

5 Euro + Autosprint (Italy only)

Allegato in vendita opzionale ad Autosprint della settimana - Non vendibile separatamente

fotografie ACTUALFOTO

# AUTO SPRI NT

COLLECTION  
GOLD



# Abarth

IL MITO DELLO SCORPIONE



“

MOTORI, MACCHINE, CORSE,  
PASSIONE PER L'AUTOMOBILE,  
PASSIONE DELLA VELOCITÀ.

”

C. ABARTH

DA 70 ANNI METTIAMO IN STRADA UN AMORE SFRENATO.  
TANTI AUGURI ABARTH.





# 70 anni

## e non li dimostra

DI **ANDREA CORDOVANI**

**O**i sono storie che non smetteresti mai di ascoltare, perché spingono alla riflessione, aprono lo scrigno di un passato che era già proiettato al futuro. Sfogliare adesso le pagine del grande racconto dell'Abarth che il prossimo 31 marzo compie ufficialmente 70 anni è rileggere un grande romanzo, lo spaccato di un mondo che con l'anima è rimasto nei luoghi della memoria nonostante tutto intorno sia cambiato. L'eco di un grande passato che è arrivato fino ai giorni nostri con protagonista quello Scorpione, sinonimo di competizione che ha vissuto tutta l'evoluzione delle corse...

È, insomma, un meraviglioso viaggio in settanta anni di storie romanzate innescate dal talento visionario di un uomo d'altri tempi, di quei tempi: Carlo Abarth.

Appassionato di corse fin dalla gioventù, a partire dagli anni 50, Abarth affiancò all'impegno sportivo la produzione di parti speciali: un'attività che gli permise di far quadrare i suoi bilanci e di dare il via a una storia di grandi successi sportivi e industriali, facendolo diventare il re della personalizzazione e dell'elaborazione prestazione. La sua grande intuizione fu quella di offrire alla gente la possibilità di vivere quotidianamente la passione, rendendo straordinari prodotti che nascevano normali e facendo sentire le persone comuni piloti ogni giorno.

Per le strade italiane degli anni 50, quelle povere di autostrade ma ricchissime di curve, Abarth ha costruito le auto ideali per i giovani; vetture che fossero in grado di dare l'ebbrezza della velocità, il gusto di guidare come si diceva un tempo alla maniera sportiva...

La generazione delle Abarth derivate dalla Fiat 500 è una vera pietra miliare nella storia dell'automobilismo sportivo. Prima dell'arrivo di

questi piccoli bolidi, le corse erano infatti un olimpo al quale poteva accedere solo chi possedeva grandi risorse, materiali e tecniche. Le derivate della 500 rappresentano negli anni la porta d'accesso alle competizioni oltre che per tanti giovani piloti, anche per una miriade di tecnici e preparatori che con questo bicilindrico raffreddato ad aria non solo muovono i primi passi, ma si possono permettere tanti esperimenti che con vetture meno popolari e, quindi più costose, sarebbero inimmaginabili.

Abarth riuscì a realizzare i suoi sogni a Torino, dove prima completò la sua formazione nella leggendaria Cisitalia, al fianco di personaggi del calibro di Piero Dusio, Rudolf Hruska, Dante Giacosa, Tazio Nuvolari e successivamente, nel 1949, con Armando Scagliarini fondò l'Abarth & C.

Grazie alla collaborazione tra Carlo Abarth e la Fiat l'auto sportiva divenne un sogno realizzabile, non più per una ristretta élite ma per chiunque lo desiderasse.

Da allora Abarth è rimasto sinonimo di corse, velocità, elaborazione. Una storia che ha avuto una continuità anche senza più il suo fondatore, uscito di scena nel 1971 e scomparso nel 1979, mentre il marchio dello Scorpione inizia a mietere successi nel mondo dei rally...

Settanta anni dopo Abarth è ancora lì, un brand che ti ricorda le grandi imprese di Arturo Merzario negli 8 giri infernali del Circuito del Mugello, le vittorie a raffica di Johannes Ortner, il re delle salite, la Formula Italia vera palestra per giovani in cerca di gloria e futuro nelle corse; i titoli mondiali artigianati nei rally, i trofei monomarca in pista e in prova speciale. Una storia che non è mai finita e che prosegue ancora ai giorni nostri con le vetture dello Scorpione che seguitano a non tradire il credo del suo fondatore.





ALLE ORIGINI DEL MITO

ACTUALFOTO



Massime  
**elaborazione**





### *Quella foto prima della cessione*

Gennaio 1971, Carlo Abarth posa in mezzo ai suoi gioielli. È una foto-testamento visto che di lì a poco cederà la sua azienda alla Fiat

RITRATTO DI CARLO ABARTH  
RILETTO ATTRAVERSO FRASI  
CELEBRI E MENO NOTE  
DELL'UOMO CHE SETTANTA  
ANNI FA CREAVA IL MITO  
DELLO SCORPIONE

DI **ANDREA CORDOVANI**



*Sono molto fiero di aver creato questo nome che solo con l'ignoranza potrà essere dimenticato». Carlo Abarth lo ripeteva spesso e sua moglie Annelise - che è stata la sua musa ispiratrice, un'icona di stile per le sue creazioni e ora presidente della Fondazione a lui intitolata - ne ha fatto un manifesto di vita agonistica. Herr Karl ha sempre distribuito ordine e disciplina spesso nel suo buffissimo austro-italiano che aveva pure diversi tentativi di imitazione. Come quando parlando con un capo-reparto nello stabilimento di Corso Marche a Torino disse: «Se voi che è responsabile di vostri operai non venite alle 8 precise, vostri operai non vi stima più». A chi gli chiedeva come fosse lavorare nel Belpaese lui viennese di padre meranese, spiegava: «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». In Italia Carlo Abarth aveva fatto fortuna. Dalla vendita delle marmitte che sembravano il silenziatore di una pistola all'accordo d'oro siglato con la Fiat, una vita agitata da tante storie che sanno d'avventura, Abarth dal 1949 al 1971 s'è preso sempre più la scena. Amava ribadire: «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». Uno dei suoi motti preferiti, in quegli anni, venne impresso anche su un adesivo, proprio da appiccicare alla carrozzeria dell'auto: «C'è gusto ad umiliare con una modesta utilitaria vetture di classe e prezzo superiori».*

## Una vita piena di record

I record sono sempre stati la sua ossessione. A 26 anni con uno dei sidecar che ha iniziato da poco a costruire il giovane Abarth sfida il mitico treno Orient-Express sul tratto Vienna-Ostenda. Perde per 15 minuti all'andata, ma vince sul percorso del ritorno. Un'impresa del genere in anni come quelli gli regala un'enorme popolarità. A suon di record fa da cassa di risonanza anche da costruttore. Carlo Abarth insegue i record congeniali alle sue vetture in periodi alterni, tra il 1956 e il 1966, con monoposto aerodinamiche, monoposto con ruote scoperte, berline e coupé con cilindrata da 500 cc a 2300 cc, su distanze dal quarto di miglio ai 25.000 chilometri. Complessivamente conquista 113 record internazionali. Sfrutta abilmente i record raggiunti per stipulare un accordo d'oro con la Fiat. La Fiat 500 di derivazione Abarth viene accolta in modo tiepido dal pubblico, che trova la vettura piuttosto cara: 539.450 lire contro 457.000 per la normale. Anche in questo caso sono proprio i record a dare una bella spinta commerciale alla 500 ma soprattutto a far cambiare i rapporti tra Carlo Abarth e la Fiat. È il febbraio del 1958 quando una 500 con motore preparato gira senza soste per 7 giorni e 7 notti sulla pista sopraelevata di Monza, concludendo la sua maratona a una media di oltre 108 km/h (la velo-




cità massima della Fiat 500 di serie era allora di 85 km/h). L'exploit viene notato dal professor Vittorio Valletta, presidente della Fiat, che, insoddisfatto dell'andamento delle vendite della Nuova 500, comprende che associare il nome della Fiat a quello dell'Abarth potrebbe favorire le vendite di tutta la produzione Fiat. Viene così stipulato un accordo davvero d'oro.

