altra vettura Fiat destinata ad essere la base di tante future Abarth, la Nuova 500. Subito, Carlo Abarth ne elaborò il motore, dimostrando che avrebbe potuto fornire potenze ben superiori a quella di serie, la cui modestia ne stava ostacolando la diffusione.

Anche in questo caso, Abarth perseguì la strada dei record: nel febbraio del 1958 una 500 dotata di carrozzeria Fiat e di un motore preparato, corse ininterrottamente per 7 giorni e 7 notti sulla pista sopraelevata di Monza, concludendo la sua maratona a una media di oltre 108 km/h (la velocità massima della Fiat 500 di serie era allora di 85 km/h).

L'exploit fu notato dal professor Vittorio Valletta, presidente della Fiat, che, insoddisfatto dell'andamento delle vendite della Nuova 500, comprese che associare il nome della Fiat a quello dell'Abarth avrebbe potuto favorire le vendite di tutta la produzione Fiat. A Carlo Abarth la Fiat propose un contratto per il quale Abarth avrebbe ricevuto un compenso in denaro per ogni vittoria conseguita da una vettura recante il marchio Fiat Abarth. Fu l'inizio di un periodo fortunatissimo per l'Abarth, che sviluppò un modello da competizione dopo l'altro, quasi tutti di grande successo, ottenendo così un sostegno economico determinante per il proprio sviluppo.

Sulla base della Fiat Nuova 500, fu realizzata la Fiat Abarth 500 Zagato, costruita in poche decine di esemplari e che colse buoni successi nella propria categoria, contrastata solo dalle inglesi Berkeley di pari cilindrata. I notevoli successi in gara convinsero Carlo Abarth che il potenziale del motore 750 cc non era ancora stato sfruttato a fondo. Affidò a Gioachino Colombo, bravissimo tecnico che aveva alle spalle più di vent'anni di lavoro come progettista di auto da competizione, il progetto di una versione bialbero a camme in testa del motore 750 cc mantenendo basamento e monoblocco del motore Fiat di serie.

Il nuovo motore debuttò nell'autunno 1957 su di una vettura da record e fu montato, a partire dal 1958, su un nuovo modello di gran turismo, denominato "Fiat Abarth 750 Record Monza", sempre carrozzato da Zagato.

Il debutto in gara della vettura avvenne alla 12 Ore di Sebring, il 22 marzo 1959; 4 vetture vennero iscritte dal Roosevelt Team, importatore di Abarth in USA, e conquistarono i primi quattro posti della classe 750 GT, un trionfo che ebbe larga eco e favorì un ampio successo di vendite sul mercato americano.

La 750 Record Monza dominò la propria categoria per tutto il 1959, in Europa e in USA. Tra l'altro, alla Targa Florio non solo vinse la propria classe, ma fu più veloce della Osca vittoriosa nella classe 750 Sport, dimostrazione evidente che il suo schema costruttivo

la favoriva, in particolare sui circuiti tortuosi, rispetto a quello convenzionale motore anteriore-trazione posteriore, nonostante il suo peso fosse superiore a quello delle Sport e la potenza inferiore.

Sviluppate a fondo, con il modello bialbero, le potenzialità del motore 750 cc, non restava che aumentarne la cilindrata, il che avvenne nello stesso 1959, portandolo a 850 cc. Questa versione fu condotta al debutto da Mario Poltronieri, che il 5 aprile vinse la categoria 1.000 cc. nella 100 Miglia di Daytona Beach, in USA, conquistando anche il 9° posto assoluto.

La fama delle vetture Abarth indusse la Porsche a chiedere la collaborazione di Carlo Abarth per realizzare una versione alleggerita della Carrera 1600 GT, che fu denominata GTL (L sta per leicht, leggera).

Dotata di una carrozzeria con Cx, sezione frontale e peso inferiori a quelli della vettura di serie, la Carrera 1600 GTL colse ottime affermazioni nel 1960, ma la Porsche giudicò inadeguato il livello di finitura e dopo 21 esemplari la commessa fu terminata.

Nel 1960 entrarono in vigore nuove classi di cilindrata, per le competizioni: la 700 cc prese il posto della 750 e la FIA (Fédération Internationale de l'Automobile) istituì la Coppa FIA per vetture Gran Turismo, per le classi 500, 700, 1.000, 1.300, 2.000 e oltre 2.000 cc.

L'Abarth aveva creato il modello "700 bialbero", che colse molti successi, così come le "Record Monza" 750 cc e 850 cc, che in molte occasioni si imposero nella classe 1.000 cc. In particolare, nelle 4 Ore di Sebring, disputata il 25 marzo 1960, una "850 Record Monza" batté la Austin Healey Sprite (di 948 cc) condotta niente meno che da Stirling Moss.

Nel 1960, per la prima volta, l'Abarth prese parte alle 24 Ore di Le Mans: la Casa iscrisse due vetture con motore di 850 cc e una con cilindrata di 705 cc (a Le Mans non erano ammesse vetture di cilindrata inferiore a 700 cc).

Tutte e tre si ritirarono, ma prima di cedere, alla 17ª ora, la "Record Monza" 850 cc di Paul Condriller e Jean Guichet si mantenne in testa alla propria categoria e fece segnare la velocità di 192 km/h sul rettilineo di Les Hunaudières.

Alla fine del 1960, nacque la Fiat Abarth "1000 bialbero", che avrebbe avuto negli anni a venire una brillante carriera sportiva e un ottimo successo di mercato; ne furono costruiti, fino alla metà degli anni Sessanta, circa 200 esemplari, un numero ragguardevole per una vettura da competizione.

Come era accaduto per il 750 cc bialbero, fu una vettura da record a montare per prima il nuovo motore, conquistando una messe di primati, sempre sulla pista sopraelevata di Monza. La "1000 bialbero" aveva lo stesso schema costruttivo delle sue progenitrici, ma era dotata di freni a disco sulle ruote anteriori e la carrozzeria non era più prodotta da Zagato, ma da diversi artigiani torinesi.

Nel 1960, la Fiat aveva presentato la 600 D, evoluzione della 600, con motore portato a 767 cc e irrobustito in diversi componenti (albero motore, bielle ecc.). Carlo Abarth ne derivò una versione potenziata, la Fiat Abarth 850 TC, che fu presentata nel febbraio del 1961 e alla quale arrise un grande successo commerciale, diventando la vettura su cui una generazione di piloti mosse i primi passi agonistici.

La 850 TC differiva dalla 600 D non solo nel motore, aumentato di cilindrata e molto potenziato, ma aveva anche i freni a disco anteriori, molle delle sospensioni diverse, un radiatore supplementare. La base era Fiat, ma la quantità di modifiche apportate dimostrava la serietà dell'approccio tecnico dell'Abarth, tanto da farne una vettura veramente diversa da quella di origine.

Con la 850 TC, nelle sue diverse versioni, e, in seguito, con la 1000 berlina, presentata nel 1962, l'Abarth acquisì una diffusione di mercato che mai più nel seguito avrebbe uguagliato.

Il 1961 fu ricco di successi in competizione. La prima grande vittoria della "1000 bialbero" fu ottenuta nelle 4 Ore di Sebring, in Florida, dove ancora le Fiat Abarth batterono le Austin-Healey Sprite, nella speciale versione da corsa denominata "Sebring", nonostante queste fossero condotte da piloti di primissimo piano (come Walt Hansgen, Bruce McLaren, Stirling Moss). Di particolare prestigio fu la vittoria di classe, e il quattordicesimo posto assoluto, conquistato dalla "850 Record Monza" nelle 24 Ore di Le Mans, per merito dell'equipaggio Hyslop-Hulme, ed estremamente significativo il successo ottenuto nella Coppa Intereuropa, disputata il 10 settembre a Monza. Alfonso Thiele, con una 1000 bialbero, vinse la gara, della durata di 3 ore, precedendo la Giulietta SZ "semiufficiale" di Elio Zagato e Consalvo Sanesi.

Fu una vittoria "epocale", che dimostrava la competitività della 1000 bialbero, capace di sconfiggere una vettura di 1300 cc. su un circuito molto veloce, che avrebbe dovuto favorirla. Una settimana prima, la 850 TC aveva colto il suo primo successo in un'importata gara internazionale, la 500 km. del Nürburgring.

Le vittorie conseguite nel 1961 consentirono all'Abarth di vincere la Coppa FIA GT (una sorta di Campionato Mondiale per vetture Gran Turismo) per la Divisione II (fino a 700 cc) e III (fino a 1.000 cc). Un risultato di grande prestigio, ottenuto con vetture che con il modello di serie da cui in origine erano state derivate, la Fiat 600, avevano ben poco in comune.

Le capacità tecniche dell'Abarth avevano portato lo schema costruttivo di partenza a uno sviluppo inimmaginabile pochi anni prima, traendo da un'utilitaria una vera macchina da corsa.

In questo sta la grandezza dell'Abarth e, come si sarebbe visto alcuni anni dopo, anche il suo limite.

La 1000 bialbero rappresentò lo sviluppo ultimo (an-

che se proseguì negli anni successivi) ottenibile dalla Fiat 600; per cilindrata maggiori sarebbe stato necessario trovare una nuova base di partenza. Questa apparve alla fine del 1961, quando la Simca presentò il modello 1000, progettato da un gruppo di tecnici di origine Fiat, ma costruito ovviamente in Francia.

I successi delle Fiat Abarth indussero Enrico Pigozzi, presidente di Simca, a chiedere alla Abarth di sviluppare in via sperimentale delle versioni potenziate della Simca 1000 (da cui sarebbero nate, negli anni seguenti, le Simca Abarth 1150, che ebbero scarso successo). Carlo Abarth colse invece l'opportunità di creare una nuova serie di vetture da competizione, basate sul pianale, modificato, della Simca 1000. Nacque così, all'inizio del 1962, la Abarth Simca 1300 GT, dotata di motore bialbero a camme in testa di 1.288 cc completamente progettato dall'Abarth, ma che oltre al pianale, utilizzava trasmissione, sterzo e sospensioni, opportunamente adattati, dell'utilitaria francese.

È da notare che su questo modello il nome Abarth precede Simca, perché giustamente Carlo Abarth, non avendo con la Casa francese un accordo analogo a quello sottoscritto nel 1958 con Fiat, volle mettere in risalto chi aveva dato il contributo essenziale allo sviluppo della vettura, cioè l'Abarth stessa.

La Abarth Simca 1300 GT fu omologata nella categoria Gran Turismo nell'ottobre del 1962: per tutta quella stagione corse tra le Sport, ottenendo successi notevoli su tutti i circuiti.

Nel 1962, la FIA trasformò la Coppa FIA Gran Turismo in Campionato Mondiale Costruttori Gran Turismo, articolato in numerose classi, da 700 cc a oltre 3.000 cc.

La Fiat Abarth 1000 bialbero vinse la 3 Ore di Sebring, prima gara di Campionato, battendo ancora una volta la Austin-Healey Sprite condotta da Stirling Moss, che disputò con la consueta *valentia* una delle sue ultime gare, prima dell'incidente che ne troncò la carriera.

L'1 maggio, Lodovico Scarfiotti vinse con una 1000 bialbero il 12° Circuito del Garda, seconda prova del Campionato Mondiale Costruttori, battendo di pochi metri, dopo una contesa durata tutta la gara, il britannico Innes Ireland, allora valido pilota di Formula 1. Come si è visto in precedenza, i piloti impegnati nel Campionato Mondiale di Formula 1 di frequente disputavano gare al volante di vetture Gran Turismo e Turismo, anche di piccola cilindrata; erano professionisti, ma il professionismo non impediva di competere in tante categorie. Davvero era un'altra epoca, in cui anche i migliori piloti correvano per divertirsi, per realizzare la propria passione, anziché per arricchirsi con una professione.

La superiorità delle Fiat Abarth 1.000 bialbero si confermò nelle gare successive: vinse tutte e cinque le gare del Campionato, che si concluse il 2 settembre con la 1.000 Km. del Nürburgring.

L'Abarth conquistò la vittoria non solo nella 1a Divisione (fino a 1.000 cc), ma fu prima anche nelle sub-Divisioni fino a 700 cc e fino a 850 cc.

Sempre nel 1962, fu presentata la Fiat Abarth 1000 berlina, evoluzione della 850 TC, cui per molti anni, in versioni via via potenziate, arrise un grandissimo successo sportivo nella categoria Turismo.

La Abarth Simca 1300 GT debuttò a metà aprile, in una gara in salita francese, cogliendo il primo posto assoluto, guidata da Gianni Balzarini. In seguito vinse, nella categoria Sport, diverse gare importanti, tra le quali il Circuito d'Auvergne, in Francia, e la 1.000 km. di Parigi (disputata sul circuito di Monthléry) e fu prima nella categoria Sport fino a 1.300 cc alle 24 Ore di Le Mans. Occorre comunque ricordare che la vettura che vinse la categoria GT fino a 1.300 cc nelle 24 Ore di quell'anno, una Lotus Elite, percorse oltre 200 km. più della Simca Abarth.

Nell'ottobre del 1962, al Circuito di Innsbruck debuttò la Abarth Spider Sport 1450, con motore in posizione centrale, ovviamente bialbero, e telaio tubolare progettato da Mario Colucci, come tutte le Abarth da corsa di quegli anni.

Il 1962 fu anno di grandi risultati anche industriali; i dipendenti dell'azienda giunsero a quasi 400 unità e la produzione si mantenne sempre al di sopra delle 100 vetture al mese. Un grande sviluppo, rispetto a pochi anni prima, cioè al periodo precedente la comparsa dei modelli derivati dalla Fiat 600, quando Abarth era essenzialmente un produttore di marmitte di scarico e di altri componenti per aumentare le prestazioni di vetture di serie, ma costruiva ancora pochissime vetture complete.

All'inizio del 1963, la Fiat Abarth 1000 berlina venne omologata nella categoria Turismo, il che aprì la strada alle innumerevoli vittorie di questa vettura. Essa fu, in seguito, oggetto di radicali evoluzioni tecniche e di continui incrementi di prestazioni, che la mantennero competitiva fino ai primi anni Settanta.

Lo sviluppo di soluzioni sempre più complesse, imposte dall'esigenza di rimanere vincente, ebbe due conseguenze importanti: il continuo aumento del prezzo di vendita (nel 1961, la Fiat Abarth 850 TC costava di listino 850.000 lire, nel 1963 1.269.900 lire, a fine 1965, nella versione "corsa", 2.340.000 lire e ai primi del 1969, preparata da gara, oltre 5 milioni!) e la progressiva specializzazione sia della 850 sia della 1000 berlina come pure automobili da corsa, con il conseguente calo dei volumi di vendita.

In altre parole, se nel 1962 o nel 1963 era possibile acquistare una Fiat Abarth 850 o 1000 berlina per andare a spasso con una vettura molto briosa (per l'epoca), senza l'intenzione di correre, tre anni dopo l'acquirente di una di quelle macchine, nella quasi totalità dei casi, l'avrebbe usata in gara e, d'altra parte, la vettura aveva assunto caratteristiche che la rendevano poco compatibile con l'uso turistico.

In questo, come si vedrà negli anni successivi, sta il dilemma dello sviluppo dell'Abarth, non sappiamo quanto chiaramente percepito dallo stesso Carlo Abarth: tentare di essere un costruttore di vetture da turismo e gran turismo, con volumi consistenti, affiancando a questa produzione quella di macchine da corsa (lo potremmo chiamare il "modello Porsche"), oppure diventare essenzialmente un costruttore di vetture da competizione, con una piccola produzione di vetture stradali (è il "modello Maserati" dal 1946 all'avvento della 3500 GT).

Di fatto, l'Abarth imboccò questa seconda direzione, con esiti alterni, che la portarono a creare ottime vetture da corsa, ma fatalmente a scontrarsi con avversari dotati di risorse tecniche ed economiche ben superiori alle sue, con le conseguenze del caso.

Torniamo comunque al 1963, un anno fulgido per l'Abarth, che disponeva di cinque modelli eccellenti: le Fiat Abarth 850 e 1000 berlina, le 700 e 1000 bialbero e la Abarth Simca 1300 GT. Esse vinsero moltissime gare, data la loro superiorità sui concorrenti e la qualità dei loro piloti; come sempre, una vettura molto competitiva attira i migliori piloti!

L'Abarth vinse le tre sottoclassi (700 cc, 850 cc, 1.000 cc) del Campionato Mondiale Gran Turismo 1a Divisione e fu seconda nella sottoclasse 1.300 cc della 2a Divisione (vinta dall'Alfa Romeo, con la Giulietta SZ). Questo risultato non brillante della Abarth Simca 1300 GT, di fronte alla Giulietta SZ, più anziana in termini anagrafici e tecnici, si spiega con alcune assenze in gare di Campionato e con una relativa maggiore fragilità della vettura torinese.

Nel 1963, l'Abarth preparò una Fiat 2300 S coupé per conquistare dei record di velocità su lunga distanza, il che avvenne in una sessione sulla pista sopraelevata di Monza, dall'1 al 5 aprile. Furono conseguiti il record sulle 72 ore, a 178.198 km/h, e quelli intermedi, a partire dai 5.000 km. La stessa vettura disputò poi con successo alcune gare internazionali nella categoria Turismo.

Il 1963 vide anche l'apparizione dell'Abarth 2000 Sport Spider, con telaio tubolare e motore centrale bialbero su cinque supporti di banco (di nuova concezione). Guidata da Hans Hermann si dimostrò competitiva con la Porsche 718 RS in alcune corse in salita valide per il Campionato Mondiale Costruttori.

Vennero presentati tre ulteriori modelli: la Fiat Abarth 595, derivata dalla Fiat Nuova 500, della quale manteneva la carrozzeria, ma era dotata di un motore di 595 cc., potenziato con i consueti interventi mirati ad incrementare le prestazioni, della Simca Abarth 1150 berlina (che manteneva la scocca della Simca 1000, con cui Abarth tentò un'operazione simile a quella effettuata con le Fiat Abarth 850 e 1000, ma alla quale non arrise il successo) e della Abarth Simca 2000 GT, una berlinetta da competizione che avrebbe raccolto molti allori negli anni successivi.

La 2000 GT rappresentò una svolta nella presenza delle Abarth nelle corse. Fino ad allora, le loro avversarie erano state vetture i cui componenti meccanici derivavano da automobili di serie: per esempio, Alpine A 106, Giulietta SZ, Austin Healey Sprite, modificate per renderli adatte alle competizioni, oppure delle Gran Turismo con vocazione corsaiole, come le Lotus Elite. Contro di loro le Abarth avevano spesso avuto la meglio, perché più o altrettanto potenti e leggere e con uno schema costruttivo, il motore posteriore, che le favoriva.

L'avversaria della Abarth Simca 2000 GT fu invece una vera automobile da corsa, la Porsche 904 Carrera GTS, presentata nell'autunno del 1963, concepita per le competizioni e dotata di conseguenza di una meccanica priva di "compromessi".

La contesa tra la 2000 GT e la 904 si annunciò subito molto avvincente; nell'inverno 1963-64 il giornalista francese Bernard Cahier provò entrambe le vetture, per la rivista transalpina *L'Automobile*. Cahier rilevò prestazioni molto simili (per la Porsche 904, velocità massima di 257 km/h, 400 m. da fermo in 13,5 secondi, Km. da fermo in 24,5 secondi; per l'Abarth Simca 2000 GT, velocità massima di 262 km/h, 400 m. da fermo in 14,2 secondi, km. da fermo in 24,8 secondi). Cahier concluse le sue prove affermando che le prestazioni delle due vetture erano equivalenti e che solo la loro robustezza nelle gare di lunga durata avrebbe decretato la superiorità dell'una sull'altra.