In pratica la Fiat riconosce un premio in denaro per ogni successo o record ottenuto da Abarth con una vettura della Casa torinese da lui elaborata. È un contratto che si rivela cruciale per la prosecuzione dell'attività agonistica e imprenditoriale dell'Abarth. E sempre a proposito di record: nel 1965 Carlo Abarth realizza di persona un record. Il 20 Ottobre 1965 sulla pista di Monza con la Fiat Abarth "1000 Monoposto Record" Classe G, potenza 105 CV sigla il record di accelerazione sul quarto di miglio e sui 500 metri mentre, il giorno successivo con una monoposto classe E da 2000 cc, firma i medesimi primati per classi superiori. Anche questa volta un aneddoto dice molto delle tenacia di quest'uomo, che per poter entrare nell'angusto abitacolo e condurre alla vittoria le sue vetture perde 30 kg di peso all'età di 57 anni. Con la collaborazione tra Carlo Abarth e la Fiat, l'auto sportiva diventa un sogno realizzabile, non più per una ristretta elite, ma per chiunque lo desiderasse. L'eco di quel grande passato è arrivato fino ai giorni nostri.

## Forte in materia di contratti

Nel volume Abarth l'uomo e le sue auto, Renzo Avidano, il numero 2 del leggendario Carlo, raccontava: «*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. 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».*

È il 1949 quando con la chiusura della Cisitalia Carlo Abarth si ritrova disoccupato ma con una liquidazione costituita da ben cinque vetture da corsa della Casa dello Stambeco. Non si perde d'animo e dà vita alla Scuderia Carlo Abarth. Al volante tanti Califfi dell'epoca. Tazio Nuvolari, Piero Taruffi, Franco Cortese, Felice Bonetto, Gino Valenzano e Guido Scagliarini. Il 15 aprile 1949 a Torino nasce la Squadra Carlo Abarth che schiera nelle competizioni le 204. Passa un anno e Tazio Nuvolari vince la Palermo-Monte Pellegrino con una Cisitalia-Abarth 204. L'inizio è scoppiettante e sfruttando i successi ottenuti con le corse, inizia a produrre anche accessori e componenti sportivi come le famose marmitte.



*Sono molto fiero di aver creato questo nome che solo con l'ignoranza potrà essere dimenticato*

### Una vita da record

22 settembre 1958 a Monza Carlo Abarth con tanto di bandiera saluta uno dei tanti record fatti segnare da una delle sue vetture; una grande cassa di risonanza per la sua azienda







”

*Nel suo originale austro-italiano, Carlo Abarth diceva ai capo reparto:*

*«Se voi che è responsabile di vostri operai non venite alle 8 precise, vostri operai non vi stima più»*

”



### *In ufficio in corso Marconi a Torino*

Carlo Abarth ritratto nel suo ufficio di lavoro in Corso Marche a Torino, nella sede dello Scorpione. Abarth aveva trasferito lì la sua attività dopo essere stato in precedenza a Bologna e in via Trecate sempre all'ombra della Mole

## Le marmitte

Già, le marmitte. Anche quelle sono un'eredità Cisitalia. E questa è una storia che vale la pena di raccontare. È il 1945 quando Karl raggiunge il padre a Merano e cambia il nome in Carlo. Arriva dalla Jugoslavia dove, dopo un incidente che ha messo fine alla sua brillante carriera da motociclista a Lubiana, è rimasto e ha messo su un'azienda che trasforma motori per farli funzionare a carbonella, il combustibile del periodo bellico. In Italia, Carlo, trascorre un anno a vendere tappeti prima di riprendere i contatti con l'amico Ferry Porsche, figlio del progettista Ferdinand, che lo chiama nel gruppo di tecnici che rappresenta in Italia il celebre studio tedesco. Con lui c'è Rudolph Hruscka, ingegnere di valore. Gestiscono il progetto di un'auto da Gp per l'industriale Pietro Dusio, titolare della Cisitalia. I profitti del progetto servono per liberare Ferdinand Porsche prigioniero in Francia. Abarth partecipa alle trattative. Gli enormi costi dell'operazione mettono in ginocchio Dusio. Abarth se ne va ottenendo, come liquidazione, le 204 Sport costruite sotto la sua direzione e alcune casse di ricambi. E proprio in una di queste casse c'è una marmitta che un ingegnere della Cisitalia ha studiato osservando il silenziatore di una pistola. Diventerà il cavallo di battaglia della società Abarth & C, che si costituisce il 31 marzo 1949 in via don Minzoni 9 a Bologna. Nel 1950 Abarth vende già 1000 marmitte. Il 9 aprile 1951 trasferisce la sede sociale da Bologna a Torino, in via Trecate 10. I rapporti con la Fiat diventano più cordiali. Nel 1956 a suggello della qualità, gli scarichi Abarth equipaggiano le Ferrari ufficiali. A fine anno le marmitte vendute sono più di 100.000.

## Lo Scorpione come stemma

Lo stemma della società è lo Scorpione che è poi anche il segno zodiacale di Carlo Abarth. Il fondatore voleva un marchio originale e difficile da imitare. Inizialmente lo scorpione era libero da cornici e riportava Abarth & C. A che cosa è riferito il C? Semplice: tra i suoi piloti Abarth aveva Guido Scagliarini, che era figlio di un grosso proprietario terriero di Finale Emilia. Per sistemare il figlio, il padre Armando si mise in società con il Nostro. Nel 1954 si pensò di includere tali elementi all'interno di uno scudo, simbolo di vittoria e passione, la scritta gialla Abarth & C sul colore blu, mentre lo scorpione vive sul rosso e giallo, colori tipici nel mondo delle corse; qualcun altro fa risalire la scelta di tali colori a Merano, città natale del padre di Carlo. Nel 1958 il logotipo contiene la sola lettera "C" puntata mentre nel 1961 lo scorpione diventa più essenziale nel colore e nella forma. Nel 1969 un altro restyling: il solo logotipo "Abarth", bianco su azzurro, ed un'ardita sintesi grafica dello scorpione che appare in nero sul campo tagliato di giallo e rosso. Nel 1971 l'azienda viene acquistata dalla Fiat e, da quel momento, rimane come denominazione delle versioni sportive dei vari marchi del gruppo; per tale occasione è concepita un'altra versione del marchio che mostra lo scorpione blu e il tricolore italiano, anche in un'improbabile versione con il tricolore orizzontale. Nel 2007 Fiat decide di rilanciare il marchio, che diventa il quarto brand del Gruppo; bisogna modernizzare i tratti distintivi del marchio, mantenendone l'heritage e la riconoscibilità riproponendo in chiave attuale tutta la potenza espressiva dello scorpione. Nel restyling, concepito da Carrè

ACTUALFOTO















”

*Io non sono un  
truccatore, sono  
un industriale,  
un costruttore  
di automobili  
veloci, sicure e  
sportive per un  
pubblico vasto  
competente  
e giovane*

”

### *Qui comincia l'avventura*

Qui comincia l'avventura: Guido Scagliarini  
e Carlo Abarth posano per la foto di rito.  
Inizia l'avventura dello Scorpione

Noir di Torino, la forma dello scorpione resta alquanto immutata ma si rotea in modo che le chele e la testa siano nel giallo ed il resto del corpo nel rosso; il lettering ritrova una forte carica distintiva, composto con il carattere "Microgramma" e la banda tricolore esalta la connotazione del "made in Italy". Esiste anche una versione con un trattamento "3D" effetto acciaio cromato.

## **Fine dell'accordo con Fiat**

La ricostruzione della fine della storia tra Abarth e Fiat è scritta nei libri e anche sulle pagine di Autosprint. E suona così. Nel 1967, un anno di crisi internazionale, la Fiat acquista il 50% della Ferrari, nel marzo 1968 annette l'Autobianchi, in ottobre rileva la Lancia. Solo Abarth resiste. E nel 1971 progetta e costruisce le monoposto Formula Italia e presenta A112 Abarth. L'attività è fervente, i dipendenti quasi 200 e la produzione di marmitte si attesta sulle 200.000 unità annue. Ma l'aggravarsi della crisi internazionale costringe Abarth a cedere alle offerte della Fiat che il 15 ottobre del 1971 rileva la Casa dello Scorpione. Nel frattempo nel 1968, la Fiat aveva comunicato ad Abarth l'intenzione di porre 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. 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". «Io ora ho soldi ma non più padrone di mio nome», dirà a Merzario uno dei suoi prediletti. L'ultima vettura sulla quale partecipa attivamente è la A112 Abarth. Poi c'è la virata verso i rally e nuove avventure. Ma lui non c'è più. Dalla Fiat 124 Abarth che artiglia diverse bellissime vittorie a livello internazionale al tentativo poi abortito di dare un futuro da competizione alla X19, dalla Fiat 131 Abarth (che prese il posto della X19) e vinse 3 mondiali rally fino alla Lancia Rally 037 che fu subito anch'essa iridata e alle Delta in tutte le sue evoluzioni. Bestie punte dallo scorpione. Capaci anche di vincere titoli iridati portando quel nome che, neanche l'ignoranza, ha saputo e potuto far dimenticare.

AUTOSPRINT





# L'uomo dei frutti **proi**





### Grande divoratore di mele

Carlo Abarth era un grande amante delle mele, un frutto usato per una dieta che gli consentì di perdere 30 kg, infilarsi in una monoposto e conquistare il 100° record di velocità il 20 ottobre 1965. Nella foto dietro Carlo Abarth, ecco tre OT del 1965: 850 Spider, 1000 Coupé e 1600 Sport Spider

## PRIMA DELLE INTUZIONI DI ABARTH LE CORSE ERANO QUALCOSA DI PROIBITIVO. I SUOI KIT E LE VETTURE PRONTO-CORSE HANNO CAMBIATO GLI SCENARI

DI **ARTURO RIZZOLI**

AUTOSPRINT N° 47 24 NOVEMBRE 2009

**S**e raccontate la vita di Carlo Abarth a un giovane che non conosce la storia dell'automobilismo potrebbe scambiare la sceneggiatura di un film. Di quelli che tengono lo spettatore sempre in tensione per il ritmo e l'imprevedibilità degli eventi: sono usciti molti libri dedicati alle vetture della Casa, ma sulla vita di Abarth si è scritto davvero poco. Invece proprio ripercorrendo le sue vicende si capisce come sono nate tante scelte. Si diceva all'inizio che la sua vita pare la sceneggiatura di un film, per esigenze di spazio qui ci dobbiamo accontentare di un breve trailer. Ciak, motore!

Che il giovane Karl ami la meccanica lo dimostra nei giochi di bambino. A 10 anni gli utensili da cucina stuzzicano la sua curiosità. Poi usa la cintura dei pantaloni per foderare le ruote del monopattino e migliorare l'aderenza. Dal monopattino passa alla bicicletta e, animato dallo spirito competitivo che lo accompagnerà per tutta la vita, inizia a correre. Ma sente il richiamo della meccanica a metà degli Anni '20, oltre alle scuole tecniche, frequenta pure un'officina che fa lavorazioni meccaniche di precisione, così mette subito in pratica gli apprendimenti teorici. Si avvicina al mondo delle gare motociclistiche, a 19 anni, andando a prestare assistenza a un amico. Il suo debutto nelle corse è rocambolesco. Nell'aprile del 1928, lui collaudatore della Casa MT, sostituisce un pilota ammalato. Gli danno la moto più vecchia; monta un motore da lui elaborato, e va più forte di tutti. I compagni protestano e ottengono lo scambio dei mezzi. Karl va ugualmente fortissimo. È poi costretto al ritiro da un cedimento sospetto. Non ancora ventenne, è già un uomo tutto d'un pezzo, come sarà per tutta la vita: abbandona la MT prima di iniziare la zingaresca vita del pilota privato di moto.

Karl deve ripartire da zero, lo farà spesso. La sua genialità appare evidente in tutto quel che fa. È pilota professionista, nel senso che campa con i premi delle gare e con i supporti economici che riceve dalle Case costruttrici delle moto che usa. Capisce che non basta vincere: occorre essere anche un testimonial convincente. Tanti si muovono con mezzi spesso improvvisati, lui invece negli Anni '30 si presenta sui campi di gara con un camioncino dal look raffinato. Un vero veicolo pubblicitario per le Case a lui associate. In realtà gli Anni '30 per Karl sono iniziati in modo molto drammatico. Il 4 maggio 1930 è vittima di un tremendo incidente che spezza la sua carriera di pilota di moto. Ha riportato fratture tanto gravi da non potere più correre in moto, punta così sui sidecar, allora assai in voga.

La sfida all'Orient Express, che Karl mette in scena nell'aprile del 1934, è un'operazione molto accorta. Abarth non trae solo una notevole fama dall'aver percorso i 1.372 km che separano Ostenda da

# biti



”

*Delle sue  
vetture si è  
scritto tanto,  
della sua vita  
avventurosa  
molto meno. Ma  
ripercorrendo  
le peripezie  
di Abarth  
si capiscono  
molte cose*

”

**Corso Marche  
a Torino culla  
di una leggenda**

Una bella immagine di Carlo Abarth ritratto nel suo ufficio in corso Marche a Torino, nella culla dello Scorpione

Vienna in 23 ore e 40 minuti, rifilando una ventina di minuti al treno dei principi e dei re. Una simile impresa alza molto le sue quotazioni come tecnico e testimonial. Diventa infatti direttore tecnico di un'affermata fabbrica di motocarrozze, la MP. Karl ne approfitta anche per imparare tutto il possibile sui sistemi costruttivi dei telai. Va persino a visitare la Zeppelin, la famosa fabbrica di dirigibili, che li realizza attorno a un complesso reticolo di tubi metallici. Una cosa un po' curiosa, visto che Abarth, in tutta la sua vita di costruttore di auto da corsa, sarà sempre un grande "nemico" dei telai in tubi a vantaggio invece delle strutture in lamiera scatolata. Ma alla base di questo credo ci sono ragioni di costo più che tecniche.

Carlo Abarth, come tantissimi, ha la vita sconvolta dalla Seconda Guerra mondiale. Si ritrova in Jugoslavia, dopo un incidente che ha posto fine anche alla carriera di pilota di sidecar, cittadino italiano di lingua tedesca a fare i conti con la resistenza locale che lo accusa di collusioni con il governo fascista. E pensare che lui è diventato italiano per ragioni sportive. Il governo fascista gli aveva offerto (in quanto figlio di un cittadino italiano, seppure acquisito) supporti economici per correre in sidecar con i colori italiani e promuovere così l'immagine dell'Italia fascista all'estero. Carlo aveva accettato, anche perché, per lui austriaco, in alternativa sarebbero arrivate sui suoi mezzi le svastiche naziste, senza tanti complimenti, e non con una sponsorizzazione ante-litteram. Terminata la Seconda Guerra mondiale, Carlo Abarth, si ritrova a vendere biciclette a Merano, dove ha raggiunto il padre. Riparte ancora da zero. Pensa così di scrivere a Louise Porsche, la figlia del professor Ferdinand. Abarth ha conosciuto il capostipite della famiglia Porsche sui campi di gara. E con Louise è diventato quasi di... famiglia: aveva infatti sposato la segretaria del marito, l'affermato avvocato Anton Piech. I Porsche che stanno cercando di fare ripartire il loro Studio pensano sia una buona mossa affidare ad Abarth la rappresentanza per l'Italia: si tratta di cercare di vendere qualcuno dei loro progetti. Nel portafoglio, oltre a macchine agricole, c'è pure la 360 Grand Prix, un'avveniristica vettura da Gp, che viene inserita come fiore all'occhiello, non certo con la speranza di trovare qualcuno interessato. Invece Abarth piazza il progetto a Carlo Dusio, un industriale che ha dato vita alla Cisitalia e sogna il grande balzo nei Gp. Sarà invece per la Cisitalia l'inizio della fine. Abarth viene pure assunto come direttore sportivo, ma conclusa la breve parabola della Casa dello Stambocco, deve ancora ricominciare da capo. È il momento del grande salto: convincere Armando Scagliarini, padre di un pilota che lui ha assistito, ad assecondarlo con i capitali necessari per dare vita all'Abarth & C. All'inizio l'attività è concentrata sulle corse. I conti non tornano e in Abarth si affaccia lo spettro di ripetere l'esperienza della Cisitalia. Pianta lì con le corse e mette a frutto la sua eccezionale esperienza: nascono i primi kit di potenziamento col materiale messo a punto per le gare. A questi seguirà una miriade di kit che permetteranno a tanti piloti di trasformare in bolide da corsa piccole utilitarie, rendendo l'automobilismo più accessibile.