Il verdetto delle gare di Campionato Mondiale Costruttori 1964 fu molto chiaro: la Porsche 904 trionfò nella Divisione II (fino a 2.000 cc), conquistando 160,1 punti, l'Alfa Romeo (con la Giulia TZ) fu seconda con 33,9 punti, e l'Abarth solo terza con 27,2 punti. Ciò detto, l'Abarth Simca 2000 GT fu una vettura di successo, adatta a gare in salita e su percorsi sinuosi, dove si oppose validamente alle Porsche 904, non di rado avendo la meglio.

Tutto ciò fu ben illustrato dai risultati delle gare del 1964. In nessuna competizione in circuito valevole per il Campionato Mondiale Costruttori, II Divisione (fino a 2.000 cc) l'Abarth Simca 2000 GT batté la Porsche 904, che prevalse sempre nettamente, mentre nelle gare in salita spesso accadde il contrario.

Sono in particolare da ricordare le vittorie di categoria nella Freiburg-Schauinsland e nella Sierre-Montana-Crans, vevoli per il Campionato Mondiale Costruttori, oltre che per il Campionato europeo della Montagna, nelle quali la Abarth Simca 2000 GT, guidata dal ventunenne astro nascente Franco Patria, batté le Porsche 904, così come in diverse altre gare in salita, ancora per merito di Patria e di Herbert Demetz. Se il cammino della 2000 GT si rivelò spesso arduo, quello delle Abarth Simca 1300 GT e delle Fiat Abarth 1000 bialbero, 700 bialbero, 850 TC e 1000 berlina fu invece quasi sempre trionfale, essendo queste vetture di

norma nettamente superiori ai concorrenti. L'Abarth con le vittorie conquistate dalla 1300 GT si aggiudicò il Campionato Mondiale Costruttori I Divisione (che, nel 1964, fu riservato alle vetture fino a 1.300 cc).

Numerosi furono pure i successi conquistati dalle Abarth in campionati di velocità nazionali, in numerosi Paesi; in quell'anno, la Casa in totale conseguì 741 vittorie, di classe e assolute.

Vi contribuirono anche i rari successi delle monoposto, che nel 1964 per la prima volta l'Abarth costruì. Si trattò della Formula 2 con telaio tubolare progettato da Mario Colucci e dotata di motore di 1.000 cc derivato da quello della 1300 GT, che si rivelò assai poco affidabile, compromettendo le possibilità di affermazione della vettura, e della Formula 3, che sullo stesso telaio montava un motore ad aste e bilancieri derivato da quello della Fiat Abarth 1000 berlina. La Formula 3 colse qualche vittoria di classe in gare in salita, ad esempio nella Trento-Bondone, guidata dallo svizzero Tommy Spychiger.

La gamma Abarth nel 1964 si arricchì della versione SS della 595 e della 695 e 695 SS, sempre basate su meccanica e su carrozzeria della Fiat Nuova 500. La Fiat presentò quell'anno la 850 e Abarth fu svelto a derivarne delle versioni modificate, che però, al contrario delle vetture basate sulla Fiat 600, non avevano ambizioni corsaiole.

Così non fu per la Fiat Abarth OT 1600 che, sotto la carrozzeria della Fiat 850, disponeva di un motore 1.600 cc bialbero e di sospensioni completamente diverse da quelle dell'utilitaria d'origine. La OT 1600 rimase però un prototipo.

Nel 1964, l'Abarth presentò anche un prototipo a motore centrale e telaio tubolare, che montava il motore della Abarth Simca 1300 GT. Denominato Lufthansa, dal nome della scuderia che lo avrebbe portato in gara, non ottenne risultati di rilievo.

Il 1964 si chiuse per l'Abarth con due eventi negativi: uno tragico, la morte di Franco Patria a Monthléry, durante la 1.000 km. di Parigi, quando la sua vettura, mentre ripartiva dai boxes, fu investita da una Jaguar E che era sfuggita al controllo del pilota. L'altro, grave dal punto di vista industriale, fu la decisione della Simca di non rinnovare l'accordo di collaborazione con Abarth, che scadeva a fine 1964.

La scomparsa di Enrico Pigozzi, presidente della Simca, che aveva stipulato l'accordo con Carlo Abarth, e il fatto che la Simca era passata sotto il controllo della Chrysler, poco interessata alle gare automobilistiche, spiegano l'evento, altrimenti scarsamente comprensibile, dati i successi conseguiti dalle Abarth Simca in competizione.

All'inizio del 1965, l'Abarth adottò sulle berline 850 TC e 1000 una sospensione anteriore a molle elicoidali, mentre la balestra inferiore fu mantenuta con la funzione di braccio trasversale. Con la nuova sospen-

sione divenne consueto l'utilizzo di pneumatici "racing" (allora, sempre Dunlop), con un netto miglioramento dell'aderenza.

Apparvero sul mercato le Fiat 850 coupé e 850 spider e Abarth ne derivò delle versioni potenziate, mantenendo carrozzerie e gran parte degli organi meccanici d'origine. La 850 coupé servì da base per la Fiat Abarth OTR 1000 coupé, dove OTR stava per Omologata Turismo Radiale; la vettura era dotata di un nuovo motore ad aste e bilancieri, denominato "radiale" dalla forma della camera di scoppio, ottenuta dall'intersezione di due segmenti sferici, che creavano una camera quasi emisferica. Questo motore, negli anni seguenti, avrebbe consentito di mantenere competitive le berline 850 TC e 1000.

Nuovi successi e inedite ambizioni

Per la stagione agonistica 1965, l'Abarth sviluppò due nuove vetture sport, la Fiat Abarth OT 1600 Sport Spider e la Fiat Abarth OT 2000 Sport Spider, dotate di motore posteriore a sbalzo e di telaio in lamiera scatolata, che ancora faceva uso di diversi componenti di derivazione Simca.

Il richiamo del nome Fiat era formale, in quanto solo alcuni componenti delle sospensioni erano di origine Fiat. Queste vetture, dotate di una carrozzeria molto filante disegnata in Abarth e costruita in vetroresina da Sibona e Basano, a Torino, si dimostrarono competitive fino dal debutto, che si ebbe alla Targa Florio, dove la OT 1600 guidata da Hans Hermann e Leo Cella fu sesta assoluta e prima di classe.

Nei mesi seguenti, le vetture ottennero diversi successi in corse in salita; Hans Hermann al volante della OT 2000 fu 1° assoluto alla Bolzano-Mendola, valevole per il Campionato Mondiale Costruttori, e 3° assoluto nel Campionato Europeo della Montagna, avendo vinto al Mont Ventoux ed ottenuto il 2° posto alla Trento-Bondone ed il 3° alla Cesana-Sestrière. Nella categoria Gran Turismo dell'Europeo della Montagna, vinta da Herbert Müller con la Porsche 904, Herbert Demetz fu 4° con l'Abarth Simca 2000 GT.

L'Abarth nel 1965 presentò un altro modello che avrebbe avuto un'ottima carriera agonistica: la Fiat Abarth OT 1300, un coupé che adottava la struttura costruttiva delle Sport OT 1600 e OT 2000, ma era dotata di una carrozzeria chiusa che fino alla linea di cintura era assai simile a quella delle due Sport.

Il 1965 si concluse per l'Abarth con una nuova sessione di record sulla pista di Monza, con vetture monoposto e derivate dalle Sport OT; in questo caso si trattò di record di accelerazione, sui 400 m., 500 m. e km. con partenza da fermo.

All'inizio del 1966, l'Abarth presentò la Sport 1000 SP, con telaio a traliccio tubolare e motore centrale, che fu costruita fino al 1968 in 50 esemplari (i primi 25 consentirono di omologare la vettura nella categoria Sport).

La vettura aveva il motore bialbero di lontana derivazione Fiat 600 D, dotato però di una nuova testata, con condotti di alimentazione non più verticali, tra i due alberi a camme, come sempre era stato dal 1959 quando aveva debuttato la 750 Record Monza, bensì laterali, su cui erano montati due carburatori doppio corpo orizzontali. Originale nella 1000 SP era la posizione dei due radiatori dell'acqua, collocati di lato, davanti alle ruote posteriori.

Il gusto di Carlo Abarth per le vetture fuori dell'ordinario, forse soprattutto la sua attenzione a "fare notizia", si manifestò con la Fiat Abarth OT 2000, che, sotto la carrozzeria della Fiat 850 coupé ospitava niente meno che il motore bialbero di 2.000 cc, che conferiva alla vettura altissime prestazioni (viene da chiedersi, quanto gestibili).

Questa vettura rimase allo stadio di prototipo, così come era accaduto alla berlina OT 1600 presentata alla fine del 1964. Dalla OT 1300 coupé fu invece derivata la OT 1600 Prototipo, che differiva dalla OT 1300 soprattutto per il motore di maggiore cilindrata. Altra vettura derivata dalla OT 1300 coupé fu la OT 2000 coupé, che differiva dalla precedente per il motore 4 cilindri bialbero di 1.946 cc.

Nel 1966, l'Abarth presentò il primo suo motore con frazionamento superiore a 4 cilindri, un 8V di 2 litri di cilindrata, con 4 alberi a camme in testa, alimentato da 4 carburatori doppio corpo verticali, con condotti di alimentazione posti tra i due alberi a camme di ciascuna testata e scarichi centrali. Questo motore innovativo non trovò un utilizzo immediato nelle competizioni. Nel 1966, l'Abarth conquistò ancora una volta il Campionato Mondiale Sport I Divisione (riservato alle vetture con cilindrata fino a 1.300 cc, costruite in almeno 50 esemplari), con la OT 1300, e il Challenge Europeo Turismo I Divisione, vinto da Giancarlo Baghetti con la 1000 berlina, oltre alla solita messe di campionati nazionali.

Le vittorie di classe e assolute furono 904, il valore annuo più alto mai ottenuto dall'Abarth. Va però notato che nelle gare di campionato mondiale l'Abarth incontrò spesso una opposizione consistente da parte delle Alpine Renault M 65, A 110 e A 210, che furono prime di classe alla 12 Ore di Sebring e alla Targa Florio. Inoltre, le Abarth di cilindrata superiore a 1.300 cc disputarono pochissime gare di Campionato Mondiale in circuito e non presero parte al Campionato Europeo della Montagna.

Al Salone dell'Automobile di Torino del 1966, Abarth presentò la OT 1300/124, che su pianale e scocca della Fiat 850 coupé montava un motore derivato da quello della Fiat 124, portato a 1.280 cc e con potenza aumentata a 75 CV. La vettura non ebbe seguito commerciale, ma servì da base per un futuro modello, la berlinetta "Scorpione", di cui si dirà in seguito.

Il 1966 fu per l'Abarth un anno positivo nelle corse,

pur con i limiti detti, e lo fu anche dal punto di vista commerciale. In Italia, l'Abarth vendette 686 vetture, meno che in anni precedenti, ma il "mix" di vendita includeva prodotti di maggior contenuto tecnico e valore economico, per il progressivo spostamento verso una produzione sempre più specializzata e "corsaiola", nella quale diminuiva l'incidenza delle vetture per uso turistico.

La vicenda di Carlo Abarth appariva allora brillante. Egli aveva, negli ultimi dieci anni, raggiunto grandi risultati, nelle corse e nel riconoscimento che tanti piloti privati gli riservavano acquistando le sue vetture e portandole con successo in gara.

La "svolta", nella storia sua personale e dell'azienda, era venuta con l'avvio della produzione delle piccole vetture basate sugli organi meccanici della Fiat 600, che Abarth aveva saputo far evolvere con determinazione e abilità, fino a divenire costruttore di vetture di cilindrata molto superiore, in grado di contrastare e non di rado battere avversarie tra le più blasonate, come le Porsche e le Alfa Romeo.

Da produttore di "accessori" per potenziare automobili di serie (marmitte, collettori ecc.) Abarth era divenuto un costruttore di vetture che, pur avendo nel nome, per ragioni commerciali, quello di grandi aziende (Fiat e Simca) erano frutto in larghissima parte delle capacità progettuali e realizzative dell'Abarth stessa. Carlo Abarth nutriva comunque ambizioni ancora maggiori, come sarebbe apparso con chiarezza nel 1967. Quell'anno, vennero aggiornati, come di consueto, i molti modelli della gamma destinata alle corse (potenziamento dei motori, modifiche alle sospensioni ecc.), che li mantennero competitivi, cosicché di nuovo conquistarono il Campionato Mondiale Sport I Divisione (con la Fiat Abarth OT 1300) e il Challenge Europeo Turismo I Divisione (vinto da Wilhibert Kauhsen con la Fiat Abarth 1000 berlina).

Gli eventi tecnici più rilevanti dell'anno in Abarth furono però collegati ad altre vetture e progetti. Venne presentata la Fiat Abarth 2000 Sport Spider, dotata del noto motore 4 cilindri, di telaio tubolare e di una carrozzeria che riprendeva le linee della 1000 SP. Di quella vettura vennero realizzate versioni con motore sia centrale, sia a sbalzo, cioè posto dietro l'asse delle ruote posteriori.

Un dilemma che sarebbe continuato negli anni seguenti in altri modelli, via via assecondando le preferenze di Carlo Abarth (che propendeva per lo schema con motore a sbalzo, così come alcuni piloti) o dei tecnici e di altri piloti, che invece preferivano il motore centrale. Gli eventi tecnici e i progetti più rilevanti, e sorprendenti, del 1967 furono tuttavia altri. Il primo fu una vettura di 6 litri di cilindrata (identificata con il numero di progetto T 140), con motore 12 cilindri a V di 120°, un albero a camme in testa per bancata di cilindri, alimentata a carburatori, destinata a competere nel Campiona-

to Mondiale Costruttori, categoria Prototipi.

Lo sviluppo di questa vettura fu iniziato a metà 1966, all'incirca nel periodo in cui alle 24 Ore di Le Mans le Ferrari 330 P3 subirono una durissima sconfitta dalle Ford Mk II, che si piazzarono ai primi tre posti e a fine stagione vinsero il Campionato Mondiale Costruttori. All'inizio del 1967, il motore della Abarth T 140 girò al banco e della vettura fu costruito il mascherone della carrozzeria, ma nel giugno di quell'anno la FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile) pose un limite di 3.000 cc alle vetture Prototipo per il 1968, rendendo immediatamente obsoleta la T 140, che mai vide la luce. Carlo Abarth espresse tutto il proprio rammarico, criticando la decisione della FIA, che a suo dire (non senza ragione) mutava i regolamenti con anticipo insufficiente, ma i giochi erano fatti.

All'inizio del 1968, Carlo Abarth annunciò lo sviluppo di una Formula 1, che era iniziato mesi prima, promettendo che la vettura, dotata di un motore 8V, avrebbe iniziato i collaudi nel mese di maggio seguente. A spiegazione di questo progetto, Carlo Abarth addusse la maggiore stabilità dei regolamenti della Formula 1, rispetto a quelli delle categorie per vetture Sport o Prototipo, nonché una critica a Enzo Ferrari, accusato di fare polemiche anziché risultati concreti (mentre lui, Carlo Abarth, faceva il contrario). Anche la Abarth Formula 1 non vide mai la luce.

È opportuno riflettere su quei due progetti senza seguito, poco coerenti con le esperienze e le possibilità dell'Abarth. Come abbiamo visto, le Abarth non furono mai competitive, nelle gare di durata, se non nella classe 1.300 cc (nella quale, però, diverse corse erano più brevi di quelle per le classi superiori), mentre nella classe 2.000 cc furono dominate dalle Porsche 904 Carrera GTS nelle poche occasioni in cui gareggiarono assieme.

L'Abarth non disponeva né del materiale né dell'esperienza sufficiente per gestire un Campionato Mondiale Costruttori nelle classi oltre 1.300 cc e, tanto meno, nella classe massima, dove ormai dominava la Ford e perfino la Ferrari era sulla difensiva.

La stessa Porsche, che di lì a poco sarebbe divenuta dominatrice con la 917, aveva seguito un percorso di graduale crescita e maturazione durato un ventennio (pur disponendo di risorse tecniche di gran lunga superiori a quelle dell'Abarth).

L'ambizione di entrare in Formula 1 era ancora più irrealistica: Abarth aveva costruito solo monoposto di Formula 2 e di Formula 3, nel 1964, ottenendo risultati assai modesti; con queste limitate esperienze come era pensabile affacciarsi alla Formula 1, allora dominata da Lotus, Brabham, McLaren, Ferrari?

Queste ambizioni appaiono ancor più velleitarie considerando i risultati commerciali di Abarth nel 1967, assai deludenti, con un calo di quasi il 50% delle vendite di vetture in Italia (da 686 nel 1966 a 369 nel

1967), nonostante una gamma rinnovata l'anno prima con la presentazione dei modelli derivati dalle Fiat 850 coupé e spider.

Forse Carlo Abarth, protetto economicamente dall'accordo con Fiat, che gli garantiva ottimi introiti per le vittorie delle vetture con marchio Fiat Abarth, si lasciò portare dall'entusiasmo e non considerò che quel flusso di cassa avrebbe potuto un giorno scomparire.

Gli anni delle Sport e Sport Prototipo

Il 1968 vide diverse novità importanti. La 1000 SP (la piccola biposto a motore centrale e telaio tubolare) venne omologata nella categoria Prototipi, essendo stato raggiunto il traguardo delle 50 unità prodotte, e continuò la sua ottima carriera sportiva. La 1000 berlina fu ancora potenziata (nella versione Gruppo 5 il motore "radiale" ad aste e bilancieri giunse a sviluppare 110 CV) e dotata di una sospensione posteriore con bracci oscillanti in tubi, il che le consentì di rimanere competitiva.

Fu presentata la Fiat Abarth 2000 Sport Spider, una biposto corsa a motore posteriore a sbalzo, il noto 4 cilindri in linea bialbero, che subito si mostrò assai competitiva ed ebbe un ottimo successo di mercato, con oltre 50 unità costruite, fino al 1970.

Nacque la Fiat Abarth 3000 Sport Spider, dotata di un nuovo motore 8 V di 3 litri, alimentato a carburatori e sviluppatore 350 CV, montato in posizione centrale in un telaio a traliccio in tubi. La vettura debuttò all'inizio di ottobre vincendo una gara in circuito di secondaria importanza, sul circuito di Aspern, in Austria, ma si dimostrò molto difficile da guidare, con una forte tendenza ad entrare in testa-coda, che solo l'abilità del pilota, in quel caso Peter Schetty, poteva contrastare. Caratteristica di questo modello era la posizione del radiatore dell'acqua, alta, al centro del corpo vettura, dove allora di solito si trovavano gli "alettoni", per ottenere una deportanza aerodinamica; la sua notevole massa, collocata così in alto, di certo peggiorò la tenuta di strada.

Al Salone dell'Automobile di Torino, l'Abarth presentò una nuova vettura stradale, il coupé Scorpione, che adottava il pianale della Fiat 850, il motore della Fiat Abarth OT 1300/124 e una carrozzeria disegnata da Francis Lombardi, a due posti. Questo modello riscosse un buon successo e venne prodotto per alcuni anni, in tre versioni, la più potente delle quali, denominata Scorpione SS, disponeva di due carburatori doppio corpo Weber.

Nel 1968, l'Abarth non conquistò alcun campionato internazionale. In parte perché sfavorita dai nuovi regolamenti – nel Campionato Mondiale Costruttori scomparvero le "Divisioni", cioè le classi di cilindrata, e il Challenge Europeo Turismo fu assegnato non più al costruttore, bensì al pilota – e perché non ebbe a disposizione vetture competitive.

Questo non si può dire della Fiat Abarth 1.000 berlina, che vinse numerose gare del Challenge Europeo Turismo, ma, essendosi alternati alla vittoria diversi dei piloti dell'Abarth, il Challenge fu vinto da John Handley, che lo disputò al volante di una BMC "Mini Cooper S".

Oltre che dalle berline derivate dalla Fiat 600, nel 1968 le migliori soddisfazioni sportive Abarth le ebbe dalle 2000 Sport Spider, che furono prime assolute in numerose gare in salita, spesso per merito di Peter Schetty e Johannes Ortner, e dalle 1000 SP, che colsero numerose vittorie di classe.