Leggende e testimonianze dei protagonisti sulla nascita della marmitta si sovrappongono. I punti fondamentali sono questi. L'intuizione nasce sezionando il silenziatore di una pistola da guerra. Ma la decisione di iniziare a produrre le prime piccole serie nasce dopo che uno stretto collaboratore di Abarth (Renzo Avidano) ha appreso da un ven-



ACTUALFOTO





ditore di ricambi che vanno a ruba le marmitte fatte come il silenziatore della pistola che, limitando la contropressione allo scarico, migliorano performance e sound.

All'inizio del 1958, le vendite della Fiat 500 non sono soddisfacenti. Abarth, che è molto abile nello sfruttare le sue capacità di migliorare le performance dei mezzi e monetizzare i risultati con i costruttori, gioca così la carta dei record di velocità. Dal 13 al 20 febbraio 1958, con una 500 preparata, capace di 26 Cv, conquista sull'anello di velocità di Monza una serie di record. In particolare percorre 18.186 km a 108,252 km/h. Una grande dimostrazione di affidabilità che contribuisce a fare decollare le vendite della 500. Dopo questo risultato, Abarth incontra Vittorio Valletta, il grande capo della Fiat gli domanda se è contento dei rapporti con la Casa torinese. Abarth risponde: «Assolutamente, no!». Valletta, poco abituato a trovare gente che gli tiene testa, è spiazzato: propone così a Carlo il famoso accordo che riconosce premi in denaro per ogni successo con mezzi di derivazione Fiat. Si rivelerà la gallina delle uova d'oro di Abarth: saranno 6.409 le vittorie con modelli di derivazione Fiat su un totale di 7.402 successi. Carlo si conferma un abile stratega anche con il lancio della 595. Malgrado il successo ottenuto, dal 1955 in avanti, con le derivazioni della Fiat 600, aspetta dal 1958 al 1963 per lanciare la sua elaborazione della 500. Non vuole creare sovrapposizioni (e incidenti diplomatici) con la Fiat che produce direttamente la 500 Sport. La storia di Abarth all'Abarth si concluderà nell'ottobre del 1971. Con Carlo che vive la cosa assai male tanto da dire piangendo, nel suo italiano-austriaco ad Arturo Merzario: «Ora io ha soldi, ma non più padrone di mio nome».



## TUTTE LE DATE FONDAMENTALI NELLA VITA DI CARLO ABARTH

- 1908** Nasce a Vienna il 15 novembre.
- 1927** Costruisce la sua prima moto usando pezzi di recupero.
- 1928** Debutta nelle corse in moto, al Gp di Austria. Fa il miglior tempo in prova, in gara si ritira per un problema meccanico.
- 1934** Sfida il mitico treno Oriente Express con un sidecar di sua costruzione. Sconfitto all'andata per un soffio, vince al ritorno. L'impresa lo rende molto popolare.
- 1939** Un incidente, in ottobre a Lubiana, pone fine alla sua carriera di pilota di sidecar.
- 1945** Raggiunge il padre a Merano.
- 1946** Diventa rappresentante dello Studio Porsche per l'Italia.
- 1947** Artefice della vendita, il 3 febbraio, del progetto della 360 Grand Prix alla Casa dello Stambecco; Piero Dusio, il boss della Cisitalia, lo prende come direttore sportivo.
- 1949** Il 31 marzo, con Armando Scagliarini, sigla l'atto costitutivo della Abarth & C. Il 15 aprile viene presentata a Torino la Squadra Carlo Abarth. Sono presenti importanti piloti dell'epoca. Nello stesso anno nascono anche i primi kit di trasformazione.
- 1950** Carlo Abarth coinvolge Tazio Nuvolari come testimonial delle sue trasformazioni. Il "Mantovano volante" disputa inoltre la sua ultima gara, la salita del Monte Pellegrino, il 10 aprile, alla guida di una Abarth 204 Sport, vettura derivata dalla Cisitalia. Nuvola, già ammalato, vince la classe ed è 5° assoluto.
- 1955** La Fiat presenta la 600 e da questa nasce la "Derivazione Abarth 750". È l'inizio del filone delle sportive popolari.
- 1956** Il 17 giugno 1956 a Monza, prende avvio l'epopea dei record, strumento pubblicitario allora molto di moda per dare prova dell'affidabilità dei mezzi meccanici.
- 1958** Abarth conquista numerosi record con la 500 e dà impulso alle vendite. La Fiat gli fa un contratto con premi in denaro per ogni vittoria con vetture derivate dalla propria produzione.
- 1963** Vede la luce la 595, capostipite di una generazione di piccole bombe che segneranno la storia delle corse.
- 1971** Il 15 ottobre l'Abarth passa alla Fiat.
- 1979** Muore il 24 ottobre a Vienna.





## IL GRANDE ARTURO NARRA VORTICOSAMENTE ALBA, APICE E TRAMONTO DEL SUO RAPPORTO CON HERR KARL, ROMANTICAMENTE RITRATTO

DI **MARIO DONNINI**

**A**rturo Merzario è sinonimo di tante cose, ma, poche storie, di Abarth in modo particolare. È vero, nelle corse automobilistiche ha debuttato il 14 ottobre 1962 alla Coppa Fisa a Monza, giungendo 8° su Alfa Romeo Spider Veloce, numero di gara 300, ma il vero gran salto, dopo la SZ, lo fa con la Fiat Abarth 1000, il leggendario "Millino" preparato da Samuele Baggioli di Milano, che lo vede quasi al top nel Turismo Nazionale.

«Sì, a cambiarmi la vita è la 500 Km del Nurburgring 1964 - racconta Merzario -, appunto col Millino, in equipaggio con Mario Saruggia. Sulla Nordschleife mi metto molto in evidenza e stampo un tempone così impressionante, che poco dopo mi contatta, in nome e per conto di Karl Abarth, il suo direttore sportivo Renzo Avidano, per la cronaca scomparso recentemente, un mese prima di compiere i 97 anni. È il prologo di un incontro, quello con lo stesso Abarth, che avrebbe mutato i miei destini agonistici e non, anche se di tempo doveva ancora passarne - ricorda Arturo -. Perché in pratica, dal punto di vista delle corse, butto via un anno, visto che nel 1965 vado militare, oltre a sgararmi. Militare col Car a Macomer, in Sardegna. Poi a Napoli e solo l'ultimo periodo a Bergamo. No, non ero un raccomandato. In pratica mi ripresento alla Abarth solo a novembre 1966 e ben presto capisco che avere a che fare col boss Karl Abarth è peggio che andar militare. Perché il gran capo non è solo Costruttore, ma una vera scuola di vita. Da lui vengo irreggimentato e la cosa mi fa bene, perché io fin lì ero un fighetta, uno che andava a scuola in Alfa Romeo e che ben presto avrebbe avuto Ferrari e Maserati per andare a spasso. Con lui non si sgarrava. Mi diceva: "Vuoi fare pilota? Ja? Segui regole!". Fantastico. Tutto inizia davvero con lui. E pagava bene: nel 1967 prendevo una mensilità che era tripla rispetto a quella di un impiegato di medio- alto livello, più il 45% sui premi corsa e gli ingaggi. Eran soldi, dai».

Nel 1967, con la fida Fiat Abarth 1000 semi-ufficiale, Arturo è 3° nell'EuroTurismo per la Scuderia del Lario e nel 1968 vince il Campionato Italiano della Montagna su barchetta Abarth 1000SP.

Quindi cambia la sua vita, sbancando il Circuito del Mugello nel 1969, su Abarth 2000. «Ecco, parliamoci chiaro, quella è stata la più grande vittoria nella storia dell'Abarth. Perché fin lì il marchio dava la percezione di una certa specializzazione nelle gare minori e nelle salite, in

# Merzario



### *Il Sessantotto in barricata...*

Anno 1968, Arturo Merzario, venticinquenne d'assalto, in occasione della 4 Ore di Monza, corsa e vissuta all'insegna del marchio Abarth



# ● icona Abarth









ogni caso mediamente in competizioni che duravano poco. Invece il mio trionfo al Mugello, guarda caso proprio nello stesso giorno in cui l'uomo mise piede sulla Luna, cambiò le carte in tavola. Da lì in poi l'Abarth è un bolide che può durare a lungo e castigare tutti anche in corse che oscillano poco più o poco meno sui mille chilometri, con una concorrenza terribile e temibile. Quindi avviene il tanto atteso salto di qualità anche a livello di sostanza e del suo riflesso sull'opinione pubblica. E attenzione, perché il trionfo al Mugello lo bisserò nel 1970».

Nel 1969 Merzario è anche tra i protagonisti dell'EuroMontagna su Abarth in versione Sport e arriva meritoriamente l'ingaggio Ferrari: «Tutto è corso veloce, una storia bella e esaltante. Dopo otto anni di gare ero al cospetto di Enzo Ferrari, che mi offriva un contratto principesco. Quando lessi la cifra, ebbi un moto di sorpresa, non potevo credere che il Vecchio mi stesse dando tutti quei soldi per divertirmi. Lui interpretò male la mia smorfia e disse: "Non cominceremo mica subito a dire che economicamente non ti sto trattando bene, eh?". Mi ricomposi, mi detti un contegno e feci finta di niente. La mia vita stava svoltando e con essa la mia storia di pilota».

Sì, va bene, ma come nasce il divorzio con l'Abarth innestato col nuovo tuo rapporto con Enzo Ferrari? «Dai, ti dico tutto, roba forte, sai. Primavera 1969, sono in Abarth e mi chiamano "Telefonata urgente", col centralino che mi fa: "Te la passo al salotto due". Okay: pronto chi parla? "Son Ferrari". Eh, see. E poi: "Merzario, quando pensa di venirmi a trovare a Maranello, per fare due chiacchiere?". Guarda - faccio io dandogli del tu come a un oste - non ho idea, magari a settembre, ché tanto corro la 500 Km di Imola e son per strada, okay? Grazie eh e ciao". Silenzio di tomba. Poso il ricevitore incazzato come una pantera e inizio l'indagine volta a scoprire chi m'ha tirato il pacco, lo scherzetto idiota, spacciandosi per il Drake. Passano giorni e non vengo a capo di niente. Ne parlo solo col mio amico Aldo Crovella, un fedelissimo, ma il mistero permane. La Ferrari nelle corse era come la Bocconi a scuola e il Drake un premio Nobel in confronto agli altri, me compreso, in veste di ripetenti».

Non mi dire che fai venire settembre e ancora non hai mosso un muscolo... «Giuro, va proprio così. Difatti verso l'autunno e mi reco a Imola per la 500 Km, portando al debutto l'Abarth 3000. E al paddock vengo fermato da un signore che mi chiede con fare discreto: "Disturbo? Sono Valerio Stradi, segretario personale di Enzo Ferrari, il quale mi manda a chiederte se sarebbe ancora disposto a venire per quell'accennata colazione a Maranello...". Resto pietrificato. Se è una presa per il culo, ohi, è la migliore che abbia mai visto. Ma se non lo è ed è tutto vero fin dall'inizio, mi vien male solo a pensarci... Sto al gioco e fisso l'appuntamento».

A quel punto ci credi? «No, macché. Però tempo due minuti e mi tranquillizzo perché arriva Marcello Sabbatini, direttore di Autosprint, e mi chiede insospettito: "Che ci parli a fare, con Stradi?". "Ma niente - faccio io - voleva sapere come va la nuova Abarth", Ma Marcellino, seguigio: "Tu non me la racconti giusta, ti vuole la Ferrari". In gara sono poi terzo, dietro Ickx e Giunti, quindi non mi resta che veleggiare in segreto verso Maranello, in compagnia del fido Crovella. E qui faccio una cappella ancora più grande della precedente». Oddio e cioè? «Eh, son uno di paese, un ragazzotto. Per me colazione significa che il Comendator Ferrari mi vuol vedere alle otto di mattina per cappuccino e

”

*I trionfi  
sul circuito  
stradale del  
Mugello sono  
il momento clou  
dell'Abarth.  
In particolare  
quello  
dell'edizione  
1969*

”

### **Mugello 1970, ancora Abarth!**

Anno 1970, Arturo Merzario è di nuovo vincitore al circuito del Mugello. Qui siamo sulla sezione del Passo del Giogo, con la Fiat-Abarth 2 litri SP impegnata allo spasimo



”  
*Credevo che col passaggio alla Ferrari il mio rapporto con Abarth fosse finito per sempre. E invece lui mi cercò di nuovo e fu molto bello!*  
”

*pasta. Invece tra signori colazione di lavoro vuol dire pranzo, eh. Morale, resto ore e ore in anticamera. Aspetto, aspetto fino a che Enzo Ferrari mi manda a chiamare dal solito Stradi».*

*Ne hai fatta qualcun'altra o basta così? «Un'altra. Forse la peggiore. Entro da Ferrari e emozionato mi scordo di spegnere la sigaretta...».* Lui non sopportava che si fumasse neanche a cento metri di distanza. *«Esatto. Difatti quando Stradi vede la sigaretta diventa paonazzo, ma Ferrari gli fa: "No, lasciamolo ben fumare, ché questo qui è quello che non aveva mica tempo per venire a Maranello, quindi di cosa ci meravigliamo?". Finisco la sigaretta e mi viene messo sotto gli occhi un contratto che reca una cifra da vincita al totocalcio. Il Vecchio mi chiede: "Va bene, Merzario?". "Della smorfia ho già detto. In realtà poi aggiungo: va bene, ma io non firmo. Lui: "E perché mai?". "Perché sono vincolato da un triennale con Abarth fino a tutto il 1970". "Ci pensiamo noi, firmi. E andiamo a mangiare al ristorante Cavallino"».*

*Filato tutto liscio? «Il giorno dopo torno in Abarth, ma il guardiano non mi fa entrare: "Merzario, dica cosa dobbiamo metterle in uno scatolone e se ne vada, perché Herr Abarth visto che lei è diventato pilota Ferrari, non la vuole mai più qui attorno, capito? Mai più"».*

*E nello scatolone cosa c'era? «Roba mia, tipo calcolatrice, bloc notes, un registratorino e degli incartamenti vari. Aveva fatto fare un pacco dalla signora Regina, la sua segretaria, e mi aveva dato un rabbioso benservito. Herr Abarth a suo modo era un passionale e tutta questa storia del mio passaggio alla Ferrari lo aveva terribilmente infastidito, perché da me si era sentito non tanto lasciato, quanto tradito. Tanto che una settimana dopo dovevo correre per l'Abarth ma fui messo seccamente a piedi, fine della storia. Pensavo per sempre. E invece...».*

*E poi? Racconta l'evoluzione della vostra crisi. «Passano sei mesi siamo in pieno 1970 e un bel giorno Enzo Ferrari mi dice: "Ha chiamato il tuo amico di Torino". Cavolo mi aveva cercato Karl Abarth. Senti che storia: lui aveva saputo che la Ferrari sarebbe andata in Targa Florio con una macchina sola quindi io ero libero e lui mi voleva per far correre la sua 3000 cc. Quasi non riuscivo a crederci. Il binomio Merzario-Abarth si sarebbe ricomposto».*

*Come fu il tuo ritorno nel vialone di Corso Marche? Roba da film, suppongo. «Guarda, non ci crederai. Tornai col cuore in gola e in preda a mille emozioni e trovai Karl Abarth che mi stava aspettando come un padre, piangendo dalla felicità. Sì, piangeva a dirotto - e per la cronaca mentre lo racconta piange pure l'Arturo, ndr -, di felicità perché tornavamo a correre insieme, a rinsaldare un sodalizio che aveva significato tanto per entrambi».*

*E poi della Targa Florio 1970 cosa racconti? «Che durò meno del tempo che impiegai io per parcheggiare la mia macchina di serie nella sede della Abarth. Perché benché ci fossero tutte le premesse per fare molto bene, la corsa mia e di Johannes Ortner, lo specialista delle salite che in quell'occasione era il mio coequipier, finì poco dopo il via per problemi al cambio. Fine della festa. Karl Abarth aveva una specie di rito, quello di guardare la corsa dei suoi bolidi da una cadrega, una rituale sedia pieghevole, di legno, con listelli da giardino. Ecco, quando capì che eravamo fuori corsa, quasi gli venne un infarto e qualche palpitazione in più la ebbi pure io. Ma pazienza. In ogni caso, mi consolai correndo per l'Abarth nell'Euro Marche 2000, dove andai vicino a vincere il titolo».*