Alla fine di quell'anno, Carlo Abarth rilasciò un'intervista al quotidiano spagnolo El Mundo Deportivo nella quale illustrava con orgoglio i risultati raggiunti dalla sua azienda, affermava (giustamente) di essere un costruttore, non più un trasformatore di auto di serie, e sottolineava di essere riuscito a sopravvivere pur: "operando quasi esclusivamente nel difficile settore delle auto da competizione".

Quest'ultima frase dice come la vera vocazione di Abarth fosse sempre stata l'automobile da corsa, molto più che quella da turismo sportivo o da gran turismo. I rispettabili volumi produttivi che l'azienda aveva raggiunto nella prima metà degli anni Sessanta, all'epoca del massimo successo delle 850 TC e 1000 berlina, nonché delle 595 e 695, avevano portato buoni risultati economici, ma non avevano evidentemente indotto Carlo Abarth ad abbandonare la sua ambizione primaria, diventare a pieno titolo un costruttore di vetture da corsa.

L'Abarth continuò a produrre vetture stradali, la coupé Scorpione è l'esempio dell'impegno rinnovato in quel settore, ma il massimo sforzo tecnico dell'azienda fu sempre concentrato sulle vetture da corsa, anzi questo "squilibrio" si accentuò con il passare del tempo e con il crescere delle ambizioni, come testimoniato dalla T 140 e dall'idea di costruire una Formula 1.

Il 1969 si aprì con un'amarezza, l'abbandono di Peter Schetty che, nominato da poco Direttore Sportivo dell'Abarth, improvvisamente la lasciò per la Ferrari, dove avrebbe disputato come pilota il Campionato Europeo della Montagna.

L'Abarth quell'anno ottenne molte vittorie, con la 2000 Sport Spider che, omologata nella categoria Sport, vinse il Campionato Europeo della Montagna in quella categoria, con Arturo Merzario (il titolo assoluto nell'Europeo della Montagna andò invece a Peter Schetty, al volante della Ferrari 212E) e la 1000 berlina, con la quale "Pam" (Marsilio Pasotti) conquistò il Challenge Europeo Turismo nella 1a Divisione. L'Abarth presentò a inizio stagione una nuova vettura, la Fiat Abarth 2000 Sport Prototipo Cuneo, che derivava dalla 2000 Sport Prototipo, ma aveva una carrozzeria in alluminio a forma di cuneo, più efficace dal punto di vista aerodinamico. Questa vettura

disputò diverse gare dell'Europeo della Montagna, ma non riuscì mai a precedere la Ferrari 212E. Ottenne invece una brillante vittoria assoluta al Gran Premio del Mugello dove, guidata da Arturo Merzario, prevalse sulle Porsche 908 e le Alfa Romeo 33, date per favorite. In settembre, l'Abarth presentò la versione rinnovata della 3000 Sport Spider, con carrozzeria a cuneo e nella quale il radiatore dell'acqua era in posizione convenzionale.

Al Salone dell'Automobile di Torino debuttò la Fiat Abarth 1600 GT Italdesign, un elegante coupé 2 posti + 2, disegnato da Giorgetto Giugiaro, con motore bialbero posteriore a sbalzo di 145 CV. La vettura presentata a Torino era dotata di gomme "racing", una strana soluzione per un veicolo con ambizioni di gran turismo. Purtroppo, questa bella automobile rimase allo stato di prototipo.

Per la stagione 1970, l'Abarth, oltre ai consueti aggiornamenti delle berline basate sugli organi meccanici delle Fiat 600 e delle Fiat 500, presentò la Fiat Abarth 1000 Biposto Corsa, dotata del motore 4 cilindri bialbero montato a sbalzo dietro l'asse posteriore, di telaio tubolare e di una carrozzeria a forma di cuneo.

Con un passo di soli 1.950 mm. e una carrozzeria ridotta all'essenziale, la piccola biposto, ben presto soprannominata "Millino", pesava solo 400 kg ed ottenne buoni successi in gara.

Altra novità fu la Autobianchi A 112 Prototipo, ovviamente basata sulla A 112 di serie, ma dotata del motore 1.000 cc. "radiale". Questa vettura, sulla carta dotata di grande potenziale agonistico, fece però onore solo al suo nome di "prototipo", e rimase tale.

Alla fine del 1970, Abarth presentò la Autobianchi A 112 Abarth, che venne prodotta in serie a partire dall'anno seguente, nello stabilimento Autobianchi di Desio, e conobbe un notevole successo commerciale. Anche la Fiat Abarth 3000 Prototipo subì diverse modifiche per la nuova stagione, tra le quali un leggero aumento di potenza (che giunse a 355 CV); questa vettura, del peso di soli 600 kg, era stata progettata per dare il meglio sui circuiti molto tortuosi e nelle gare in salita.

Anche i modelli 2000 a 4 cilindri subirono aggiornamenti: furono disponibili sia nella versione Sport Prototipo Gruppo 5 (in cui rientravano le vetture costruite in almeno 25 esemplari) che in quella Prototipo. Esse gareggiarono nel Campionato Europeo della Montagna e nel Trofeo Europeo Costruttori, varato quell'anno e riservato alle vetture di cilindrata fino a 2.000 cc., per competere nel quale venne approntata una vettura, contraddistinta dalla sigla SE019, con il motore centrale.

Le maggiori soddisfazioni nel 1970, l'Abarth le ebbe nel Campionato Europeo della Montagna, vinto da Johannes Ortner al volante della Fiat Abarth 2000 Sport Spider SE019, mentre il secondo posto fu ottenuto

da Franco Pilone con una 2000 Sport Spider Gruppo 5. Vero è che, da quell'anno, Ferrari e Porsche non si impegnarono più direttamente nell'Europeo della Montagna, lasciando campo libero all'Abarth, che rimase l'unica marca a schierare una squadra ufficiale.

Meno brillanti furono i risultati nel Trofeo Europeo Costruttori fino a 2 litri, che fu vinto dalla Chevron-Ford con 52 punti, mentre seconda fu la Lola-Ford e l'Abarth terza, con 37 punti. Degna però di nota fu la vittoria nella gara del Mugello, per merito di Arturo Merzario, al volante di una Fiat Abarth 2000 Sport Prototipo con motore a sbalzo, mentre sempre al volante di Fiat Abarth 2000, ma con motore centrale, giunsero secondo Leo Kinnunen e terzo Gijs van Lennep.

Johann Abt vinse il Campionato Europeo Turismo 1ª Divisione al volante di una Fiat Abarth 1000 berlina, un modello che solo una volta, nel 1968, aveva mancato il successo in quel Campionato, da quando era stato istituito.

Nel 1970, le vittorie assolute o di classe ottenute da vetture Abarth furono 790, un valore molto alto – nonostante la concorrenza si mostrasse sempre più agguerrita – che risultarono anche nella conquista di numerosi campionati nazionali di categoria.

Al Salone dell'Automobile di Torino, a fine ottobre 1970, fu presentata la nuova versione della Fiat Abarth 3000 Sport Prototipo, sempre con motore centrale 8V, alimentato a iniezione, dotato di accensione elettronica e di nuove testate, che ne portarono la potenza a 365 CV. Nuovi erano anche il telaio, con passo accorciato, e la carrozzeria, piuttosto tozza e che, come tutta l'impostazione del veicolo, ricordava da vicino la Porsche 908/3, che aveva debuttato nel mese di maggio precedente alla Targa Florio.

Dopo i risultati commerciali abbastanza deludenti degli ultimi anni, il 1970 si chiuse con un buon numero di vetture Abarth vendute (540 in totale, in Italia) per merito soprattutto dei modelli a base Fiat 850, cioè la Fiat Abarth OTS 1000 e il coupé Scorpione.

Per il 1971, Abarth sviluppò tre vetture destinate ciascuna a un campionato: la Fiat Abarth 3000 Prototipo (SE020) per il Mondiale Marche, la 3000 Monotipo (SE022) per l'Europeo della Montagna, e la 2000 Spider Prototipo (SE021) per il Trofeo Europeo Costruttori fino a 2 litri.

Un impegno molto elevato, forse in parte velleitario, ad esempio nel Mondiale Marche, data la sproporzione di potenza delle vetture e di risorse tecnico-economiche che esisteva tra l'Abarth e i suoi principali concorrenti, cioè Ferrari, Alfa Romeo, Matra.

Una svolta improvvisa e il tramonto All'inizio dell'anno, Abarth trasferì a un tecnico esterno, Enzo Osella, che avrebbe poi molto sviluppato la propria attività, il compito di assicurare ai clienti un'adeguata assistenza e l'aggiornamento costante delle loro vetture, per

mantenerle allo stesso livello di sviluppo di quelle ufficiali. Un'iniziativa volta a limitare l'insoddisfazione di chi aveva speso una cifra elevata nel tentativo di procurarsi mezzi molto competitivi e poi si trovava sui campi di gara a competere con le Abarth ufficiali, che disponevano di modifiche precluse ai privati.

L'Abarth colse buoni successi nel Campionato Europeo della Montagna, che fu vinto da Johannes Ortner al volante della Fiat Abarth 3000 Monotipo, e diverse altre vittorie, per quanto assai meno numerose che negli anni precedenti.

Non si dimostrò invece all'altezza dei concorrenti nel Trofeo Europeo Costruttori fino a 2 litri e tanto meno nel Mondiale Marche.

L'episodio più rilevante del 1971 non furono però i successi sportivi o le vicende commerciali, bensì la svolta che ebbe il rapporto con la Fiat.

Nel 1968, la Fiat aveva comunicato ad Abarth l'intenzione di por fine all'accordo stipulato dieci anni prima, in virtù del quale Abarth riceveva un compenso economico per ogni vittoria conseguita da una vettura recante il marchio Fiat Abarth. Carlo Abarth aveva ottenuto una dilazione, che gli consentisse di preparare la sua azienda a questo mutamento radicale, che l'avrebbe posta nella necessità di sostenersi da sola.

Nel frattempo, la Fiat aveva sviluppato un proprio reparto dedicato a preparare le vetture da rallye, le Fiat 124 Sport Spider, affidato all'ingegnere Giovanni Sguazzini, il quale, nel 1971, propose ai vertici aziendali di rilevare l'Abarth stessa, anziché continuare a versarle dei contributi. Il che avvenne all'inizio di agosto di quell'anno, tanto che, poco dopo, tutto il materiale da competizione fu trasferito, insieme all'ingegnere Antonio Tomaini e ad alcuni tecnici e operai, ad Enzo Osella, che continuò nell'attività sportiva⁽³⁾.

Il 15 ottobre 1971, la Fiat diramò il seguente comunicato: "La Fiat ha rilevato totalmente la Società Abarth & C. S.p.A. con sede in Torino, corso Marche 38, e capitale di 750 milioni di lire.

L'Abarth continuerà a mantenere la sua denominazione ufficiale.

La produzione verrà integrata con la preparazione delle vetture Fiat destinate ai rally. Cesserà l'allestimento dei prototipi per competizioni, mentre l'attività sarà orientata verso l'elaborazione di motori Fiat e Autobianchi per versioni sportive. La prima realizzazione è stata l'Autobianchi A112 Abarth presentata recentemente.

Continueranno regolarmente le altre attività nel campo degli accessori e, in particolare, delle marmitte. L'Assemblea degli Azionisti della Abarth, tenutasi oggi, ha nominato l'ing. Giovanni Sguazzini amministratore unico della Società di cui Carlo Abarth resterà consulente."

Renzo Avidano mantenne la Direzione Generale dell'azienda e gli organici precedenti vennero ridotti,

ma il Reparto Rally della Fiat fu trasferito in corso Marche. La mossa di Fiat è comprensibile; non aveva più ragione mantenere un apporto economico a un'azienda le cui vetture da competizione continuavano sì a chiamarsi Fiat Abarth, ma che con i prodotti Fiat non avevano più nulla in comune, salvo il nome. Esclusi, beninteso, i modelli dotati di carrozzerie derivate dalla Fiat 500 e dalla Fiat 600, i quali pure comunque con le versioni d'origine avevano in comune solo le forme esterne, peraltro assai modificate.

Oggi potremmo dire che negli ultimi anni prima del 1971 Fiat non era altro che uno sponsor di Abarth (allora il termine non era ancora in voga), ma che i benefici per Fiat non erano maggiori di quelli che trae qualsiasi sponsor.

Ben diversa era stata la situazione alla fine degli anni Cinquanta e nei primi anni Sessanta, quando le vetture Fiat di serie e le Fiat Abarth che ne erano derivate avevano numerosi punti in comune.

Il 1971 non segnò solo la svolta nella storia dell'Abarth che abbiamo appena narrato, ma vide anche la nascita della monoposto Formula Italia, progettata e costruita dall'Abarth, sviluppata per iniziativa della CSAI per favorire la crescita di giovani piloti.

La vettura adottava il motore della Fiat 125, un cambio di velocità Lancia e numerosi altri componenti di vetture Fiat. Debuttò in competizione nel 1972, quando furono organizzate una ventina di gare in circuito, e favorì la maturazione di numerosi piloti italiani, alcuni dei quali, per esempio, Bruno Giacomelli, Riccardo Patrese, Siegfried Stohr, arrivarono in Formula 1.

Il lavoro di Carlo Abarth come consulente dell'azienda che aveva fondato e che aveva dovuto cedere fu quasi solo nominale, limitandosi nel 1972 a qualche presenza sui campi di gara.

Il 1972, durante il quale, come negli anni successivi, la gestione delle vetture recanti il nome di Abarth venne curata da Enzo Osella, fu peraltro ricco di soddisfazioni sportive.

Franco Pilone vinse il Campionato Europeo della Montagna e Arturo Merzario il Trofeo Europeo Costruttori nella categoria Sport Prototipi fino a 2 litri. La vettura utilizzata fu una nuova versione della Abarth 2000 Sport Spider, progettata dall'ingegner Antonio Tomaini, per iniziativa di Enzo Osella.

Il telaio era in tubi di sezione tonda e quadra e nella parte centrale era irrigidito da pannelli di alluminio rivettati; il motore era il 4 cilindri in linea di 2 litri, che aveva subito un lieve incremento di cilindrata, aumentando l'alesaggio.

Questi successi furono accompagnati da quelli ottenuti dalle Fiat Abarth di derivazione Fiat 600 e Fiat

3. Per l'acquisto dell'Abarth da parte della Fiat si veda a pag. 33.

500, che continuarono a vincere gare e campionati nazionali ed europei anche nel 1972 e nel 1973.

Nel 1974, si sviluppò una nuova vettura prototipo, la Abarth SE027, che, in un primo tempo, era previsto montasse il 4 cilindri in linea di 2 litri, mentre poi fu modificata per accogliere un nuovo 6 cilindri in linea, sempre di 2 litri, progettato dall'ingegner Stefano Jacoponi. Il progetto non diede però i risultati sperati e venne interrotto.

Al suo sviluppo aveva in parte contribuito Carlo Abarth e con questa vettura si può dire che si concluse la sua attività di costruttore di automobili.

Carlo Abarth morì per un male incurabile alla fine del 1979, a Vienna, dove si era trasferito dai primi anni Settanta.

Nel 1981, la Società Abarth & C. S.p.A. venne fusa per incorporazione nella Fiat Auto S.p.A. Si concluse così anche formalmente una vicenda che era iniziata 32 anni prima e nel corso della quale l'Abarth aveva prodotto, fino al 1971, poco meno di diecimila vetture, molte delle quali avevano contribuito a conquistare oltre 7.000 vittorie di classe e assolute.

Abarth, una vicenda che continua

Terminata la vicenda umana di Carlo Abarth e quella societaria della Abarth & C., il marchio sopravvive e viene di nuovo utilizzato per connotare le versioni più spinte di alcuni modelli Fiat. È una circostanza non inconsueta (si pensi alle attuali Mini Cooper, per le quali è probabile che al di fuori della Gran Bretagna solo una minuscola parte dei loro clienti potenziali sappia dire il perché del nome Cooper), ma vale la pena di tentare di spiegare come mai il marchio Abarth abbia ancora un valore commerciale.

Un primo motivo è il numero relativamente alto di vetture prodotte fino al 1971 con il marchio. Per inciso, quelle prodotte in seguito sono enormemente più numerose, ma la fama si era costruita prima, negli anni in cui Carlo Abarth guidava l'azienda; poi, si è vissuti sul patrimonio di notorietà e prestigio che lui aveva costruito.

È ben vero che le Fiat Abarth 124 Sport Spider e le Fiat Abarth 131 hanno vinto dei Campionati Mondiali Rally, contribuendo così a mantenere il valore del marchio, ma questo era stato in gran parte già creato. Le Abarth erano vetture da corsa alla portata di un gran numero di persone.

Inoltre, erano vere vetture da corsa, anche quelle derivate dalle Fiat 600 e Fiat 500, in quanto fornivano un'ottima base per elaborazioni molto spinte, che le rendevano capaci di competere con vetture di cilindrata ben superiore.

Questo fu vero anche negli anni precedenti alle esasperazioni che si raggiunsero nei periodi finali della loro carriera sportiva, quando ormai avevano ben poco in comune con i modelli di serie. Di conseguenza, moltissimi piloti hanno disputato competizioni al volante delle Abarth e moltissime persone che mai hanno corso, ma che hanno avuto curiosità o passione per le corse, hanno conosciuto le vetture Abarth.

Qualcosa di peculiare le Abarth lo hanno espresso anche dal punto di vista tecnico, riuscendo per molti anni a incarnare la massima elaborazione disponibile, a partire da una base utilitaria. Tra una Fiat 600 e una Fiat Abarth 1000 bialbero non c'è molto in comune, ma la seconda non sarebbe nata senza la prima e ne conservava non pochi elementi strutturali.

Carlo Abarth seppe avvalersi come nessun altro del potenziale insito nelle vetturine Fiat a motore posteriore. Oggi molti lo hanno dimenticato, ma tra la fine degli anni Cinquanta e i primi Sessanta cassette di trasformazione della Fiat 600 erano offerte da Gianini, Nardi e Stanguellini, così come vetture derivate dalla Fiat 600 erano costruite da Cisitalia e Siata, tutti nomi allora noti e stimati, ma nessuno di costoro riuscì neppure lontanamente ad emulare il successo dell'Abarth. Poi l'Abarth è riuscita a fare un passo ulteriore, a diventare un vero costruttore di automobili da corsa, con l'ambizione di competere con i maggiori costruttori del mondo. Ambizione che non è rimasta solo tale, anche se ha dovuto fare i conti con avversari che disponevano di risorse ben superiori a quelle alla portata di Carlo Abarth.

Chi lo ha conosciuto ricorda la sua istintiva e profonda conoscenza dell'automobile, non frutto di studi, ma di sensibilità innata e di passione. Due valori che lo condussero a creare vetture che hanno alimentato la passione di vastissime schiere di persone, che hanno serbato il ricordo delle loro emozioni e lo hanno trasmesso ad altri.

Da tutto questo deriva la forza del marchio Abarth, che ancora oggi può essere utilizzato come valore aggiunto per un'automobile che ambisce alla sportività.

Come un autodidatta divenne il mago dei motori

Luciano Greggio

Carlo Abarth non era figlio d'arte (suo padre Karl Anton era stato sottotenente dell'esercito imperiale asburgico e poi direttore d'albergo a Merano) e fu un autodidatta nel campo dei motori. Dopo aver usato da giovanissimo un monopattino di costruzione rudimentale, si dedicò con passione alla bicicletta, in sella alla quale pedalava instancabilmente per le strade della sua Vienna. La grande opportunità della vita gli si presentò a 19 anni, quando fu assunto alla Motor Thun, che costruiva motociclette e gli consentì di partecipare alle gare tutte le domeniche; non poteva esservi un'occasione più propizia per lui, che coltivava fin da piccolo la passione per la meccanica e svolgeva in officina con straordinaria disinvoltura la manutenzione e la revisione dei motori. In quegli anni, il giovane Abarth costruì una propria motocicletta, una 250 cc con motore monocilindrico raffreddato ad acqua, che rappresentò all'epoca un'insolita soluzione tecnica.

Nelle attività agonistiche, Karl fu impegnato dapprima come corridore di rincalzo all'interno della squadra e poi come pilota titolare; si cimentava ogni sabato e ogni domenica sulle piste di sabbia in sella a motociclette dal nome prestigioso, come la Grindlay Peerless, la James, la Rudge, la Sunbeam.

La sfida contro l'Orient Express sul tragitto Vienna-Ostenda vide come protagonista una Sunbeam 600 con side-car Felber, nel quale trovò posto il suo partner temerario, Martin Schneeweiss.

Non va dimenticato che, negli anni Trenta, i grandi treni internazionali attraversavano le frontiere fra i Paesi in Europa con brevi fermate per adempiere le formalità doganali, trattamento che non era riservato ai mezzi stradali, i quali dovevano spesso affrontare lunghe soste ai posti di controllo.

Abarth costruì nel 1935 uno speciale side-car, la cui ruota era provvista di inclinazione variabile, azionata

dal pilota mediante una lunga leva. Questo dispositivo permetteva di affrontare le curve a velocità più elevate, come è ben documentato in una fotografia scattata nel corso di una competizione a Krieau, nei pressi di Vienna. Karl vendette il brevetto di quel dispositivo e si fece una piccola fortuna.

Nell'ottobre 1939, subì un grave incidente di corsa nei pressi di Lubiana, che lo obbligò ad abbandonare definitivamente l'attività agonistica. Trovò lavoro in una locale officina di riparazione dove rimase fino alla conclusione del conflitto, quando fuggì in Italia in modo rocambolesco.

Dalle marmitte alle vetture complete

Una volta rilevato il fallimento Cisitalia con il denaro della famiglia Scagliarini e fondata nel 1949 la Abarth & C., Carlo raggiunse dopo qualche anno grande notorietà con le sue marmitte di scarico e con le elaborazioni sui motori Fiat 600 e 500, che gli fruttarono una speciale considerazione anche presso i piani alti di Mirafiori. Il primo passo fu compiuto nel 1955 con la Fiat 600, automobile utilitaria sulla quale Abarth aveva subito puntato gli occhi e che trasformò con grande talento in una macchina briosa e veloce, rivelatasi capace di vincere una miriade di competizioni nelle varie classi di cilindrata in cui si misurò.

La Fiat 600 Abarth sviluppava molti cavalli in più rispetto alla versione di serie e sfoggiava soprattutto un temperamento molto brillante; la sua meccanica, sana ed essenziale, si avvaleva di componenti di alta qualità, che permisero di apportare modifiche ambiziose, senza tuttavia pregiudicare l'affidabilità proverbiale del motore di serie Fiat.

Con la 750 Abarth furono stabiliti sulla pista di Monza numerosi primati di velocità internazionali impiegando una leggera vettura aerodinamica carrozzata da Bertone, pilotata a turno da sei giornalisti specializzati di sei diversi Paesi europei; per Carlo, quella fu una straordinaria promozione, anche all'estero, della sua instancabile attività.

Fra le iniziative intese a sviluppare le potenzialità del piccolo motore Fiat 600 figura l'incontro che egli ebbe con Gioachino Colombo, progettista nel 1945 della prima Ferrari V12 e poi rientrato all'Alfa Romeo, dove già aveva realizzato nel 1938 la monoposto 158.

Abarth chiese a Colombo di progettare una testata a doppio albero a camme da montare sul blocco cilindri

Luciano Greggio, socio Aisa, bocconiano, europeista convinto già prima che l'Europa manifestasse una volontà unitaria (la sua tesi di laurea trattava infatti le relazioni e lo sviluppo dell'industria automobilistica nel Mercato Comune Europeo), è una firma autorevole del giornalismo specializzato. La passione per la storia dell'automobile a respiro internazionale e la sua conoscenza dei protagonisti lo collocano tra gli esperti più rigorosi del settore. Tra i suoi molti libri, "Abarth - L'uomo, le macchine" (Giorgio Nada Editore, Vimodrone-Milano 2002) è l'opera fondamentale sul tema.

della 750 derivata dalla Fiat 600; prese così vita la generazione delle famose bialbero Fiat Abarth, che guadagnò enorme reputazione in tutto il mondo.

Carlo intrattenne rapporti discontinui con Zagato e numerosi carrozzieri torinesi, che negli anni Cinquanta allestirono piccole serie di coupé e spider principalmente sul pianale Fiat 600.

Il successo con la Fiat Nuova 500

Il grande exploit per la piccola fabbrica di corso Marche e per il successo personale di Abarth arrivò con la Fiat Nuova 500, accolta nell'estate 1957 con tiepidi consensi sul mercato. Il suo motore bicilindrico era infatti carente di potenza e penalizzato da un funzionamento trepidante e rumoroso.

La vettura venne proposta a un prezzo di listino ritenuto elevato rispetto a quello della 600. Il prezzo della 500 venne prontamente ribassato dalla Fiat dopo il lancio del nuovo modello per consentirgli di entrare a pieno titolo sul mercato come primo stadio di motorizzazione popolare in Italia.

Abarth intuì in quella circostanza che era opportuno procedere a una sorta di operazione di salvataggio; elaborò la meccanica della Nuova 500 e con quella brillante vetturessa si cimentò nel febbraio 1958 sulla pista di Monza per otto giorni consecutivi, dove essa conseguì un clamoroso successo girando alla media di oltre 108 km/h e fornendo un'eccezionale prova di affidabilità, ben oltre le prestazioni di serie.

La prova di Monza confermò la validità del progetto originario di Dante Giacosa e indusse il professor Vittorio Valletta a cambiare atteggiamento nei confronti di quel tecnico viennese che si era specializzato nella trasformazione delle sue automobili più popolari. Al presidente della Fiat non era sfuggito che attorno ad Abarth gravitava un gran numero di giovani entusiasti, che avevano individuato nelle Fiat elaborate dalla marca con lo Scorpione la formula per avvicinare il mondo delle competizioni.

Carlo intervenne negli anni Sessanta su altri modelli di produzione Fiat, incluso il coupé 6 cilindri 2300S, per il quale l'azienda di corso Marche fu delegata dal costruttore alle operazioni di messa a punto, collaudo e pre-consegna al cliente.

Carlo era un motorista di straordinaria sensibilità, possedeva un intuito fantastico per diagnosticare il comportamento di ogni singolo componente oppure se fosse necessario intervenire con una diversa registrazione dell'alimentazione.

Il prototipo V12 che non corse mai

Fra le auto Granturismo e Sport progettate dalla sua officina figurò addirittura la T140, con motore 12 cilindri di sei litri di cilindrata e circa 600 CV, progettata da Luciano Fochi, con l'ambiziosa aspirazione di disputare il Campionato Mondiale Sport Prototipi, iniziativa che

andò disattesa perché, a metà del 1967, il regolamento FIA venne drasticamente modificato e il costoso sviluppo della nuova vettura dovette essere immediatamente abbandonato. Alcuni avanzarono allora l'ipotesi, forse azzardata, che Abarth, che aveva raggiunto negli anni una ragguardevole notorietà come costruttore, fosse stato escluso espressamente dalla sfida fra le Case impegnate nell'attività con i Prototipi.

Di quell'auto si costruì un prototipo del motore 12V (Tipo 140) nato dall'unione di due blocchi a 6 cilindri e alimentato da quattro carburatori Weber triplo corpo e un mascherone in legno della carrozzeria, sul quale era previsto stratificare il guscio in vetroresina.

Il progetto fu opera di Mario Colucci, altro personaggio di spicco all'Abarth, progettista di gran parte delle berlinette Fiat Abarth e Abarth Simca, il cui disegno della carrozzeria prese origine dai primi esemplari allestiti dalla Zagato.

Gli anni Sessanta: l'età dell'oro

Gli anni Sessanta furono caratterizzati da grande impegno ed entusiasmo; tra i modelli di maggior rilievo vanno ricordati le 850 TC e 1000 berlina con carrozzeria Fiat 600 di serie, i coupé OT 1300 e 2000 con motore posteriore, il prototipo 1000 SP a motore centrale, tutte vetture che contribuirono ad alimentare elettrizzanti stagioni di corse, contraddistinte da una lunga serie di successi.

Spiccò fra tutte la 2000 Sport Spider con telaio a traliccio e motore a sbalzo sul retrotreno (soluzione prediletta da Carlo), macchina che conseguì molte vittorie nelle cronoscalate del tempo e che s'impose anche in circuito, fra cui le edizioni 1969 e 1970 della corsa al Mugello. L'attività di Abarth raggiunse l'apice della popolarità nelle travolgenti annate di corse con le vetture derivate dalla Fiat 600 di serie, che culminarono con la 1000 berlina di oltre 100 CV di potenza e capace di superare i 200 km/h; vettura che brillò fino al 1976, quando si disputarono le ultime competizioni per vetture di un litro di cilindrata in categoria Turismo gruppi 2 e 5.

Fra le Gran Turismo resta indimenticabile, d'altro canto, l'attività svolta in collaborazione con la Simca, il cui presidente, Enrico Teodoro Pigozzi, attratto dagli strepitosi successi conseguiti dalle piccole Fiat derivate Abarth, decise che su quella stessa strada avrebbe dovuto cimentarsi anche la fabbrica francese.

La berlina utilitaria Simca 1000 debuttò al Salone di Parigi 1961 e quattro mesi più tardi esordì la berlinetta 1300 Gran Turismo elaborata da Carlo Abarth, pregevole macchina contro la quale dovettero misurarsi le Alfa Romeo Giulietta SZ, all'epoca dominatrici nella stessa categoria e classe.

La Simca dovette purtroppo rinunciare rapidamente a un'attività così promettente perché nel 1963 fu incorporata nell'americana Chrysler, che non vedeva di buon occhio l'attività agonistica.

Carlo Abarth

Il compendio di una vita per le auto e le corse

Renzo Avidano

Per un lungo periodo della mia esistenza ho vissuto a fianco di Carlo Abarth: un'avventura durata oltre vent'anni, trascorsa a contatto continuo con le gare di automobili, i piloti, i progettisti.

Karl Abarth nacque a Vienna il 15 novembre 1908 e trascorse i suoi primi anni in piena serenità e agiatezza, mostrando ben presto una forte inclinazione per la meccanica: dai 10 ai 15 anni coltivò con entusiasmo la passione per le macchine e i motori.

Successi e incidenti nelle corse in moto

Karl cominciò a correre in motocicletta prima dei vent'anni presso la Scuderia Motor Thun, per poi mettersi in proprio, maturando i primi successi e una vasta reputazione come pilota non solo in Austria, ma anche in Germania e in altri Paesi confinanti.

Gareggiò assiduamente, passando di vittoria in vittoria fino a quando, un brutto giorno del 1930, la moto sfuggì al suo controllo in una competizione sulla pista di sabbia a Wels e lo travolse in una rovinosa caduta, che gli costò la frattura multipla del ginocchio destro. I medici gli ingiunsero di abbandonare l'attività agonistica e Karl si rassegnò a passare lunghi mesi in officina lontano dalle corse.

Riprese nel 1933, in sella a un moto-sidecar, con il quale conquistò numerose vittorie a partire dal 1935 grazie anche a un dispositivo di sua concezione che gli permetteva di inclinare la ruota del carrozino (agendo su di una leva) con lo stesso angolo che egli imprimeva alla motocicletta.

In un'intervista di alcuni anni dopo, Karl ammise che le affermazioni sulle piste non erano attribuibili alle sue doti di pilota, ma ai mezzi meccanici più validi su cui egli poteva contare.

Nel 1934, colse tutti di sorpresa sfidando con il suo

sidecar il famoso treno Orient-Express sul tragitto Ostenda-Vienna-Ostenda. Nel viaggio di andata perse il confronto per soli 15 minuti su di un percorso di quasi 1.400 km, ma in quello di ritorno, correndo giorno e notte per quasi 22 ore di fila, riuscì ad avere partita vinta. Fu quello un evento di grande risonanza pubblicitaria, che rese popolare in tutta Europa l'intrepido campione austriaco.

Quattro anni più tardi, Abarth venne contattato dall'ambasciatore italiano a Vienna⁽¹⁾, che gli propose di svolgere la propria attività agonistica con i colori dell'Italia, visto che suo padre aveva optato per il nostro Paese alla fine della prima guerra mondiale ed egli era perciò cittadino italiano a tutti gli effetti. Accettò per una cospicua contropartita in danaro e, in quell'occasione, il suo nome cambiò da Karl in Carlo. Continuò a correre e a vincere fino a quando, una domenica dell'ottobre 1939, un secondo grave incidente gli impose l'abbandono delle corse in moto.

L'arrivo a Torino e l'incontro con Piero Dusio

Trovò lavoro come direttore presso l'officina Vok di Lubiana, in Jugoslavia, dove, durante la guerra, si dedicò alla riparazione dei veicoli militari tedeschi e allo sviluppo dei motori alimentati a gasogeno per ovviare alla mancanza di benzina.

Considerato un collaborazionista, alla fine del conflitto scappò in Italia con la moglie nella primavera 1945 e raggiunse il padre Karl Anton, che all'epoca viveva a Merano⁽²⁾.

Renzo Avidano, nato a Torino nel 1921, ha conseguito il diploma di maestro elementare nel 1938 e poi la laurea in Magistero. Assunto alla Siata nel 1939, vi è rimasto fino alla chiamata alle armi. Nel gennaio del 1944 è entrato in Cisitalia, dove ha poi conosciuto Carlo Abarth, che ha seguito nel 1949 quando è stata fondata la Abarth e C., divenendone direttore commerciale e, dal 1956, direttore sportivo. Dopo la vendita dell'Abarth alla Fiat è stato nominato direttore generale dell'Abarth, carica che ha mantenuto fino alla pensione, nel 1981. In seguito è stato consulente della Osella e ha fondato la Nova Progetti, con la quale tuttora collabora.

1. Altre fonti (Anneliese Abarth e il website della Carlo Abarth Foundation www.abarth-online.com) parlano più precisamente di rappresentanti di un "Istituto Italiano per le Attività Sportive in Ostmark" che lo avvicinarono offrendogli di assumere la cittadinanza italiana (suo padre, dopo la prima guerra mondiale, abitava a Merano e aveva optato per l'Italia) e di ricevere sovvenzioni in denaro per proseguire l'attività sportiva con licenza italiana, assumendone la cittadinanza e cambiando il nome in Carlo. Con i contributi italiani, Carlo Abarth continuò non solo a correre in moto, ma a sviluppare i suoi sistemi di scarico per migliorare le prestazioni dei motori. Ostmark era il nome dell'Austria dopo l'annessione alla Germania nazista nel 1938.

2. La versione romanzata (e accettata) racconta della "fuga" da Lubiana a Trieste a piedi trascinando un carretto carico di un centinaio di tappeti orientali, la sola proprietà rimasta a Carlo Abarth. La terza moglie, Anneliese, scrive, citando i ricordi di Carlo a lei raccontati, che, invece, passò in Italia a bordo di una moto con sidecar.

Costretto a 37 anni a ricostruire da capo la propria vita professionale, trovò modo di contattare la famiglia Porsche, sfollata a Gmünd in Carinzia e, con l'ausilio dell'ingegner Rudolph Hruska, collaboratore di Porsche negli anni precedenti, del giornalista Giovanni Canestrini e di Tazio Nuvolari, si fece ricevere da Piero Dusio, ricco imprenditore torinese (al tempo, anche presidente della Juventus), uno sportivo e corridore automobilistico, che aveva appena fondato la Cisitalia.

All'incontro con Dusio prese parte anche la figlia di Porsche, Louise, che intendeva liberare il padre, imprigionato in Francia poiché ritenuto collaborazionista⁽³⁾. Dusio, che aveva appena esordito con la piccola monoposto Cisitalia D46 progettata dall'ingegner Dante Giacosa della Fiat, decise di acquistare dalla famiglia Porsche il progetto di una rivoluzionaria auto da Grand Prix, con il cui ricavato si riuscì a riscattare dalla prigione il professor Porsche.

Abarth fu ingaggiato per sviluppare a Torino l'attività tecnico-sportiva alla Cisitalia, mentre Hruska ricevette l'incarico di realizzare il progetto della monoposto da Grand Prix.

La gestione sportiva della scuderia divenne responsabilità di Carlo, che aveva maturato grande esperienza

nell'alimentazione ad alcool dei motori e risolse così i problemi di carburazione della D46.

La vettura esordì trionfalmente alla Coppa Brezzi, disputata nel settembre 1946 sul circuito del Valentino a Torino, e vinta dallo stesso Dusio. Su di una vettura gemella, Tazio Nuvolari fu protagonista quel giorno di un evento straordinario: guidò impugnando il piantone dello sterzo poiché il volante, ancorato con un supporto snodato, si era sganciato e non svolgeva più la sua funzione.

Deciso a costruire una vettura granturismo sulla meccanica della piccola monoposto Cisitalia, Dusio fece allestire nel 1947 da Pinin Farina una carrozzeria coupé, che si rivelò elegantissima e così profonda-

3. I contatti di Karl Abarth con la famiglia Porsche iniziarono a Vienna nel 1934 quando Karl conobbe la segretaria dell'avvocato Anton Piëch, che sposò poi Louise Porsche, figlia di Ferdinand Porsche. Nel 1934, Karl sposò questa signora per "ringraziarla" di averlo introdotto nella cerchia delle persone che contavano allora a Vienna. La circostanza è raccontata da Anneliese Abarth nel suo libro "Carlo Abarth. Mein Leben mit dem genialen Autokonstrukteur", Herbig Verlagsbuchhandlung, Monaco 2010.

Dalla Cisitalia all'Abarth

Abarth in materia di contratti era un forte. Avevo potuto notare questa sua abilità alla Cisitalia, quando lui e Hruska vendettero a Dusio per conto di Porsche la monoposto Grand Prix a motore posteriore. Vendettero anche il brevetto di un trattore.

Dusio disse: "Va bene, accetto tutto quello che voi volete, però voi due venite qui, vi installate qui e mi gestite la faccenda". Io, allora, ero l'assistente del segretario di Dusio e ricordo che restammo otto giorni chiusi nell'ufficio di Dusio a perfezionare il contratto. Era molto difficile capirlo perché parlava solo tedesco. Fu firmato il contratto e Abarth e Hruska si installarono a Torino. Per un anno, Abarth non fece niente, ma proprio niente: sigaretta in bocca appiccicata al labbro. Quando si spegneva, ne accendeva un'altra, e andava avanti così. E guardava, guardava⁽¹⁾.

Fino alla vigilia della Sassi-Superga. Dusio partecipava alla corsa e la carburazione non era a posto. Alla vigilia della gara, ha allontanato tutti, ha passato la notte a sistemare la carburazione e, da allora, ha preso in mano la gestione delle auto da corsa.

Mi viene in mente un altro episodio. Ero incaricato di preparare i verbali delle riunioni tra Dusio e i suoi direttori, Hruska, Abarth e gli altri. Un giorno d'estate, Dusio arrivò a riunione già iniziata; mi ricordo che aveva un paio di pantaloni azzurri, scarpe forse da tennis.

Si sedette e disse, con la massima naturalezza: "Ragazzi devo chiedervi un consiglio: mi hanno offerto di comprare l'Alfa Romeo. Cosa rispondo?".

Il secondo episodio è emblematico del carattere di Carlo Abarth. Un giorno, sono stato licenziato da questo incarico perché, durante una riunione, qualcuno ha raccontato una barzelletta e io l'indomani l'ho raccontata sul tram che mi portava a casa. Lui lo venne a sapere e, da quel momento: fuori immediatamente. Era piuttosto brusco!