### **Karl Abarth da cover story**

Il numero 8 di Autosprint dell'anno 1971 mostra Karl Abarth orgogliosamente ritratto accanto alla sue creature, presupposti e strumenti non solo di vittorie ma anche di premi e riconoscimenti di gran prestigio. Ma quello sarà l'anno in cui il fondatore uscirà di scena



# AUTO SPRI NT

ANNO XI 22 febbraio - 1 marzo 1971 L. 200

N 8 settimanale di automobilismo

esce il lunedì spedizione in abbonamento postale gruppo II

## I ruderi degli AUTODROMI fantasma



## Due CASCHI d'ORO per ABARTH



A te Karl Abarth piaceva, vero? «Come persona, moltissimo. Era un burbero, un austriaco, un duro, totalmente sprovvisto del senso del compromesso e fiero nemico delle mezze misure. Ma a modo suo era anche un sentimentale. Se uno gli stava sul cavolo, stai pur sicuro che glielo faceva sapere. "Schwein! Schwein! Shwein!", ahahahah, ecco, quando qualcuno lo faceva incavolare, gli dava del maiale e non era mica un gran bel segno! Be', sì, questa è la parte buffa, comica della faccenda, ma, andando in profondità, sapeva essere un uomo capace, un imprenditore coraggioso che partendo poco più che dal nulla era arrivato ad avere seicento dipendenti e che quando c'era da progettare una macchina si metteva in cadrega accanto ai tecnici Foti e Colucci cominciando a parlare, come se pensare un bolide fosse tale e quale a raccontarsi una favola. Bello tutto questo, no?».

Tu, Arturo, sei tra i pochissimi a poter dire d'averne esperienza diretta sia di Karl Abarth che di Enzo Ferrari, due figure per te fondamentali e anche dal ruolo apparentemente paterno, confidenziale, giusto?

«Premetto che c'è una cosa che accomuna Abarth e Ferrari e cioè quella d'essere due grandi uomini, dotati di immense personalità. Detto questo, momento, sul piano umano le differenze c'erano. Enzo Ferrari era uno che aveva vivissimo il senso dell'interesse e a quello puntualmente tendeva. Era un maestro nel crearsi e cogliere opportunità, senza tornaconto non si sprecava neanche per tirare uno starnuto. Karl Abarth non era così, no, era più empatico, assai più pronto, se necessario, a provare calda riconoscenza».

Amplia il concetto. «Vado al di là del confronto con Ferrari e ti dico che in fabbrica Karl Abarth era uno che aveva un immenso senso di rispetto. Ne dava e ne esigeva. Da tutti. Lui salutava con la stessa educazione sia il suo tecnico più valente che l'inserviente che gli scopava l'officina. Questo penso sia molto bello. Aspetta, forse c'è un altro bell'aspetto in comune con Enzo Ferrari ed è la passione assoluta per le corse e il lavoro, tanto che...».

Sì, vai pure avanti... «Tanto che, no, quasi mi commuovo a pensarlo, be', io c'ero, a quella famosa cena avvenuta il 31 luglio del 1971, in piazza San Carlo, a Torino, quando fu formalizzato che il ruolo di Karl Abarth nella sua azienda finiva, perché stava subentrando la Fiat. E ricordo benissimo le sue parole: "Io ora ha soldi ma non più padrone del mio nome!". È tutto vero... Sai, in questa frase c'è tutto. Il senso profondo della sua vita, la sfida, la passione, l'impegno finalizzato e anche l'imminente tramonto: la perdita delle motivazioni vitali che s'accompagnò col forte guadagno economico, componente questa che non compensò l'amarezza per la fine della sua avventura in prima persona nel mondo del Motorsport».

La storia tra te e Herr Abarth è calda e ricca di sorprese, viene istintivo fare come i bambini e continuare a chiederti... E poi? E poi? «E poi lui s'era ritirato in una bellissima megacasa con piscina, a Vienna, e io quando potevo andavo a trovarlo, essendo accolto davvero come il figlio che non aveva mai avuto. L'affetto era tanto, immenso e reciproco, anche se per lui la vita non era più un'avventura meravigliosa da affrontare col sacro fuoco che l'aveva contraddistinto ai tempi del marchio dello Scorpione. Così si spense, al di là delle cause mediche, sostanzialmente per mancanza di vere motivazioni. Un aspetto che dà ancora più valore a tutto quello che era riuscito a costruire, pensare e raggiungere, nei suoi giorni migliori».



È vero, cedendo l'attività alla Fiat, Karl Abarth incassò bene. Però perse il gusto della sfida e il piacere delle corse. Fu un vero peccato...





*Abarth & il mito  
Targa Florio*

Targa Florio 1970:  
nel fascino unico  
dell'ambientazione  
sicula, l'equipaggio  
composto da Arturo  
Merzario e Johannes  
Ortner, su Abarth  
3000 Sp,  
va all'attacco.  
Si ritireranno  
al 2° giro, per guai  
al cambio



IL RICORDO

PELLIZ

ACTUALFOTO

# Poltronieri

## e il carisma del boss

### *Votato allo Scorpione*

Un giovane Mario Poltronieri (classe 1929) su una Abarth da record, a lato, e in gara da stradista puro, nella foto grande; sempre alla corte dello Scorpione...







## IL GRANDE E COMPIANTO MARIO, PRIMA DI DIVENIRE SIGNORE DELLA F.1 IN TV, FU PILOTA DI HERR KARL, CHE QUI RITRAE

DI **MARIO DONNINI**

**C**onversare con Mario Poltronieri? Un piacere perfino superiore a quello di seguire le sue meravigliose telecronache dei Gp di F.1, da quando i Gp si sono inseriti in pianta stabile nei palinsesti Rai, quindi nella seconda metà degli Anni '70: Mario - scomparso il 18 gennaio 2017 -, è restato in Rai fino al 1994, l'anno ricordato tristemente per la morte di Senna, divenendo sinonimo nostalgico di Voce della F.1 che fu. Eppure, per chi lo ha conosciuto, uno dei momenti più belli per lui era ricordare i suoi inizi nel mondo del motore, specie da pilota collaudatore alla corte di Karl Abarth.

E il bello è che Marione tutte le volte che ne parlava simulava addirittura dialoghi in presa diretta con Herr Abarth, facendone un'imitazione

partecipata e presumibilmente perfetta.

In ogni caso, parlando del roccioso patron la descrizione era questa: *«Ecco, lo definirei un uomo assolutamente interessante. Una grande personalità, una di quelle persone che se la incontri lascia di sicuro una traccia indelebile nella tua vita. Diretto nei modi quanto capace, preparatissimo, intelligente e non imitabile, questo è sicuro. Per il resto non ha mai fatto F.1 in prima persona, con una sua macchina, e questo magari gli ha impedito di avere ancora più notorietà, però posso assicurare che nel mondo dell'automobilismo per duri e puri il suo nome aveva - e ovviamente conserva come marchio -, un'autorevolezza del tutto speciale»*

**Scusa, divaghiamo. Qual è la tua F.1 ideale?**





fotografie ACTUALFOTO

”

*Mi schierò nella Mille Miglia dicendo: “Foi, Poltronieri korre solo perché passeccero rofina tutto con peso, ja”. Okay, dai, proviamo!*

”

«Quella Anni '70. Con tanti possibili vincitori. Oppure Anni '50, con le Mercedes carenate».

**Come dicevi ai tempi d'oro, avremo agio di parlarne in seguito. Intanto piano con la nostalgia, sennò qui si fa l'alba.**

«Sono uno che guarda avanti, al passato penso solo in termini di esperienze accumulate. Il fatto è che il mio era un automobilismo diverso. Negli Anni '50 ho corso la 1000 Miglia, la 12 Ore di Sebring, ho vissuto alla corte di uno come Karl Abarth, ho rischiato in monoposto sui tracciati cittadini e tirato al massimo coi siluri, nei tentativi di record».

**Un ricordo a cuore aperto di una tua 1000 Miglia indimenticabile.**

«Metà Anni '50. Sfreccio con una Fiat di quelle buone. Da solo. Perché Abarth ha detto: “Foi Poltronieri korre solo, perché passeccero rofina tutto con peso”. Okay, proviamo. Pochi chilometri e sento un rumore infernale. Mi fermo, apro il cofano, ma vedo solo l'asfalto. Ho perso il motore per strada. Arriva un carabiniere inferocito e mi fa: “Sa che per colpa sua ho preso paura?”. “S'immagini io” - rispondo ».

**Giù la maschera, il tuo sport preferito era il baseball.**

«Il 9 settembre 1943 m'imbattei in un pacchetto di sigarette jugoslave, ma cercando di fumare provocai un incendio. Allora mi concentrai su mazza e palla trovate in una scatola regalo destinata a un prigioniero americano. Giocavo in prima base, ma ero piccolo. Così divenni dirigente. E nel Dopoguerra mi detti alle moto».

**Eri una scheggia?**

«Mah, per eccesso di passione fui bocciato all'esame di maturità. Una pena per mio padre violinista concertista e per quella santa donna di

### **All'assalto della Mille Miglia**

Mario Poltronieri e la sua esperienza in Abarth da stradista puro, a metà Anni '50, sopra. Nell'altra pagina, eccolo al via della Mille Miglia





*mia madre, prof di fisica e matematica... E con la mia Ducati Cucciolo mi stendevo a ogni curva. Via, meglio due ruote in più. Divenni cliente Abarth e poi collaudatore, anche se sognavo gli aerei. Per sbarcare il lunario facevo pure l'assicuratore».*

**Scusa, ma la mano del destino dov'è?**

*«Fu il giornalista Gino Rancati a coinvolgermi per una delle prime rubriche Rai sui motori, a inizio Anni '60. Poi lui ebbe un'infelice idea e mi ritrovai in prima linea».*

**Dilla tutta.**

*«Gino in un servizio su una visita del presidente della Repubblica non mancò di sottolineare che Giovanni Gronchi era arrivato con mezz'ora di ritardo. Ovvio, cadde in disgrazia. Così ebbi la chance inaspettata».*

**- La barzelletta tipo sulla Rai di Bernabei ormai è vecchia ma porta bene gli anni. Dice così: oggi hanno assunto quattro giornalisti. Un democristiano, un comunista, un socialista e uno bravo. E tu? E con Enzo Ferrari? C'è qualcosa che lo collega nella tua esperienza direttamente a Karl Abarth?**

*«Un aneddoto su tutti. Nel '59 collaudo una vettura per Abarth e relazione a Karl che a 170 all'ora sul bagnato i tergicristalli si alzano. Allora mi fa: "Poltronieri foi fa ta Enzo Ferrari a kietere konziglio". Vado dal Vecchio, gli spiego il problema e lui mi risponde secco: "Chi è quello stupido che già rischia la pelle sotto l'acqua a 170 chilometri all'ora e si preoccupa dei tergicristalli?". Insomma, ecco, Karl Abarth poteva diventare un altro Enzo Ferrari, ma per certi versi era assai meno spietato, non aveva la stessa grinta».*



”

*Abarth?  
Un uomo  
interessante  
e di gran  
personalità.  
Uno di quelli  
che lasciano  
ampie tracce  
nelle vite  
altrui*

”



## INDIMENTICABILE TRIONFO

**S**CARPERIA - «Ma come facciamo ingegnere? Qui è un caldo boia. Si va arrosto negli abitacoli... e noi abbiamo tre piloti per due macchine. Hezemans non è venuto. È rimasto con la moglie che aspettava il bambino...». Così telefonavano sabato sera dall'albergo che ospitava la squadra Abarth lanciata alla conquista della sua Luna del Mugello. «Prego, niente problemi. Noi abbiamo piloti per il Rallye del Mugello. Magari corre van Lennep solo...». Invece si decise di mettere Ortner con Van Lennep perché Merzario, che aveva eseguito tutte le sue prove col cuneo, alla fine dei suoi lunghi allenamenti aveva fiaccato il cambio. E se c'era qualche dubbio nel clan Abarth per la tenuta, era per il cuneo due litri n. 14, che poi avrebbe disputato la favolosa corsa che ha esaltato il mare dei duecentomila spettatori accatostati sulle rampe del demolitore circuito toscano. «Noi abbiamo già fatto il nostro dovere - disse il dott. Avidano con una punta di ironia, la mattina della lunga attesa prima del via - Dovevamo fare otto giri di corsa, ne abbiamo già percorsi sette in prova con ciascuna macchina. Quello che dovevamo dimostrare è già fatto ... Mi basta un giro». Quando parlava così il dott. Avidano, incrocio tra un direttore sportivo e un direttore commerciale, non poteva certo giurare nemmeno lui su quella che sarebbe stata una clamorosa vittoria a tempo di record del 26enne Casco di Bronzo di Autosprint, il comasco Arturo Merzario, che dopo i successi recenti in salita, ha messo la sua firma da campione su un albo d'oro fatto per piloti di grandi qualità. Perché non si vince una corsa di oltre 500 km in altalena, guidando sempre tutto da solo, sotto i 32' per giro, se non si ha la stoffa del guidatore fatto. E naturalmente se non si ha una macchina che è arrivata a uno standard di resistenza completo. Alla vigilia le Abarth avevano rotto una scatola dello sterzo, in corsa non hanno avuto una defaillance, dopo aver cambiato i due motori esauriti. Solo benzina, acqua e olio nel rifornimento unico a metà gara per entrambe le vetture dell'accoppiata finale (secondo, già lo sapete, è stato Ortner partner di Van Lennep con la due litri sport; sulla quale i piloti della squadra torinese giuravano di più). Per pausa: solo un giro sì e uno no il Merzario faceva acqua come un ciclista sulla

vetta del Giogo, con le bottiglie che gli passavano gli spettatori entusiasti e compiacenti. Quel rifornimento idrico è stata l'unica prova della gran fatica di Arturo l'assoluto, che equilibrava con le grandi sorsate tutta l'acqua che il forno dell'abitacolo a 55 gradi gli sottraeva con la sauna di sudore a cui il corpicino di Merzario era sottoposto (il pilota di Civenna pesa appena 55 chili). Otto giri in testa con una guida pulita ed essenziale, un motore a 4 cilindri («Chiamatelo anche Fiat»), si faceva premura di ricordare il d.s. dell'Abarth) a carburatori, di 250 cavalli, un pilota che ha saputo resistere come pochi alla fatica infernale, ecco il cocktail di questo successo quasi a sorpresa. A sorpresa perché alla vigilia c'era da indicare nelle Porsche tre litri 908, pur nella limitatezza dei piloti, e nelle Alfa 33, con gli scatenati Giunti e Nanni, i grandi favoriti. Ma le Porsche hanno pagato lo scotto di una chiarissima emozione dei propri piloti.

Toivonen era rimasto senza partner perché Larrousse non aveva potuto effettuare il giro regolamentare di prova e gli organizzatori sono stati inflessibili nell'applicare il regolamento. Entrambe le Porsche avevano accusato avarie in prova: alla frizione questa, alla sospensione anteriore quella di Koch-Dechent, che poi è stata la prima ad aprire il carosello ma, proprio sulla velocissima "esse" del punto cosiddetto dell'Omo Morto, la 908 tedesca si è affacciata sul burrone rimanendo spettacolarmente in bilico tra gli alberi, con il primo pilota indenne ma amareggiato. Sotto questa dimensione il Mugello è stato il solito circuito dissacratore di vetture e di piloti, che l'hanno affrontato con garibaldinismo da corsa in salita. E faceva impressione percorrere, subito a

### **La grande impresa del 26enne Arturo**

Luglio 1969, sono i giorni dello sbarco sulla Luna quando Merzario con l'Abarth conquista una strepitosa vittoria al Circuito del Mugello