Perché andai con Abarth? Lui andò dal mio direttore in Cisitalia, quando l'azienda stava per chiudere, e disse che voleva assumermi per la mansione che oggi si chiama direttore logistico. L'avevo fatto per diversi anni perché allora si correva sempre in trasferta su circuiti tipo Vercelli, Mantova, Novara, Asti, le Cascine a Firenze.

Così cominciò la nostra collaborazione.
(Renzo Avidano)

1. Secondo Luciano Greggio nel suo libro "Abarth - l'uomo, le macchine", la realtà era diversa. Così Greggio scrive a pag. 54: "A Torino, Carlo Abarth non ebbe nemmeno il tempo di ambientarsi con la gente e la città. Lavorare a fianco di Piero Dusio in quella fase esaltante della vita della Cisitalia assorbiva ogni energia e concedeva poco riposo e pochissimi svaghi."

mente innovativa sul piano formale da apportare inediti canoni estetici nelle auto del dopoguerra. Venne impostata una serie di 200 esemplari, nella quale Dusio investì tutte le sue risorse finanziarie. L'anno successivo, iniziò il precipitoso collasso dell'azienda e, dopo qualche mese di peripezie giudiziarie, Dusio emigrò in Argentina, dove il presidente Juan Domingo Perón gli aveva offerto la possibilità di costituire un'azienda automobilistica locale, che prese il nome di Autoar.

Finita la Cisitalia inizia la Abarth

Carlo Abarth si trovò così a dover nuovamente ricominciare da zero; fra i corridori della Scuderia spiccava Guido Scagliarini, il cui padre (noto proprietario terriero) mise a disposizione i capitali necessari a rilevare il fallimento Cisitalia e rifondare l'azienda nel 1949 sotto la ragione sociale Abarth & C.

Fu subito necessario affiancare all'attività agonistica quella commerciale attraverso la produzione di impianti di scarico per auto di serie: le famose marmitte Abarth, e di speciali collettori di aspirazione e scarico con doppio carburatore.

Furono tempi molto difficili, cui la nuova società fece fronte con drastiche riduzioni del personale e l'impegno infaticabile di tutti. Io stesso ricordo di aver individuato a Torino un certo Piero Patria, che si era fatto una fortuna durante la guerra con un surrogato di caffè e aveva costruito una valida marmitta, dalla quale Abarth prese ispirazione per proporre sul mercato i suoi impianti di scarico, quelli che risultarono decisivi al consolidamento della nuova azienda.

La Nardi aveva a sua volta rivendicato la paternità di un collettore di aspirazione per la Fiat 600 e Abarth cercò di farmi cambiare la data sul nostro disegno costruttivo, per dover poi ammettere alcune settimane dopo: "D'ora in poi, quando facciamo le porcherie, non chiamiamo Avidano perché lui non vale niente...".

Abarth, comunque, non mi ha mai messo in imbarazzo per qualcosa. Ricordo che, durante uno dei miei viaggi di promozione commerciale, sono incorso in un piccolo incidente stradale, risolto con un'ammaccatura alla vettura; al mio ritorno, Abarth non mi parlò per un'intera settimana e, solo quando sollecitato da me, sbottò: "Non si va in giro con un'Abarth danneggiata!".

Evento decisivo per le fortune dell'azienda fu il lancio della Nuova 500 Fiat nel 1957, che però non riscosse gli attesi consensi di pubblico.

Abarth ne acquistò un esemplare, ne elaborò la meccanica in modo da incrementarne la potenza a 26 CV e la velocità massima da 85 a quasi 120 km/h.

Con quella vettura stabilimmo sull'autodromo di Monza nel febbraio 1958 un sensazionale record di durata nel corso di otto giorni. Fummo assistiti da una gran fortuna: la sera del primo giorno nevicava e la piccola vettura non interruppe la corsa; nel secondo giorno la nebbia era fitta e l'unico disposto a guidare fui io. Alla domenica, quando la vetturessa aveva già percorso oltre 18.000 km, erano presenti almeno dieci direttori Fiat ad applaudire la conquista di quel record. Carlo ricevette in regalo dalla Fiat una targa ricordo e, una settimana più tardi, gli fu presentato un contratto in cui si pattuiva un premio in danaro ogni volta che una Fiat Abarth avesse vinto una competizione. Un contratto che richiese da parte nostra l'istituzione di uno speciale ufficio dedicato a raccogliere e a documentare l'enorme quantità di successi conseguiti.

L'accordo giunse a scadenza nel 1969 e, da parte nostra, si richiese una proroga, anche attraverso l'intervento diretto di Umberto Agnelli, fino a quando nel 1971 la Fiat procedette all'acquisto dell'azienda, riservando una posizione di consulente a Carlo Abarth.

Egli uscì profondamente scosso da quella traumatica conclusione della sua avventura torinese e abbandonò dopo qualche tempo qualsiasi attività collegata alle automobili.

Non si dorme in casa Abarth

Carlo Abarth e i suoi diretti collaboratori, Avidano, Guerriero, Furlani, Poltronieri, lavorano a ciclo continuo, cioè 24 ore su 24. E non potrebbe essere altrimenti se si pensa che questo piccolo gruppo di persone progetta, dirige la costruzione e segue la produzione delle vetture costruite in serie dalla Casa, si occupa dei

prototipi, della partecipazione sportiva, della preparazione e conquista dei records.

Come si vede, non può certo restare molto tempo per il riposo con una attività tanto assillante. Nel piccolo stabilimento di via Trecate, ove Abarth "cova" le sue nuove costruzioni vi è sempre qualcosa di nuovo da vedere e sapere...

(Auto Italiana Sport n. 2, 15 gennaio 1959, pagina 31)

I rapporti con la Fiat

Renzo Avidano

I rapporti di Carlo Abarth con la Fiat incominciarono nel 1958, dopo il record della 500 di serie. Come già accennato, la Fiat 500 alla sua uscita aveva 13 CV, costava molto, non era molto veloce: faceva 85 km/h. 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 dimostrare che lui non era un "truccatore", non era solo un mago del motore. Era un costruttore che faceva delle vetture complete.

Non dimentichiamo che Abarth fu il primo ad applicare su di una vettura di serie (di piccola cilindrata, perché la Jaguar l'aveva già fatto) i freni a disco.

La storia dei rapporti con la Fiat la racconto come la so attraverso le dichiarazioni di Abarth stesso e quelle dell'ing. Lorenzo Brinatti, che allora era il direttore commerciale.

Abarth organizza i record con la 500 in sordina e ci manda a Monza con questa 500 di cui era stata aumentata la potenza, ma non di molto: al massimo, raggiungeva 116 km/h. Incominciamo a girare nel più assoluto segreto nei riguardi della stampa.

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. È stata un problema piuttosto grave per i piloti: ricordo benissimo Elio Zagato che scende dalla macchina e mi dice: "*Se proprio vuoi continuare con questo record, vai tu sulla macchina, ma io non vado più!*".

Chi ha salvato la situazione in quella circostanza è stato Marino Guarnieri: sale in macchina e gira come se la nebbia non ci fosse. 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 quel record sono accaduti moltissimi episodi e non sono mancati gli inconvenienti: infatti il prima-

to finale, dopo sette giorni, si concluse a 108 km/h di media, mentre inizialmente viaggiavamo sui 115 km/h. È vero che c'erano i rifornimenti, ma abbastanza distanziati tra di loro: 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 dovevano essere un sacrificio molto grosso per non dormire.

Cito un episodio: a un certo punto, la temperatura dell'olio scende a 30 °C. Cornelio Maffiodo dice: "*Mah, proviamo a coprire la coppa dell'olio*" e così la coprimmo con della gomma.

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

Io e Maffiodo là, come due salami, con Restelli⁽¹⁾ 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 ho buttato lì una battuta: "*Forse non funziona perché abbiamo 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 all'arrivo.

La Fiat aveva parecchie difficoltà nel lancio commerciale della 500: costava troppo e aveva pochi cavalli. Così, con il nostro record non è che abbiamo salvato la Fiat 500, ma abbiamo sicuramente contribuito al suo successo.

I rapporti con la Fiat iniziarono lì: dopo alcuni giorni, Vittorio Valletta chiamò Abarth nel suo ufficio alla presenza di Luigi Gajal de la Chenaye e Lorenzo Brinatti

Questo testo è ripreso dalla Monografia Aisa 21 dedicata alla Conferenza che si è tenuta al Museo Bonfanti-Vimar di Bassano del Grappa il 16 aprile 1994.

1. Gianni Restelli era il Direttore di Pista e starter ufficiale dell'Autodromo di Monza.

(direttore commerciale-area Italia), 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 consegnò dicendo: "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? Non era neanche facile capirlo, certe volte. Voleva dire 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 nulla dagli uffici tecnici Fiat. Quindi era costretto, diceva lui, a comperare "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 era stato redatto secondo lo stile di Carlo Abarth: quando correva in motocicletta, così mi diceva, non ha mai voluto contratti fissi, ma con premio in caso di vittoria: "Se vinco, voglio tanto", ed erano cifre elevate, per allora. Però, se non vinceva, arrivava secondo o terzo, non prendeva nulla.

Il contratto con la Fiat fu stipulato con quel criterio. Le vittorie di Abarth avevano una conseguenza finanziaria molto ben specificata: nazionali, internazionali, record, per ognuna era specificata una cifra, tanto che Abarth allestì addirittura un ufficio che raccoglieva le vittorie in tutto il mondo.

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 di fare molto.

Secondo me, il contratto, in realtà, smorzò le possibilità di Abarth, perché il valore monetario legato alle vittorie fece sì che la Casa si concentrasse sulle Classi 595 e 695, dove le vittorie erano sicure.

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

L'altro fattore che, secondo me, impedì ad Abarth di realizzare una vettura sportiva completa (aveva la Monomille, una vettura bellissima, 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 Allemanno, che costruiva le vetture su disegno di Michelotti, con Ellena, con Sibona e altri. Ma Abarth non sopportava i guai di carrozzeria e questo è stato uno dei limiti che non gli permisero di fare una macchina come l'Alpine, adatta alle corse e all'uso stradale.

Dopo il record con la 500, Abarth, che faceva già una 600 trasformata 750, ottenne anche, nel contratto, di avere le vetture "alleggerite", cioè di acquistare dalla Fiat solamente quanto gli serviva.

Anzi, riuscì a ottenere di rimandare indietro le parti che non servivano, per esempio i freni. I rapporti con Fiat furono sempre molto buoni perché anche la Fiat trovava il suo vantaggio.

Come andò con la 2300S

Con la Fiat, la storia della 2300S andò così. Abarth incontrò Gaudenzio Bono e disse: "Vorrei fare una macchina gran turismo, la faccio con Allemanno".

"Perbacco! bene, bene".

A distanza di un anno e mezzo, al Salone di Torino venne presentata la Fiat 2300S. Siamo rimasti tutti secchi perché la nostra 2200 coupé la vendevamo a 3.314.000 lire e quella costava 2.600.000 lire.

Abarth ritornò da Bono: "Sono venuto, 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, fu un do ut des e il collaudo di tutte le Fiat 2300S venne affidato all'Abarth. Durava 200 Km. Fu impostata una squadra dedicata, guidata da Klaus Steinmetz.

La fine del rapporto con la Fiat

Quando Abarth ha venduto alla Fiat, ne ha provato quasi un senso di vergogna. Con il passare degli anni, la cosa ha cominciato a tormentarlo: un giorno mi ha chiamato e mi ha detto: "Provate a fare delle trattative per vedere se è possibile ricomprare l'Abarth".

Il contratto con la Fiat prevedeva tre anni di preavviso per cessare la collaborazione: se la Fiat avesse dato la disdetta, lui aveva tre anni di tempo per riconvertirsi, magari a una gestione esclusivamente sportiva, ma non dimentichiamo che l'azienda occupava 400 persone in quel periodo.

Quando la Fiat iniziò a correre nei rally, Giovanni Sguazzini, direttore centrale Fiat per i rapporti con Abarth e Osella, mandò una lettera in cui annunciava l'intenzione di cessare la collaborazione. Abarth mi fece fare una lettera chiedendo ancora un anno di rinvio, non tre quindi, ma quattro, perché non era ancora riuscito a riconvertire.

Amici in Fiat ci davano 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”. In effetti era vero. Questa fu la conclusione.

Allora, il signor Carlo Scagliarini era amico del direttore commerciale Fiat, 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 perché il contributo Fiat è decisivo sui suoi bilanci, decidete sulla proposta di vendita”.*

Scagliarini tornò e si chiuse in ufficio con Carlo Abarth. Erano sei mesi che non si parlavano perché avevano litigato, ma, quando si è trattato di vendere, per quindici giorni sono stati sempre assieme.

Mi informarono della loro decisione e la vendita avvenne in tempi molto rapidi perché si avvicinavano le ferie e Abarth non voleva arrivare a settembre, riaprire ed avere ancora questa incertezza. Fu finalizzata a fine luglio 1971.

Concluso l’accordo per la vendita, l’incaricato Fiat (non ricordo chi fosse) disse a Carlo Abarth: *“Abbiamo bisogno di un piacere: ci deve aiutare a vendere tutto il materiale*

corse perché noi non abbiamo intenzione di correre”.

Erano macchine, cambi, motori, moltissimo materiale. Abarth rispose: *“Non è un problema. Lo compro io”.*

“Come, lo compra lei?”

“Sì, se volete lo compro 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 comperato, ma venne a casa e mi disse: *“Chiamate Osella.”*

Enzo Osella arrivò e Abarth disse: *“Vi vendo tutto il materiale dell’Abarth”.*

Osella rispose: *“Ma 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, l’1 settembre, del materiale corse non era rimasto più nulla. Era andato tutto a Osella, che poi ha gestito le successive stagioni di corse⁽²⁾.

2. Secondo Anneliese Abarth nel suo libro *“Carlo Abarth-Mein Leben mit dem genialen Autokonstrukteur”*, la Fiat aveva dichiarato da subito di non essere interessata al Reparto Corse. Carlo Abarth si era quindi rivolto a Enzo Osella, prima di formalizzare la vendita alla Fiat, perché rilevasse tutto il materiale del Reparto Corse concedendogli il pagamento a rate purché il suo nome continuasse nelle corse. Da Osella, oltre al materiale e alle auto, andarono una dozzina dei migliori meccanici (altri 30 furono assunti dalla Fiat), Antonio Tomaini e, tra i piloti, Arturo Merzario e Domenico Cedrati “Poker”. Il trasferimento di tutto il materiale del Reparto Corse a Osella avvenne durante la chiusura di agosto. Con il materiale ex-Abarth, Osella costituì la Scuderia “Osella 1972”

La progettazione all'Abarth 1959-1968

Gianfranco Bossù

L'organizzazione Abarth nel 1960

Al momento del mio arrivo in Abarth & C. a Torino, corso Marche 38, nel 1960, la Società era suddivisa in due Divisioni ben distinte:

- **Tecnica: responsabile Carlo Abarth**
 - Servizio Marmitte
 - Servizio Motori-Cambi
 - Servizio Telai-Vetture
 - Servizio Produzione
- **Amministrativa: responsabile Carlo Scagliarini** (fratello del pilota Guido)
 - Contabilità
 - Personale
 - Gestione
 - Sicurezza

In quell'anno, i dipendenti della società erano 130/150 mentre al momento della mia uscita, nel 1968, erano circa 400.

Al momento dell'assunzione ci veniva consegnata una custodia in plastica nera goffrata all'esterno e rossa all'interno con un blocco note sul quale segnare gli argomenti e i programmi di cui dovevamo interessarci con le relative priorità.

Venivano inoltre consegnati due camici (bianco per chi lavorava in ufficio e nero per il personale d'ufficio) e una targhetta in alluminio con il nome, da apporre sul camice. Per gli addetti alla sala prova ed al collaudo vetture su strada la tuta era color marrone chiaro e per quelli in officina e montaggio la tuta era azzurro cielo. Era consuetudine (Carlo Abarth lo

esigeva) che tutti i nuovi assunti per gli Uffici Tecnici operassero, durante i sei mesi di prova, almeno 4 ore al giorno nei reparti di montaggio. Qui, oltre ad aiutare nel montaggio dei gruppi, dovevano effettuare tutte le misure geometriche degli accoppiamenti principali. Io ho lavorato su pistoni, bielle, albero motore, rodaggio valvole delle testate.

Alla fine della giornata e prima che il signor Abarth ci venisse a salutare, dovevamo mettere in ordine le attrezzature e pulire come si deve tutto il reparto che doveva dare l'impressione di un reparto ospedaliero.

Una particolare attenzione doveva essere riservata alle candele di accensione che non dovevano mai essere poste sciolte sui banchi, ma trovarsi sempre ed in ogni occasione avvitate sugli appositi supporti in alluminio pensati dallo stesso signor Abarth.

Ricordo che tutte le vetture di Carlo Abarth dovevano essere guidate esclusivamente dal signor Tirozzi e guai se qualcuno osava toccarle o aprire una portiera.

A Natale oltre al panettone e alla bottiglia di Asti Spumante, il signor Abarth ci gratificava sempre con banconote da 10.000 lire che ci consegnava (in una busta) personalmente al momento degli auguri alla vigilia del 25 dicembre.

Ho sempre pensato, e lo penso ancora, che il signor Abarth fosse una persona onesta, sincera e diretta. A volte, ignorava gli errori da noi commessi e ci ricordava che se si capisce la ragione dello sbaglio anche un errore diventa un'esperienza positiva: fortuna che la pensasse così, perché errori, con il ritmo frenetico di lavoro, ne abbiamo commessi parecchi.

La definizione del prodotto

Il prodotto veniva definito secondo le seguenti esigenze:

- Regolamenti sportivi nazionali (CSAI) e internazionali (FIA).
- Accordi commerciali con le case automobilistiche.
- Opportunità di elaborazioni su motori di serie: marmitte, collettori aspirazione, alberi a cammes ecc.

Definito dalla Direzione il prodotto "Bisogno", ci riunivamo con la Produzione Meccanica, il Montaggio e, quando necessario, con gli esperti di stampaggio, fonderia, trattamenti termici per determinare il processo di fabbricazione, i materiali, i trattamenti termici e tutto quanto doveva essere considerato nell'avanzamento della progettazione.

Gianfranco Bossù, nato nel 1938, diplomato nel 1956 all'Istituto Tecnico Professionale "Fermo Corni" di Modena, ha così riassunto la sua carriera nella progettazione ed elencato le persone da lui conosciute e le aziende con le quali ha collaborato. 1956-1959 Bugatti Automobile, Molsheim. Gioacchino Colombo, Luciano Fochi, Meazza e Roland Bugatti 1959-1968 Abarth & C, Torino. Renzo Avidano, Luciano Fochi, Mario Colucci, Luigi Guerrieri, Angelo Russo, Giorgio Valentini, Mario Poltronieri, Francesco Compagna ecc. 1968-1979 Alfa Sud-Alfa Romeo, Arese. Rudolf Hruska, Domenico Chirico, Filippo Surace, Friedrich Hoffmann ecc. 1979-1982 Abarth Fiat Auto, Torino. Aurelio Lampredi, Luciano Fochi, Renzo Avidano, Pierpaolo Messori ecc. 1982-1991 Libero professionista, Milano. Clienti: Ferrari, Alfa Romeo, Abarth, Aprilia, Piaggio, Same Trattori, Osella e altri. 1991-1997 Piaggio, Pontedera. Dirigente responsabile del Progetto Cina (motore e cambio di un veicolo commerciale a 4 ruote). Termina come Responsabile del Centro Tecnico e Sperimentale Piaggio a Velate (Milano).

In seguito, si elencavano nel “Cahier des Charges” tutte le particolarità, i dati tecnici, gli ausiliari, le prestazioni che si dovevano rispettare scrupolosamente durante il progetto. Questo “Cahier” era stato portato da Rudolf Hruska dalla Simca: erano schede tecniche che riportavano le caratteristiche del nuovo prodotto. Veniva poi redatto un programma di tempistica per la realizzazione dei disegni e dei prototipi.

Le regole base del progetto

1. Progettare gruppi semplici e con il minor numero di componenti (Aurelio Lampredi diceva che un pezzo che non c'è non si può rompere e non costa niente).
 2. Impiegare, per quanto possibile, particolari esistenti già sperimentati per evitare nuove costruzioni e lunghe prove sperimentali, economicamente costose.
 3. Standardizzare le chiavi di viti, dadi e bulloni per ridurre il numero di attrezzi sui carrelli, i banchi d'officina e poi nei box.
 4. Nei motori elaborati era vietato scendere sotto i 3 mm nello spessore delle canne cilindro e bisognava fare in modo che la luce fra la “chitarra biella” e le parti cilindro e/o organi meccanici non fosse mai inferiore ai 1,5 mm. In caso di necessità, si doveva prevedere una lavorazione meccanica di guardia.
 5. La velocità media del pistone doveva essere sempre contenuta al di sotto di 24 m/s, definendo così, in rapporto al regime del motore, la corsa.
 6. Con gli alti rapporti di compressione ($\geq 13:1$) si doveva sempre consultare il costruttore delle guarnizioni per definire lo spessore minimo da rispettare fra i cilindri, definendo così l'alesaggio massimo ottenibile e il materiale più adatto dell'anello circonferenziale della camera di combustione, chiamato comunemente bordatura della camera di combustione.
 7. Si dovevano utilizzare esclusivamente materiali prodotti in grande serie, mai materiali specializzati, difficilmente reperibili.
 8. In fonderia, bisognava evitare al massimo le fusioni con sottosquadro che richiedono tasselli smontabili. Le anime dovevano essere abbastanza spesse e robuste, prevedendo sempre fori per il degassaggio e, soprattutto, bisognava parlare con il modellista e il fonditore prima di rilasciare il disegno.
 9. Produzione meccanica: bisognava verificare il parco macchine e definire con il responsabile i limiti delle tolleranze di forma e di quelle dimensionali.
- Una curiosità: Carlo Abarth aveva un debole per il rapporto λ delle bielle (rapporto semicorsa/lunghezza biella) e ci chiedeva di non scendere mai sotto 0,3. In questo modo si ottenevano basamenti più bassi e, di conseguenza, più leggeri. Per contenere le spinte laterali, eravamo obbligati a disassare le canne rispetto all'asse dell'albero e/o lo spinotto rispetto alla mezzaria del pistone.

Distinta Base e gestione disegni

La Distinta Base era il documento-faro di ogni progetto. Una ipotesi di distinta base veniva redatta in anticipo per ogni prodotto: si trattava della Distinta Base Provvisoria che la Progettazione preparava in anticipo al progetto vero e proprio e serviva a tutti i servizi operativi per pianificare il futuro lavoro e preparare i preventivi di costo e gli investimenti industriali.

I numeri di matricola dei veicoli erano esattamente quelli Fiat, ma, contrariamente a quest'ultima, non avevano un numero di ordinazione. Per la normaleria speciale esisteva una numerazione Abarth specifica.

Gli interventi di modifica sui disegni di un prodotto venivano definiti da:

- Priorità 1: problemi di rotture, usure in gara e/o in produzione.
- Priorità 2: miglioramenti prestazionali.
- Priorità 3: miglioramenti di qualità, affidabilità e/o riduzione costi.

Calcolo componenti

Albero motore Si eseguiva l'equilibratura del motore al primo ordine, in particolare si equilibravano le rotanti al 100% e le alterne al 50%. Si procedeva alla verifica delle sollecitazioni in corrispondenza delle maschette collegamento perni secondo Bussien, Giovannozzi e/o Lichty. Veniva infine verificato l'accoppiamento albero/volano per trasmettere la coppia motrice con il metodo della “Trasmissione per attrito”.

Biella Verifica dell'inflexione laterale (colpo di frusta) e trazione/compressione all'avviamento e fuori giri (alterne). Inizialmente secondo il Giovannozzi e, in seguito, con il sistema Weiss/Samonov (Automobile Engineer) che verificava anche il comportamento delle viti la cui sollecitazione doveva rientrare nell'area di sicurezza del materiale definita dal Soderberg.

Spinotto Il calcolo veniva eseguito con il sistema dattoci dalla Borgo (ingegner Bruni e signor Fiocchi). Si verificavano la flessione e lo schiacciamento.

Bronzine Si verificava la pressione specifica lasciando alla Vandervell il compito di definire le dimensioni, la foratura di lubrificazione, i giochi di montaggio, i materiali e la necessaria portata d'olio.

Carico molle valvole Veniva determinato in base al peso dell'equipaggio e al profilo della camma.

Pompa dell'acqua Calcolo della portata di liquido in base alle calorie da smaltire.

Pompa dell'olio Verifica della portata richiesta dagli accoppiamenti, dal regime e dalla forma geometrica e foratura delle bronzine (Trione; ingegner Rossi).

Punterie valvola Calcolo della pressione specifica dovuta al profilo camma e al diametro minimo di lavoro.

Profilo delle camme Si eseguiva il calcolo per le camme a 3R, a 5R e per punti di alzata integrando la velocità e l'accelerazione. I profili polydyne (calcolo dei profili delle camme per punti) non erano da noi conosciuti.

Spinta laterale sul pistone Calcolo e conseguente determinazione delle dimensioni del mantello.

Ingranaggia motore Progettata secondo i calcoli standard di Henriot e/o Castellani e Buckingham.

Ingranaggia cambio Usavamo la procedura che ci era stata portata dall'ingegner Hoffmann della Porsche.

Frizione Calcolo delle molle e della pressione specifica sul disco.

Condotti e valvole Venivano calcolati con le velocità istantanee a potenza e coppia massime secondo i dati di Giacosa, Ricardo e Taylor. Verso il 1963, si iniziò a tener conto degli effetti d'inerzia nei condotti di aspirazione e scarico sulla base delle esperienze Honda nei motori motociclistici, che raggiungevano regimi di 18.000-22.000 giri/minuto.

La sperimentazione delle perdite di carico nei condotti di aspirazione e scarico veniva eseguita esternamente da Giorgio Valentini e Umberto Maglioli.

In quegli anni, le nostre "macchine da calcolo" erano la matita e il regolo calcolatore. Nel 1964, potemmo disporre di una Olivetti "Logos".

I materiali e i fornitori

Tutti i materiali per i motori di serie e competizione erano esclusivamente di tipo industrializzato: gli acciai erano prodotti dalla Cogne ad Aosta. Le leghe leggere da fonderia, il duralluminio, il magnesio e l'Atesia (lega di magnesio) venivano forniti da ditte nazionali e dalle fonderie che fondevano le teste cilindri: Bezzi di Modena, Qu-bri di Bologna.

La All-Mag di Caronno Pertusella (Varese) forniva le fusioni di Atesia e magnesio. Dal 1965, si incominciò a utilizzare il titanio per le bielle (con riporto di molibdeno sui fianchi) e per la bulloneria speciale.

Il Maraging (lega di acciaio di altissime prestazioni per costruzioni aeronautiche) non venne mai usato. Il Nimonic 80A (lega di acciaio adatta a lavorare ad alte temperature) e la Stellite (lega dura per riporto sulle valvole, in testa e/o tenuta) erano ampiamente utilizzati sulle valvole. Quelle al sodio erano fornite dalla Zanzi di Ivrea mentre quelle in acciaio martensitico (aspirazione) e in acciaio austenitico (scarico) erano fornite dalla Eaton Livia (ex-Santambrogio).

Altri fornitori:

- Albero motore (KMV Cogne) Montepilli, Saronno (Mi)
- Alberi distribuzione (18 NiCrMo) Montepilli, Saronno
- Cuscinetti biella e bianco Vandervell, Gran Bretagna
- Titanio Alberti, Milano
- Acciai Cogne e Boehler, Italia
- Fonderia (lega leggera AISi9) per teste cilindri Bezzi, Modena
- Fonderia ghisa per i basamenti Corni, Bologna
- Fonderia lega leggera teste cilindri e basamenti Qu-bri, Bologna

- Valvole Eaton Livia, Torino; Zanzi, Ivrea
- Pistoni Borgo, Torino; Mondial, Torino; Mahle, Germania
- Segmenti Goetze, Germania; Nova, Torino
- Alternatori Motorola, Usa; Marelli, Milano; Bosch, Germania
- Distributori accensione Marelli, Milano; Bosch, Germania
- Ingranaggi cambio Demm e Cima, Bologna
- Coppie coniche Demm e Cima, Bologna
- Molle valvole Alma, Napoli; Schmittheim, Germania
- Stampaggio Rostagno, Canavese
- Guarnizioni testa Reinz e Diving, Germania; Spesso & Cagliari, Torino

I motori monoalbero

Le principali famiglie di motori monoalbero sono tre:

- Derivati dalla Fiat 500 (motore 110D)

- 205, 595 cc (73,5x70) Berlina 595, 1965
- 205A, 595 cc (73,5x70) Berlina 595 SS, 1965
- 206, 695 cc (76x76) Berlina 695, 1965
- 206A, 695 cc (76x76) Berlina 695 SS, 1965

- Derivati dalla Simca 1000 (motore 315)

- 207, 1.150 cc (69x76) Berlina 1150, 1962
- 207A, 1.150 cc (69x76) Berlina 1150 SS, 1962
- 207B, 1.150 cc (69x76) Berlina 1150 corsa, 1963
- 208, 1.000 cc (69,5x65) Berlina 1000, 1961

- Derivati dalla Fiat 600D (motore 100D)

I derivati dal motore 600D si dividono nelle tre versioni con cilindrata di 850, 750 e 1000 cc:

- Cilindrata 850 cc (derivati 600 Tipo 100 e 100D)
- 214, 847 cc (62,5x69) "850 SS Scorpione", 1960⁽¹⁾
- 214A, 847 cc (62,5x69) "850 S Berlina", 1960⁽¹⁾
- 214B, 847 cc (62,5x69) "850 TC SS Berlina", 1960⁽¹⁾
- 214D, 847 cc (62,5x69) "850 TC SS Normale", 1961⁽²⁾
- 214D/A, 847 cc (62,5x69) "850 TC Nürburgring", 1961⁽²⁾
- 214D/B, 847 cc (62,5x69) "850 TC SS Berlina", 1962⁽²⁾
- 214D/C, 847 cc (62,5x69) "850 TC Nürburgring Corsa", 1962⁽²⁾
- 214D/D, 847 cc (62,5x69) "850 TC Nürburgring Corsa N.O.", 1964⁽²⁾
- 214D/F, 847 cc (62,5x69) "850 TC Corsa", 1966⁽²⁾
- 214D/G, 847 cc (65,5x63,8) "850TCR", 1968⁽²⁾

- Altri motori:

- 213, 800 cc (62,5x64) "800 Berlina", 1960⁽¹⁾
- 213A, 800 cc (62,5x64) "800 Sestriere", 1960⁽¹⁾
- 217 833 cc (62x69) "Coupé Scorpione", 1960⁽¹⁾

1. Derivato da motore Fiat Tipo 100 di 633 cc.

2. Derivato da motore Fiat Tipo 100D di 750 cc.

- Cilindrata 750 (derivati da 600 Tipo 100):

- 219, 748 cc (61x64) “750 Berlina”, 1960
- 219A, 748 cc (61x64) “750 Berlina”, 1960
- 219B, 748 cc (61x64) “750 MM Berlina”, 1960

- Cilindrata 1.000 derivati da 600, 600D e 850 (Tipo 100, 100D e 100G):

- 210, 982 cc (65x74) “1000 TC Berlina”, 1961
 - 210A, 982 cc (65x74) “1000 TC Berlina Corsa”, 1963
 - 210G, 982 cc (65x74) “1000 TCR”, 1966
- Del Tipo 210A esistevano due versioni: 68 CV e 84 CV.

- Dal nuovo motore 850 cc Tipo 100G derivarono i motori:

- 200, 982 cc (65x74) “Coupe OTR”, 1966
- 200A, 982 cc (65x74) “1000 Berlina OTR Gr.2”, 1966
- 202, 982 cc (65x74) “1000 Berlina OT”, 1964

- Dal 6 cilindri Fiat 2.100 cc nacquero i motori Fiat Abarth tipo:

- 216, 2.160 cc (79x73,5). Spyder e Coupé 1961. Alimentazione tramite 3 carburatori doppio corpo 40DC0E Weber
- 216A, 2.160 cc (79x73,5). Coupé 1961. Due carburatori doppio corpo 40DC0E Weber
- 215, 2.400 cc. Berlina, Coupé 1961. Lo Spyder era dotato di 3 carburatori doppio corpo 40DC0E Weber. Tutti questi motori avevano la coppa dell'olio in lega leggera con capacità maggiorata e un coperchio punterie personalizzato con la scritta “Abarth”.

- Sempre tra i motori monoalbero e sulla base di motori Abarth bialbero furono elaborati i motori:

- 235, 1.591 cc (86x68,5) sperimentale, 1966
- 236C, 1.946 cc (88x80) sperimentale, 1966
- 237A, 1.289 cc (86x55,5) sperimentale, 1966

Queste unità avevano un albero a camme in testa e la camera di combustione di tipo “Heron”, cioè testa piatta e camera combustione ricavata nel cielo del pistone. Non ebbero seguito dato lo scarso interesse che presentavano.

Tra i monoalberi cito anche il motore 12 cilindri V120° Tipo 240 con cilindrata 6.000 cc, progettato per la vettura Can-Am. Furono costruiti i particolari per 5 esemplari. Uno solo fu provato al banco erogando circa 580 CV, ma denunciò problemi di rottura agli ingranaggi della presa di forza situata al centro del gruppo, che era formato da due 6 cilindri.

In sintesi, dal 1959 al 1968 vennero progettati, costruiti, provati al banco, montati in vettura e messi in produzione 34 elaborazioni, originali Abarth in percentuali variabili tra 40 e 80 per cento, e un motore totalmente Abarth.

I motori bialbero

Anche per i motori bialbero abbiamo diverse famiglie:

- Derivati dal motore Fiat 600 con albero su tre supporti e 4 cilindri:

- 220, 846 cc (62,5x69) “Coupé”, 1959⁽³⁾
- 221, 747 cc (61x64) “Coupé Record Monza”, 1958⁽³⁾
- 222, 695 cc (61x59,5) “Coupé Record Monza”, 1962⁽³⁾
- 227, 846 cc (65x63,8) “850 Sport”, 1962⁽⁴⁾
- 227S, 846 cc (65x63,8) “850 Sport”, 1964⁽⁵⁾
- 229, 982 cc (65x74) “Coupé 1000”, 1960^(4,7)
- 229A, 982 cc (65x74) “Sport 1000”, 1966⁽⁶⁾
- 229B, 982 cc (65x74) “Sport 1000”, 1966⁽⁶⁾
- 225, 1.587 cc (80,5x78) “Fiat Osca Spyder”, 1960⁽⁸⁾

- Motori a 3 supporti, 4 cilindri, a seguito dell'accordo con Simca:

- 230, 1.288 cc (76x71) “1300 Abarth Sport”, 1960
- 230B, 1.288 cc (76x71) “1300 Abarth”, 1965⁽⁹⁾
- 230S, 1.288 cc (76x71) “1300 Abarth Simca”, 1960
- 230S/A, 1.288 cc (76x71) “1300 Turismo”, 1962⁽¹⁰⁾
- 231, 1.148 cc (76x63,3) “Abarth Simca Sport”, 1960⁽¹¹⁾
- 232, 998 cc (76x55) “Abarth F2”, 1964
- 232B, 998 cc (76x55) “1000 Sport”, 1965⁽⁹⁾
- 234, 1.459 cc (76,3x80) “1450 Sport”, 1962

- Motori a seguito dell'impossibilità di aumentare oltre 1.450 cc il motore 23:

- 235, 1.591 cc (86x68,5) “1600 Sport”, 1962
- 235C, 1.591 cc (86x68,5) “1600 Prototipo”, 1968
- 236, 1.946 cc (88x80) “2000 Sport”, 1964
- 236A, 1.946 cc (88x80) “2000 Sport”, 1966⁽¹²⁾
- 236B, 1.946 cc (88x80) “2000 Sport”, 1966⁽¹³⁾
- 236D, 1.990 cc (89x80) “2000 Sport”, 1967⁽¹⁴⁾
- 236S, 1.946 cc (88x80) “Abarth Simca GT”, 1963
- 237, 1.289 cc (86x55,5) “1300 OT”, 1965
- 237B, 1.289 cc (86x55,5) “1300 OT”, 1966⁽¹²⁾
- 237C, 1.289 cc (86x55,5) “1300 OT”, 1966⁽¹²⁾
- 237D, 1.289 cc (86x55,5) “1300 Valvole incrociate”, 1966⁽¹⁵⁾
- 237E, 1.289 cc (86x55,5) “1300 Sperimentale”, 1966⁽¹⁶⁾

3. Basamento Fiat 600. Testa bialbero progettata da Giacobino Colombo.
4. Basamento Abarth derivazione 600 (modificata di un modello di fonderia Fiat).
5. Basamento Abarth derivazione 600. Testa valvole raddrizzate e rotazione sinistra.
6. Basamento Abarth derivazione 600. Testa valvole raddrizzate. Carter secco.
7. Dal 1964 montò la testa con valvole raddrizzate di nuova progettazione.
8. Derivato dal motore Fiat Osca 1.500 cc.
9. Motore con 5 supporti, che non ha avuto molto seguito.
10. Costruito in un solo esemplare.
11. Motore costruito, ma mai smontato.
12. Motore con nuova testata e valvole raddrizzate.
13. Motore con testate a 4 valvole.
14. Motore con nuovo basamento e testa a 4 valvole. Iniezione Lucas.
15. Motore 4 valvole incrociate, senza storia e abbandonato.
16. Motore 4 valvole senza seguito.

- Motori pluricilindrici di nuova progettazione e costruzione:

- 238, 4.182 cc (86x60), "12-V60°", 1963⁽¹⁷⁾
- 238A, 5.123 cc (87,5x71), "12-V60°", 1963⁽¹⁷⁾
- 239, 1.987 cc (78x52), "2000 Sport", 1965⁽¹⁸⁾
- 245, 2.968 cc (88x61), "3000 Sport", 1967
- 250, 1.996 cc (96x69), "2000 Sperimentale", 1967⁽¹⁹⁾

In totale, dal 1958 al 1968 vennero prodotti (disegno, costruzione, provati al banco e montati in vettura) 35 tipi diversi di motori, di cui due non furono mai costruiti.

Il cambio/differenziale

Se non contiamo l'ingranaggeria costruita per i nuovi rapporti cambio e ponte, i cambi progettati e costruiti in Abarth dal 1958 al 1968 sono i seguenti:

- Tipo 102 Cambio 5M+RM derivato Fiat 850 Progetto: Friedrich Hoffmann (1964)
- Tipo 121 Cambio 5M+RM derivato Fiat 600 Progetto: Luciano Fochi (1959)
- Tipo 132 Cambio 6M+RM innesti frontali Derivato Simca 1000 (1963) Progetto: Friedrich Hoffmann
- Tipo 139 Cambio 5M+RM innesti frontali Costruzione Abarth Progetto: Friedrich Hoffman (1964)
- Tipo 140 Cambio 5M+RM innesti frontali Mai co-

struito, pensato per la vettura Can-Am Progetto: Friedrich Hoffmann (1966)

9 anni "frenetici"

Ho citato precedentemente il ritmo di lavoro in Abarth con l'aggettivo "frenetico" e credo di non aver esagerato: in 9 anni, con una decina fra progettisti e disegnatori, abbiamo disegnato e organizzato (intendo le distinte base, i fogli d'accompagnamento, i disegni ecc.):

34 Elaborazioni di motori monoalbero Fiat, Simca e Abarth. Originali Abarth in percentuali variabili tra 40 e 80 per cento.

1 Motore completo Abarth (6.000 cc, V12 120°) monoalbero.

7 Motori bialbero ex-novo, a 4, 8, 12 cilindri.

29 Elaborazioni motori con percentuale di varianti stimabile tra il 30 e il 50 per cento.

5 Cambi 5 e 6 M+RM (di cui, 4 totalmente nuovi Abarth)

Fra i progetti mai nati, ma intensamente pensati, cito la vettura F1 con motori da 1.500 cc (1962) e 3.000 cc (1966) che, per mancanza dei finanziamenti necessari, non ebbero mai seguito. Ricordo inoltre la collaborazione al progetto di Leopold Schmid per un veicolo per battere il record assoluto di velocità su terra.

17. Sulle orme della Ferrari, motore disegnato, non costruito.

18. Motore 8V 90° con testa a 2 valvole e scarico centrale.

19. Motore 4 cilindri, tutto in alluminio. Suggesto dai consulenti Giulio Alfieri e Umberto Maglioli. Viste le mediocri prestazioni e il peso esorbitante (164 Kg) fu abbandonato.

Gli anni dei record

Ugo Fadini

I record che riguardano l'Abarth sono quelli sulle medie e lunghe distanze (dai 100 km in su) e di accelerazione sulle brevissime distanze. E si tratta quasi sempre di record "Internazionali" e, solo in qualche caso, di record "Mondiali".

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 nei record, 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 1.000 con motore bialbero e carrozzeria Pininfarina nel 1960, record strappato a una Ford di cinque litri di cilindrata.

I record internazionali stabiliti da vetture italiane sono 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 assume un'importanza decisamente rilevante: i suoi primati sono infatti più di un terzo del totale.

Vi sono altri aspetti della lunga avventura della Casa dello Scorpione nel mondo dei record di velocità che la rendono unica e degna di attenzione. Tra il 1956 e il 1966, Abarth ha impiegato undici vetture diverse, appartenenti a sei diverse classi. Sei di queste vetture sono state realizzate appositamente. Nel dopoguerra, in Italia 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 diverse, ognuna delle quali utilizzata in più sessioni di tentativi. Negli anni, quella di Carlo Abarth per i record era diventata evidentemente una vera passione: 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 montato sull'aereo 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. Il progetto era andato abbastanza avanti: Renzo Avidano venne mandato in America a cercare un posto adatto per il tentativo, nel Texas e a Bonneville⁽¹⁾.

I record per fare conoscere la marca

L'avventura Abarth nel mondo dei record era cominciata essenzialmente per esigenze pubblicitarie. Si era nel 1956, la Fiat 600 era stata presentata l'anno prima e Abarth aveva subito intuito che l'elaborazione sportiva di una vettura tanto popolare poteva essere la chiave per una sua eventuale affermazione commerciale. Occorreva, però, qualcosa di eclatante che richiamasse subito l'attenzione del pubblico sulle sue elaborazioni: una serie di record sembrò la soluzione migliore.

Il tema fu 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.

La realizzazione della carrozzeria fu affidata a Bertone, sembra per l'ottimo motivo che le Abarth erano

Ugo Fadini è uno dei maggiori esperti mondiali dei record di velocità, sui quali possiede una documentazione molto estesa, quasi unica. Ha costruito piccole serie di modelli di grande qualità, in scala 1:43, di vetture da record. La Conferenza è stata tenuta al Museo Bonfanti-Vimar, Bassano del Grappa, il 16 aprile 1994 ed è stata pubblicata, in versione integrale nella Monografia Aisa 21.

1. *Auto Italiana Sport* n. 2, 15 gennaio 1959, pag. 31 conferma il viaggio di Avidano negli Usa con questa prosa un po' zoppicante: "Avidano ha fatto una scappata negli Usa per concordare la partecipazione ufficiale della Casa alla prossima "12 Ore di Sebring" e per combinare un accordo con concessionari Abarth d'oltreatlantico per il tentativo di conquista di primati sulla pista del Lago Salato a Bonneville. Una serie di records battuti da una vettura Abarth in America avrebbe un ottimo effetto commerciale per la Casa, già assai nota per le sue marmitte e i collettori di aspirazione e scarico, e alla fin fine, ne guadagna pure la bilancia commerciale italiana e la notorietà della nostra abilità sportiva."

state spesso battute dalle Stanguellini carrozzate Bertone.

La 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 il 17-18 giugno, tutto fu pronto per il grande show.

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

I piloti-giornalisti erano: Paul Frère (Belgio), Walter Honegger (Svizzera), U. Wiesemann (Germania), Gordon Wilkins (Gran Bretagna), Bernard Cahier (Francia) oltre a Giovanni Lurani.

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 Mario Poltronieri, Remo Cattini, Adriano Della Beffa, Alfonso Thiele. I giornalisti fecero la loro parte dando ampio risalto all'exploit della piccola vetturessa, che aveva stabilito tutti i record fra i 5.000 km e le 72 ore.

Carlo Abarth era ben deciso a trarre il massimo da questo investimento in immagine e ripresentò presto la vettura dipinta in modo completamente diverso, con 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⁽²⁾.

La raccolta totale di primati in quel primo anno era stata di 20 in tre categorie, per distanze comprese fra 500 miglia e 10.000 km e per durate fino a 72 ore.

L'Alfa Abarth non piace a Valletta

Il fatto che già l'anno successivo, 1957, Abarth si ripresentasse con una vettura completamente nuova, con il motore 750, per riconquistare in definitiva primati già suoi, sembra sia dovuto a un curioso episodio che ha come protagonisti Vittorio Valletta, allora alla guida della Fiat, Abarth e Pininfarina.

Abarth in realtà, visto il successo ottenuto, voleva ritentare i record, ma con ambizioni maggiori, e stava costruendo, questa volta con la collaborazione di Pininfarina, una vettura che doveva montare il motore della Giulietta, dapprima di cilindrata leggermente

ridotta per rientrare nella classe G (fino a 1.100 cc) e successivamente aumentata al limite della classe F (fino a 1.500 cc).

Una vettura per la quale 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 da record, ma 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.

Anche se Abarth non poteva prevederlo, quello fu un colpo di fortuna per lui, visto che l'Alfa Abarth 1100, dopo una prima uscita molto promettente, con la conquista di cinque record, subito all'inizio di un nuovo tentativo sulle lunghe distanze fu protagonista, il 21 maggio, di un disgraziato incidente dovuto allo scoppio di un pneumatico, che per qualche attimo fece addirittura temere per la vita del pilota, Alfonso Thiele, che fu sbalzato dalla vettura e riportò ferite in diverse parti del corpo, fortunatamente non gravi.

La vettura rimase troppo danneggiata per essere riparata, ma 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 km/h di media, seguiti poi da altri tre stabiliti qualche mese più tardi utilizzando per la prima volta il nuovo motore bialbero, destinato a diventare famoso sulle piccole GT dello Scorpione.

2. La storia è riportata da Giovanni Lurani, direttore di Auto Italiana, nei numeri del 30 agosto e 30 ottobre 1956. I primati stabiliti dall'Abarth nella Classe I, motori da 351 a 500 cc, in luglio 1956 erano risultati inferiori, fino alle 1.000 miglia, a quelli stabiliti dalla Lloyd, tedesca, in agosto 1955. Quando l'Abarth chiese alla CSAI la tabella dei record esistenti, ricevette un documento non aggiornato in quanto la CSI (Commissione Sportiva Internazionale) aveva regolarmente omologato i primati Lloyd, ma, dopo quasi un anno, non li aveva ancora pubblicati. Lurani, nel suo articolo di fine ottobre scrive, tra l'altro: "In tempi più leggiadri un caso come quello Abarth-Lloyd avrebbe portato con sé una serie di clamorose dimissioni. Oggi, nulla di tutto questo e neppure lo chiediamo. Per altro ci permettiamo di richiedere con la massima energia che si evitino simili scandali almeno per l'avvenire. ... Non è lecito mettere a repentaglio il patrimonio materiale, morale, tecnico, sportivo e commerciale di una Casa né la vita dei piloti senza che esistano le dovute garanzie di serietà e di controllo. È troppo chiedere questo?"

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 a una media regolarmente superiore a 100 km/h.

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: tra il 27 settembre e il 7 ottobre, 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 km/h dei primi tre giorni scesero progressivamente ai 116 km/h finali

soltanto a causa delle avverse condizioni atmosferiche mentre l'obiettivo iniziale era addirittura quello dei centomila km. I piloti erano Poltronieri, Cattini, Giuberti, Guarnieri, Toselli, Baghetti, Bassi, Crivellari, Manfredini.

Appena due settimane più tardi, con un motore più potente, ne conquistò altri su distanze più brevi fino alle 12 ore alla media di 154,341 km/h e, l'anno seguente, a oltre 160 km/h, per un totale di 28 primati, il più grosso bottino di una singola vettura Abarth. Nel 1958 raccolse ancora qualche primato 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 servì 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 Marino Guarnieri.

I piloti e i record

Queste testimonianze del direttore sportivo e dei piloti che hanno guidato le Abarth durante i record di durata sono tratte dalla Monografia Aisa 21 relativa alla Conferenza tenuta al Museo Bonfanti-Vimar, Bassano del Grappa, il 16 aprile 1994.

Lorenzo Avidano

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!

Corrado Manfredini

Io ero militare e, un giorno, sono venuti a prendermi i carabinieri. Per fare i record avevo organizzato un sistema di permessi giornalieri, che, una volta, non ha funzionato per niente.

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.

Remo Cattini

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

Mario Poltronieri

Durante il record con la 500, ho usato una tecnica interessantissima: stavo sveglio sul diritto; poi, quando entravo nella curva sopraelevata, dove la macchina era "autoguidata", dormivo. Dato che 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.

Un'altra volta, durante uno dei primi record, arriva la mattina e Abarth mi dice: *"Voi prende macchina, va e suona, suona"*.

"Come!?"

"Sì, voi gira, suona, suona".

"Ma perché?". " "

"Voi manda via selvaggi". Intendeva la selvaggina.

Infatti, il problema dei conigli che attraversavano la pista di notte e restavano immobilizzati dai fari si è manifestato con la 500, che ha fatto il record con un paraurti da fuori strada dopo che Giancarlo Baghetti aveva investito un coniglio.

L'incidente di Umberto Maglioli

(Remo Cattini) Quando è uscito Maglioli è stato un dramma; c'era un vento tremendo quella notte: portava via. Maglioli è uscito all'ingresso della sopraelevata. (Lorenzo Avidano) È stato sollevato il dubbio se si sia rovesciato. Credo si sia appoggiato al guard-rail. Il bello è venuto dopo: mi ricordo la faccia di Maglioli quando gli ho detto "Adesso spingi!". Bisognava infatti concludere il primato delle 72 ore.

Maglioli si è messo a spingere e noi tutti dietro, prima a piedi, poi io mi sono seduto sul parafrangente dell'auto con cui eravamo arrivati sul luogo dell'incidente e lo seguivamo, perché c'era il commissario e non si poteva toccare la vettura, pena la squalifica.

Complessivamente, nel 1958, Abarth aveva conquistato 34 record. 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 realizzata ancora una nuova vettura, anch'essa, come la 500, con telaio tubolare e una nuova carrozzeria Pininfarina che riprendeva le linee della 500, ma in forma più equilibrata e pulita: una macchina compatta, essenziale ed elegante.

Come sempre fu organizzato un primo tentativo "di collaudo", ancora con il motore 750, durante il quale furono stabiliti quattro record; una settimana più tardi, dotata del motore 1000 bialbero, la vettura 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 Umberto 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.

Carlo Abarth, 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.

La vettura fece il giro dei Saloni dell'Automobile poi andò in custodia del Centro Storico Fiat ed è attualmente esposta al Museo dell'Automobile di Torino, assieme ad un'altra Abarth da record, la F2 approntata per i record di accelerazione.

Per un paio d'anni, di nuovi record all'Abarth non si parlò più. Poi, nel 1963, fu la volta della 2300S Coupé, auto per la quale Abarth aveva un debole.

Abarth 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.

Carlo Abarth scrive il suo nome nell'albo dei primati

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 faticosa di 100.

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

Per la classe due litri i record c'erano già, li aveva ap-

"Ostimadonna"

Sul record con la Fiat 2300S, Mario Poltronieri ha aggiunto questa sua notazione su Carlo Abarth: "Durante il primo record con la vettura carrozzata da Bertone, noi scoprimmo questo personaggio, perché 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 degli anni dei record, invece, lasciava un po' fare le cose.

Noi stavamo girando con la Fiat 2300S e, a un certo punto, si ruppe 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, meccanico, ha commentato: "A dirlo sembra facile, ma bisognava chiudere il buco nella coppa perché l'olio non uscisse dove non c'era niente, se no non avevi più pressione, la coppa era bucata.

Prima, è stata chiusa la coppa con del mastice, poi rivettata in modo che l'olio ricircolasse. Non è stato un lavoro da poco"

pena stabiliti la Porsche di Huschke von Hanstein, direttore sportivo della Casa di Stoccarda e vecchio amico di Abarth; siccome nessun contendente si era ancora fatto sotto nelle classi superiori, quei record erano anche validi come mondiali: a Carlo Abarth non pareva vero di poter tentare di stabilire due nuovi record mondiali, strappandoli oltretutto proprio al rivale di tante corse.

Decise di guidare personalmente la vettura. Prima volle stabilire personalmente anche il record numero 100 e, per non correre rischi, scelse la classe 1.000, dove il record ancora mancava.

Non fu un problema stabilirlo con la F2.

Poi, dopo questo piccolo “allenamento”, fu la volta del-

la due litri e Abarth riuscì a cavarsi anche quell'ultima soddisfazione: entrare di persona nell'albo d'oro dei record mondiali. Klaus Steinmetz e Mario Poltronieri si occuparono 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 2.000 erano nel frattempo passati alla BMW. Per l'occasione, la 2.000 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. La lunga avventura dei record Abarth si chiuse lì, senza clamori.

Abarth, i record e la grammatica italiana

Il documento che viene qui trascritto in versione integrale è il comunicato stampa emesso dal Servizio Stampa Abarth & C. Torino il 5 aprile 1963 alla conclusione del tentativo di record con la Fiat 2300S. L'italiano è pesantemente condizionato dalla grammatica e dalla scrittura tedesca e fa pensare che sia stato scritto da un autore abituato a quella lingua. Tutti gli altri comunicati Abarth, recuperati per questa Monografia, sono scritti in ottimo italiano.

Come è giusto quando si vuole informare, la rapidità nel diffondere la notizia è stata privilegiata alla forma e allo stile di scrittura. Va ricordato che, in quegli anni, esistevano solamente le macchine per scrivere, quasi sempre manuali.

Gli errori o non si facevano (ma era difficile) o si rimediavano ribattendo le lettere corrette sopra quelle sbagliate come in questo comunicato stampa. Il documento rimane affascinante per l'immediatezza dei contenuti.

3 giorni, 4 records internazionali per la Fiat 2.300 S Coupé preparata dalla Abarth

Monza. – Hanno iniziato sulla pista di alta velocità del Autodrome di Monza, il 1° aprile alle 13.20 ore, le prove tecniche in cui la ditta Abarth ha lanciato la Fiat 2.300S Coupé preparata da essa. Otto piloti si sono susseguiti alla guida della macchina rossa della casa torinese: Gianni Balzarini, Remo Cattini, Mario Poltronieri, Herbert Demetz (i campioni amici della “Casa dello Scorpione”), e i collaudatori della casa stessa, Klaus Steinmetz, Vincenzo Arena, Teddy Pilette e Werner Gausch che erano molto familiari con la potente 6 cilindri della Fiat.

Grazie ai giri velocissimi realizzate subito del inizio delle prove, (fra i 190 e i 196 km/h i 196 km/h di media sul famoso anello), le medie sostenute hanno raggiunto più che le speranze e dopo solo 45 ore di caroselli era battuto il primo record che se eravamo fissati; quello delle 5.000 Miglia.

In fatto è piacevole a mettere in evidenza che la media raggiunta superava di più di 21 km orari il record esistente, proprietà fin dal 1958 di una Austin Healey di 3 litri. A poca distanza il record delle 48 Ore era ottenuto in stesso deciso modo con una velocità media di oltre 180 km/h mentre il precedente record era battuto di nuovo di 21 km/orari.

Dopo 55 ore 15 minuti di turni successivi, il terzo record e/ stato conseguito per merito della squadra Abarth: le 10.000 chilometri percorsi a una media ancora più veloce che precedentemente, cioè; 180,20 orari. Alla fine 17 ore più tardi erano raggiunto il traguardo delle 3 giorni o 72 ore, con la media di 178,118,21,500 km di più d precedente record della sempre stessa Austin Healey.

Durante la seguente notte (wegen. Parola tedesca cancellata nel testo) mentre si avvicinava velocemente i records delle 10.000 Miglia e delle 4 giorni, la potente rumora che si faceva sentire lontano dal autodromo si è teso sul rettifilo opposto alle tribune. Mario Poltronieri, che era alla guida, e che girava sopra i 190 orari si fermava al box dopo un mezzo giro percorso sulla lanciata.

Provocato probabilmente da un sasso proiettato violentemente da una dei ruote anteriori che provocava la screpolatura della coppa olio con la conseguente fuori uscita dell olio che determinava una grave avaria meccanica.

Immediatamente si provvedeva alla riparazione che durava parecchie ore, perciò, alla ripresa delle tentative si giudicava inutile di dover proseguire visto l'abbassamento della media generale.

Si decideva pertanto di ritirare la vettura e porre fine alle prove tecniche e ai records.

Karl/Carlo Abarth

Punti di vista

I guanti bianchi

Gianfranco Fagioli e Guido Gerosa

Intorno al 1948, i giornali sportivi gli hanno rivolto un violento attacco, orchestrato da uno dei maggiori critici automobilistici dell'epoca.

Abarth, in passato, aveva sofferto di una seria infezione alle mani e quando lavorava sui motori, le proteggeva infilando un paio di guanti bianchi di filo. Ma, all'epoca dei suoi primi successi italiani, nessuno sa della malattia precedente e quel gesto di mettersi i guanti in fabbrica viene attribuito a orgoglio, una forma di snobismo. I guanti bianchi quale simbolo di presunzione.

La frecciata, garbata ma pungente, è: *“Ma cosa vogliono questi tedeschi che arrivano in Italia e si mettono a insegnare il mestiere agli altri? E, se questo non bastasse, adottano atteggiamenti come il mettersi i guanti in officina, quasi si trattasse di chirurghi in sala operatoria. Chi sono mai questi maestri?”*

Abarth non rispose, ma allorché da quei guanti bianchi nacquero le Cisitalia e tante altre favolose vetture, i critici si affrettarono a rimangiarsi i loro duri giudizi⁽¹⁾.

Ordine, precisione, pulizia

Gianfranco Fagioli e Guido Gerosa

Abarth, nel suo lavoro, è pignolo fino all'aspezzatura e pretende la medesima meticolosità e precisione dai dipendenti. Nel suo diario ha scritto questa frase: *“Ordine, precisione, pulizia: solo così si possono ottenere risultati precisi e di rilievo”*⁽²⁾.

Abarth ha una mania quasi pignola della pulizia. Questo suo “pallino” consiste nell'essere sempre, e in qualsiasi circostanza, curatissimo nella persona, senza riguardo al lavoro o alla stanchezza o alla familiarità con chi ha vicino. Non solo elegante, ma “a posto” in tutti i particolari.

Nessuno ricorda mai di avergli visto le mani macchiate d'olio, neppure quando da ragazzo lavorava in garage. Si dice possieda un gran guardaroba, studiato con cura finissima: un vasto assortimento di giacche sportive, abiti di varie ispirazioni, le calze perfettamente intonate con le cravatte. Cambia la camicia tre volte al giorno e non c'è sua

camicia che non abbia la cifra ricamata sopra. Curiosamente, la cifra è K.A. e non C.A. Il ragazzo viennese che correva in monopattino è rimasto soltanto nelle camicie⁽³⁾.

Lavorare in Italia

Gianfranco Fagioli e Guido Gerosa

Abarth racconta con semplicità quello che prova per l'ambiente del suo lavoro: *“Lavorare in Italia è la cosa più facile del mondo, anche se in Italia le persone non sono disciplinate. Fare 100 pezzi uguali da queste parti è assolutamente impossibile, ma se riuscite a interessare l'ingegno del lavoratore, lui pensa anche per voi. Qui il difficile non è fare bene, ma fare uguale, il ripetersi”*⁽⁴⁾.

Le famose sfuriate

Gianfranco Fagioli e Guido Gerosa

I suoi dipendenti lo temono, ma nello stesso tempo lo adorano perché sanno che è severo, ma giusto. Può permettersi di fare ai dipendenti delle sfuriate tremende. Però le fa in tedesco. Appena sono passate, egli è esattamente come prima, non è rimasta in lui nessuna traccia di astio. Ma esse sono temutissime perché tutti riconoscono la verità che è contenuta in fondo a tali esplosioni⁽⁵⁾.

Le sfuriate raccontate da chi le subiva

Giorgio Valentini

Tutti, compreso Avidano, che pure era il capo, eravamo impauriti di fronte alle sfuriate di Abarth, ma, 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, ma, forse, non è più possibile. Allora, Abarth mi faceva lavorare dalle 8 di mattina, non 8 e un minuto. E aveva ragione, perché diceva: *“Se voi che è responsabile di vostri operai non venite alle 8 precise, i vostri operai non vi stima più”*. Aveva ragione, dovevamo arrivare un minuto prima degli operai.

Ci teneva in fabbrica fino alle 10 di sera e poi ci metteva tutti in fila davanti a lui per riassumere

e concludere i problemi tecnici della giornata e quindi ci dava le disposizioni per il giorno dopo. Dovevamo lavorare anche il sabato e la domenica⁽⁶⁾.

Abarth visto da Lurani

Giovanni Lurani

Carlo Abarth, questo sorprendente e singolare industriale-artigiano-commerciante-tecnico-psicologo, ormai da anni è entrato a far parte integrale dell'automobilismo italiano e alla meticolosa ed imperiosa precisione teutonica unisce una umanissima passionalità latina-meridionale⁽⁷⁾.

Abarth visto da Abarth

Gianfranco Fagioli e Guido Gerosa

Io non sono un truccatore, sono un industriale, un costruttore di automobili veloci, sicure e sportive per un pubblico vasto, competente, giovane, potrei essere definito, forse, un elaboratore, per me, "elaborare" significa realizzare una serie di correzioni e modifiche, rigorosamente calcolate e strettamente interdipendenti, che coinvolgono sempre tutto il complesso della vettura.

Non voglio essere equiparato a uno di quei tanti maneggioni che truccano le auto di serie per farle semplicemente correre 10 o 20 km/h più del normale⁽⁸⁾.

Abarth visto da Anneliese

Anneliese Abarth

Quando l'ho conosciuto, Carlo Abarth aveva da poco passato i 50. Ma la sua personalità e la sua genialità avevano superato da tempo i confini delle generazioni e affascinarono non solamente me, allora una ragazza appena ventenne, ma persone di tutte le classi sociali, qualunque fosse la loro nazionalità o il sesso e l'età. Abarth era un nome che tutti avevano sentito almeno una volta e Carlo era una star ovunque andasse.

Su di lui circolavano tante storie: parecchie vere, altre inventate, ma, nonostante questo, erano diventate leggendarie.

In quasi vent'anni insieme, ho imparato a conoscerlo come era veramente. Nessun altro, vicino a lui, ha avuto questa possibilità.

Che Carlo fosse al suo secondo matrimonio era qualcosa che mi interessava poco o nulla. Per prima cosa era ben noto che a Carlo piacesse le donne e che cambiava incessantemente compagnia. Si mormorava anche che il suo matrimonio con la figlia di un politico sloveno altolocato si avvicinasse alla conclusione. Per me, non era affatto un problema che Carlo avesse cambiato un'altra moglie.

Lui, una volta, raccontò a Renzo Avidano di avermi sposata semplicemente perché riteneva che il mio entusiasmo giovanile (infatti, avevo quasi 30 anni meno di lui) e la mia allegria lo avrebbero aiutato a lavorare meglio⁽⁹⁾.

1. 2. 3. 4. 5. 8. Citazioni dal libro di Gianfranco Fagioli e Guido Gerosa "Carlo Abarth - L'uomo, le imprese sportive, le iniziative industriali, l'elaborazione dei motori". Automobile Club d'Italia L'Editrice dell'Automobile (LEA), Roma 1967.

6. Testimonianza di Giorgio Valentini, Monografia Aisa 21-1994. Giorgio Valentini ha lavorato in Abarth dal 1959 al 1961.

7. Giovanni Lurani in "Auto Italiana" 30 giugno 1956 pag. 45.

9. Citazioni dal libro di Anneliese Abarth "Carlo Abarth - Mein Leben mit dem genialen Autokonstrukteur", Herbig Verlagsbuchhandlung, München 2010. In realtà, Carlo Abarth era al suo terzo matrimonio. Aveva sposato in seconde nozze Nadina Zerian, slovena, durante gli anni di guerra vissuti a Lubiana. Due foto di Nadina sono pubblicate nel libro di Luciano Greggio "Abarth - L'uomo, le macchine", Giorgio Nada Editore, Vimodrone (MI) 2002, opera fondamentale su Carlo Abarth e la storia della sua azienda. Non sono state trovate citazioni del nome della prima moglie, sposata a Vienna.

LE MONOGRAFIE AISA

- 90 **Abarth: l'uomo e le sue auto**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CPAE
Fiorenzuola d'Adda (PC), 9 maggio 2010
- 89 **MV Agusta tre cilindri**
Conferenza Aisa
in collaborazione con GLSAA-MV
Cascina Costa di Samarate (VA),
22 maggio 2010
- 88 **Il Futurismo, la velocità e l'automobile**
Conferenza Aisa
in collaborazione con CMAE
Milano, 21 novembre 2009
- 87 **Mercedes-Benz 300SL
Tecnica corse storia**
Lorenzo Boscarelli, Andrea Curami,
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 17 ottobre 2009
- 86 **Pier Ugo e Ugo Gobbato,
due vite per l'automobile**
con il patrocinio del Comune
di Volpago del Montello
Milano, 14 marzo 2009
- 85 **Jean-Pierre Wimille
il più grande prima del mondiale**
Alessandro Silva
in collaborazione con Alfa Blue Team
Milano, 24 gennaio 2009
- 84 **Strumento o sogno. Il messaggio
pubblicitario dell'automobile
in Europa e Usa 1888-1970**
Aldo Zana
in collaborazione con CMAE
Milano, 29 novembre 2008
- 83 **La Formula Junior cinquanta anni dopo
1958-2008**
Andrea Curami
Monza, 7 giugno 2008
- 82 **Alle radici del mito. Giuseppe Merosi,
l'Alfa Romeo e il Portello**
Conferenza Aisa-Cpac
Piacenza, 11 maggio 2008
- 81 **I primi veicoli in Italia 1882-1899**
Conferenza Aisa-Historic Club Schio
Vicenza, 29 marzo 2008
- 80 **Automobili made in Italy.
Più di un secolo tra miti e rarità**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 1 marzo 2008
- 79 **Aisa 20 anni 1988-2008**
Riedizione della Monografia 1
**I progettisti della Fiat nei primi 40 anni:
da Faccioli a Fessia**
di Dante Giacosa
Milano, 15 marzo 2008
- 78 **Vittorio Valletta e la Fiat**
Tavola rotonda Aisa-Fiat
Torino, 1 dicembre 2007
- 77 **Dalla Bianchi alla Bianchina**
Alessandro Colombo
Milano, 16 settembre 2007
- 76 **60 anni dal Circuito di Piacenza,
debutto della Ferrari**
Tavola rotonda Aisa-Cpac
Palazzo Farnese,
Piacenza, 16 giugno 2007
- 75 **Giuseppe Luraghi nella storia
dell'industria automobilistica italiana**
Tavola rotonda Aisa-Isc Università Bocconi
Università Bocconi, Milano, 26 maggio 2007
- 74 **La Pechino-Parigi degli altri**
Antonio Amadelli
Palazzo Turati, Milano, 24 marzo 2007
- 73 **Laverda, le moto, le corse**
Tavola rotonda
Università di Vicenza, 3 marzo 2007
- 72 **100 anni di Lancia**
Tavola rotonda
Museo Nocolis, Villafranca, 25 novembre 2006
- 71 **1950-1965.
Lo stile italiano alla conquista dell'Europa**
Lorenzo Ramaciotti
Milano, 14 ottobre 2006
- 70 **Fiat 124 Sport Spider,
40 anni tra attualità e storia**
Tavola Rotonda
Torino, 21 maggio 2006
- 69 **L'evoluzione della tecnica
motociclistica in 120 anni**
Alessandro Colombo
Milano, 25 marzo 2006
- 68 **Dalle corse alla serie:
l'esperienza Pirelli nelle competizioni**
Mario Mezzanotte
Milano, 25 febbraio 2006
- 67 **Giulio Carcano,
il grande progettista della Moto Guzzi**
Alessandro Colombo, Augusto Farneti,
Stefano Milani
Milano, 26 novembre 2005
(con la collaborazione del CMAE)
- 66 **Corse Grand Prix e Formule Libre 1945-1949**
Alessandro Silva
Torino, 22 ottobre 2005
- 65 **Ascari. Un mito italiano**
Tavola rotonda
Milano, 28 maggio 2005
- 64 **Itala, splendore e declino di una marca prestigiosa**
Donatella Biffignandi
Milano, 12 marzo 2005
- 63 **Piloti italiani: gli anni del boom**
Tavola Rotonda
Autodromo di Monza,
29 gennaio 2005
- 62 **Autodelta, dieci anni di successi**
Tavola rotonda
Arese, Museo Alfa Romeo,
23 ottobre 2004
- 61 **Carlo Felice Bianchi Anderloni: l'uomo e l'opera**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 8 maggio 2004
- 60 **I mille giorni di Bernd Rosemeyer**
Aldo Zana
Milano, 20 marzo 2004
- 59 **Moto e corse: gli anni Settanta**
Tavola rotonda
Milano, 29 novembre 2003
- 58 **Le automobili che hanno fatto la storia della
Fiat. Progressi della motorizzazione e società
italiana.**
Giorgio Valentini, Lorenzo Boscarelli
Milano, 7 giugno 2003
- 57 **Dalla carrozza all'automobile**
Aspetti, Boscarelli, Pronti
Piacenza, 22 marzo 2003
- 56 **Le moto pluricilindriche**
Stefano Milani
Milano, 30 novembre 2002
- 55 **Carrozzeria Bertone 1912 - 2002**
Tavola rotonda
Torino, 30 ottobre 2002
- 54 **L'ingegner Piero Puricelli e le autostrade**
Francesco Ogliaresi
Milano, 18 maggio 2002
- 53 **Come correavamo negli anni Cinquanta**
Tavola rotonda
Milano, 12 gennaio 2002
- 52 **L'evoluzione dell'auto fra tecnica e design**
Sandro Colombo
Verona, 8 ottobre 2001
- 51 **Quarant'anni di evoluzione
delle monoposto di formula**
Giampaolo Dallara
Milano, 8 maggio 2001
- 50 **Carrozzeria Ghia - Design a tutto campo**
Tavola rotonda
Milano, 24 marzo 2001
- 49 **Moto e Piloti Italiani
Campioni del Mondo 1950**
Alessandro Colombo
Milano, 2 dicembre 2000
- 48 **1950: le nuove proposte
Alfa Romeo 1900, Fiat 1400, Lancia Aurelia**
Giorgio Valentini
Milano, 8 ottobre 2000
- 47 **Come nasce un'automobile negli anni 2000**
Tavola rotonda
Torino, 23 settembre 2000
- 46 **Maserati 3500 GT una svolta aperta al mondo
The Maserati 3500 GT (English text)**
Giulio Alfieri
Milano, 12 aprile 2000
- 45 **Lancia Stratos**
Pierugo Gobbato
Milano, 11 marzo 2000
- 44 **Il record assoluto di velocità su terra
Gli anni d'oro: 1927-1939**
Ugo Fadini
Milano, 21 ottobre 1999
- 43 **L'aerodinamica negli anni Venti e Trenta
Teorie e sperimentazioni**
Franz Engler
Milano, 4 giugno 1999
- 42 **Adalberto Garelli
e le sue rivoluzionarie due tempi**
Augusto Farneti
Milano, 17 aprile 1999

- 41 **La Carrozzeria Zagato vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 13 settembre 1998
- 40 **Tenni e Varzi nel cinquantenario della loro scomparsa**
Convegno
Milano, 7 ottobre 1998
- 39 **Il futurismo e l'automobile**
Convegno
Milano, 16 maggio 1998
- 38 **I fratelli Maserati e la OSCA**
Tavola rotonda
Genova, 22 febbraio 1998
- 37 **Enzo Ferrari a cento anni dalla nascita**
Tavola rotonda
Milano, 18 aprile 1998
- 36 **La Carrozzeria Pininfarina vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 14 settembre 1997
- 35 **Passato e presente dell'auto elettrica**
Tavola rotonda
Milano, 26 maggio 1997
- 34 **Gli archivi di disegni automobilistici**
Tavola rotonda
Milano, 19 aprile 1997
- 33 **D'Annunzio e l'automobile**
Tavola rotonda
Milano, 22 marzo 1997
- 32 **Lancia - evoluzione e tradizione**
Vittorio Fano
Milano, 30 novembre 1996
- 31 **Gli aerei della Coppa Schneider**
Ermanno Bazzocchi
Milano, 26 ottobre 1996
- 30 **I motori degli anni d'oro Ferrari**
Mauro Forghieri
Milano, 24 settembre 1996
- 29 **La Carrozzeria Touring vista da...**
Tavola rotonda
Trieste, 15 settembre 1996
- 28 **75-esimo Anniversario del 1° GranPremio d'Italia**
Tavola rotonda
Brescia, 5 settembre 1996
- 27 **Ricordo di Ugo Gobbato 1945-1995**
Duccio Bigazzi
Milano, 25 novembre 1995
- 26 **Intensamente Cisitalia**
Nino Balestra
Milano, 28 ottobre 1995
- 25 **Cesare Bossaglia: ricordi e testimonianze a dieci anni dalla scomparsa**
Tavola rotonda
Milano, 21 ottobre 1995
- 24 **Moto Guzzi e Gilera: due tecniche a confronto**
Alessandro Colombo
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 7 giugno 1995
- 23 **Le Benelli bialbero (1931-1951)**
Augusto Farneti
Milano, 18 febbraio 1995
- 22 **Tecniche e tecnologie innovative nelle vetture Itala**
Carlo Otto Brambilla
Milano, 8 ottobre 1994
- 21 **I record italiani: la stagione di Abarth**
Tavola rotonda
Museo dell'Automobile Bonfanti-Vimar
Romano d'Ezzelino, 16 aprile 1994
- 20 **Lancia Aurelia**
Francesco De Virgilio
Milano, 26 marzo 1994
- 19 **Battista Pininfarina 1893-1993**
Tavola rotonda
Torino, 29 ottobre 1993
- 18 **Antonio Chiribiri, pioniere del motorismo italiano**
Giovanni Chiribiri
Milano, 27 marzo 1993
- 17 **Gilera 4 - Tecnica e storia**
Sandro Colombo
Milano, 13 febbraio 1993
- 16 **Tazio Nuvolari tra storia e leggenda**
Tavola rotonda
Milano, 17 ottobre 1992
- 15 **La vocazione automobilistica di Torino: l'industria, il Salone, il Museo, il design**
Alberto Bersani
Milano, 21 settembre 1992
- 14 **Pubblicità auto sui quotidiani (1919-1940)**
Enrico Portalupi
Milano, 28 marzo 1992
- 13 **La nascita dell'Alfasud**
Rudolf Hruska e Domenico Chirico
Milano, 13 giugno 1991
- 12 **Tre vetture da competizione: esperienze di un progettista indipendente**
Giorgio Valentini
Milano, 20 aprile 1991
- 11 **Aspetti meno noti delle produzioni Alfa Romeo: i veicoli industriali**
Carlo F. Zampini Salazar
Milano, 24 novembre 1990
- 10 **Mezzo secolo di corse automobilistiche nei ricordi di un pilota**
Giovanni Lurani-Cernuschi
Milano, 20 giugno 1990
- 9 **L'evoluzione del concetto di sicurezza nella storia dell'automobile**
Tavola rotonda
Torino, 28 aprile 1990
- 8 **Teoria e storia del desmodromico Ducati**
Fabio Taglioni
Milano, 25 novembre 1989
- 7 **Archivi di storia dell'automobile**
Convegno
Milano, 27 ottobre 1989
- 6 **La progettazione automobilistica prima e dopo l'avvento del computer**
Tavola rotonda
Milano, 10 giugno 1989
- 5 **Il rapporto fra estetica e funzionalità nella storia della carrozzeria italiana**
Tavola rotonda
Torino, 18 febbraio 1989
- 4 **Le moto Guzzi da corsa degli anni Cinquanta: da uno a otto cilindri**
Giulio Carcano
Milano, 5 novembre 1988
- 3 **Maserati Birdcage, una risposta ai bisogni**
Giulio Alfieri
Torino, 30 aprile 1988
- 2 **Alfa Romeo: dalle trazioni anteriori di Satta alla 164**
Giuseppe Busso
Milano, 8 ottobre 1987
- 1 **I progettisti della Fiat nei primi 40anni: da Faccioli a Fessia**
Dante Giacosa
Torino, 9 luglio 1987

AISA

Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile

Aisa è l'associazione culturale che dal 1988 promuove studi e ricerche sulla storia e sulla cultura dell'automobile, della moto e di altri mezzi di trasporto. I suoi soci sono persone, enti, associazioni o società che condividono questo interesse per passione o ragioni professionali.

L'obiettivo fondante dell'Aisa è la salvaguardia di un patrimonio di irripetibili esperienze vissute e di documenti di grande interesse storico.

Nella sua attività, l'Associazione ha coinvolto protagonisti di primo piano e testimoni privilegiati del mondo dell'auto e della moto: sono state organizzate conferenze e tavole rotonde, il cui contenuto è registrato nelle Monografie distribuite ai soci. La qualità e quantità delle informazioni e dei documenti delle Monografie ne fanno un riferimento di grande valore.

Per diventare soci è sufficiente compilare l'apposita richiesta sul sito dell'Associazione: **www.aisastoryauto.it**



© AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile (gennaio 2011)

Si ringraziano per la collaborazione:

Angelo Ruffini, che ha recuperato dal suo archivio gli articoli di Auto Italiana e altri preziosi documenti Abarth, Luciano Greggio, Gianfranco Bossù, Renzo Avidano, Lorenzo Boscarelli, Giorgio Valentini, Aldo Zana, Antonella Andreotti.

Pubblicazione a cura della Società Editrice Il Cammello, Torino

ASSOCIAZIONE ITALIANA PER LA STORIA DELL'AUTOMOBILE

ASSOCIAZIONE
ITALIANA
PER LA STORIA
DELL'AUTOMOBILE



AISA • Associazione Italiana per la Storia dell'Automobile
C.so di Porta Vigentina, 32 - 20122 Milano - www.aisastoryauto.it