# Merzario è sulla Luna

DI **MARCELLO SABBATINI**  
AUTOSPRINT N° 29 21 LUGLIO 1969



fine corsa, il tracciato di corsa, specie la decisiva salita del Giogo, la cui decina di km era contrappuntata dalle insolite pietre miliari della macchina capotate, caprioleggiate, attaccate contro i muretti, in una falciata impressionante: dalla GTA di Baronio che ha avuto tra i primissimi incidenti riducendosi in una schiacciata di GTA, con il pilota che se l'è cavata con uno choc, alla verde Osca di Muccini (ricoverato in ospedale con una contusione toracica per fortuna non grave, come quella del pilota Gagliardi che correva con la Porsche di Rondanini). E poi la Porsche 907 di Nicodemi che Moser ha infilato tra un albero e un muretto di ponticello verso Fiorenzuola, per una seconda "lisciata", mentre era 3° assoluto, anche se era stato ormai passato da Merzario che però per 10 km ha cercato invano di farsi dare strada ed è dovuto ricorrere a qualche mezzo convincente. Lo scotto maggiore di questa catena di incidenti lo hanno pagato le ambiziose Alfa 33, la cui partecipazione l'Autodelta ha voluto mascherare con la presenza di "clienti", pur se ben tre piloti ufficiali erano poi al volante delle ripescate due litri. Ma questa timidezza, agonistica, questa mezza riserva di partecipazione l'Alfa l'ha pagata con una sconfitta clamorosa, una sconfitta che si chiama gomme. Da Giunti a Pinto a Dini, non c'è stata una 33 che non abbia da imputare alle gom-



LA CRONACA DELL'ESALTANTE TRIONFO DI  
ARTURO AL CIRCUITO DEL MUGELLO PROPRIO  
NEI GIORNI DEL VERO E PROPRIO ALLUNAGGIO

”

*Caldo infernale,  
500 km in  
altalena  
davanti a  
200mila  
spettatori. Otto  
giri incredibili  
e una  
straordinaria  
doppietta  
Abarth*

”

ACTUALFOTO



me la propria scomparsa dalla scena. Ma sono, tranne quella dello sfortunatissimo Dini (che si è premurato di ripescare la sua gomma davvero forata), pneumatici pizzicati qua e là nella foga agonistica. Così è capitato a Giunti in quello spregiudicato primo giro nel quale, forse perché si vedeva davanti a meno di un minuto la Lola di de Adamich, è partito addirittura con 15" di anticipo facendosi penalizzare di un minuto. Ma poi, nella convulsa rincorsa per agguantare la sorprendente "Lolona" del milanese e di Vaccarella, ha avuto anche lui la sua gomma fuori uso. E così, dopo un primo giro da secondo tempo assoluto e un secondo sul piede di 33' (con la gomma forata), ha ceduto la vettura a Nanni Galli. E questi, pochi km dopo il box, l'ha schiacciata contro un muretto forse perché ha infilato una ruota nel canale che costeggia la stretta arrampicata. Il doppio urto ha demolito davanti e dietro la 33, ma Nanni se l'è cavata tranquillo. E poi c'è stato anche Pinto che ha fatto la sua confidenziale prodezza, nel superare un'ambulanza. E dal brecciolino scavato nell'asfalto nuovo nuovo ha lanciato la 33 in sbandata con la ruota anteriore destra che si è piegata su un ostacolo insieme all'intera sospensione. Pinto è rientrato da forsennato al box così conciato, ma poi anche lui ha dovuto dare forfait. Una sola macchina ha resistito al passo spietato delle Abarth, che hanno sempre girato sotto i 32' entrambe: la grossa Lola di de Adamich-Vaccarella. Sempre in terza posizione, nonostante che i 900 kg e i 500 CV della cinque litri inglese non fossero proprio a loro agio sul taboga. E poi mancavano della prima e della seconda giusta, che i due alfisti in prestito a Sid Taylor hanno cercato invano di rimediare dopo le prove del venerdì. Ma l'aereo da Londra non ha portato l'atteso ingranaggi. È stata rimediata solo una "seconda", facendo lavorare di lima un artigiano di Pietramala, ma la "prima" non c'era e questa ha tolto alla Lola biancoverde chances decisive. In più, quando de Adamich si è fermato al quarto giro per cedere il volante a Vaccarella che ha fatto il secondo turno, c'era anche una barra stabilizzatrice sganciata. A Vaccarella infine anche la prima non entrava più. Nonostante questo, la grossa Lola, che molti guardavano con sufficienza alla vigilia, è arrivata in fondo terza assoluta, offrendo un milioncino di premio ai piloti. Come sempre un romanzo si potrebbe scrivere su questa corsa toscana che deve avere anche una felice congiuntura a proteggerla (oltre che una numerosissima attrezzatura di sicurezza), perché, nonostante il grande affollamento di un pubblico piazzato a fare letteralmente ala, forse peggio che alla Targa Florio, non ha dato preoccupazioni finali agli organizzatori. Oltre i tre piloti feriti (il primo, il laziale Tulli, è uscito in prova con la GTA producendosi la frattura del femore e del bacino) ci sono stati due spettatori deceduti. Ma uno perché è caduto da un albero per un colpo di sole e un altro di infarto. Magari per l'emozione, l'emozione di una corsa incredibile in una cornice incredibile. Una corsa che ha visto eccellere i piloti specialisti in resistenza fisica, compreso il lancista Munari che, senza cinque minuti persi a far aggiustare il sediolino uscito dalle guide, avrebbe forse conquistato il 5° posto assoluto con quell'antiestetico spider 1600 HF che salta come una cavalletta su tracciati del genere. Un tracciato che è adatto sul serio alle piccole e agili cavallette: come i prototipi 1000 sport o le scatenate turismo delle quali leggerete in altra parte del servizio dalla Toscana, la cui immagine letteraria va ormai aggiornata così: «la terra dove il... rombante sì dei motori suona!...».



“  
*8 giri in testa,  
guida pulita  
ed essenziale,  
un motore  
4 cilindri a  
carburetori  
e 250 cv, un  
pilota che ha  
resistito come  
pochi alla fatica*  
”



*Otto giri di gloria subito nella storia*

Quella che si scrive sulle rampe del Mugello è una delle pagine Abarth più belle con il fondatore ancora al comando della sua azienda. Le sue vetture si piazzano prima (con Merzario) e seconda (con Ortner e Van Lennep) tenendo a bada la concorrenza negli otto infernali giri della sfida toscana





LA POLEMICA

# Giù le mani da **Arturo**

LA FERRARI VUOLE MERZARIO E IL  
COSTRUTTORE TORINESE SOLLECITA  
L'INTERVENTO DELLA CSAI. ECCO PERCHÉ

DI **MARCELLO SABBATINI**

AUTOSPRINT N° 48 1 DICEMBRE 1969





ACTUALFOTO

TORINO - «Prego, per favore, può non fumare nella stanza dell'ingegner Abarth? Sa lui non lo dice. Ma oggi gli dà fastidio. Si porta appresso una influenza da qualche giorno». Così la segretaria del costruttore di Corso Marche, il quale aveva accettato un incontro con il giornalista cui riservava accuse cocenti. Quelle di non aver denunciato la scarsa "sensibilità" del pilota Merzario, il quale un mese fa firmò, per un raddoppio di stipendio, il contratto con la Ferrari mentre

- come ribadisce l'ingegner Abarth - ne aveva uno ancora valido fino al dicembre '71 con la stessa Abarth. La stanza era quella di sempre, con tante foto alla parete forata, una parete di quelle che servono esclusivamente per tappezzarle di immagini. «Vede? Vede quante foto? Li riconosce? Ci sono piloti noti, vero? Sì, da noi ci sono passati McLaren, Hulme, Bandini. Quanti Avidano? Lei non ha un elenco di tutti?». L'allusione è scoperta. Ma nessuno ha mai messo in dubbio che Carlo Abarth, ingegnere e costruttore di grido sia stato e sia oggi il più formidabile talent-scout di piloti, un costruttore che non dà solo una macchina al giovane che ha voglia di cominciare, ma sa anche insegnargli come prendere una curva, come dosare un acceleratore, come esprimere una frenata. Sa anche quando calmarli i suoi giovani, o lasciarli a briglia sciolta per realizzare il tempo sul giro. È un viennese innamorato dell'Italia. Si circonda di austriaci e tedeschi come collaboratori, ma non tutti. Però se sente uno di loro che ha qualcosa da dire sull'Italia va in bestia. Raffinato, elegante, ha abbinato alle sue vetture, anzi le "Vetturette", come qualcuno ha voluto snobbarle, ai piccoli bolidi, che sono sempre stati la prima ambizione dei giovani appassionati di rumori e di velocità, anche una produzione da boutique dell'automobile. Giacconi a vento, impermeabili, guanti, scarpe. A un giovane collaboratore, che da tedesco senza problemi estetici pretendeva consigliargli la scelta di un volante, non si preoccupò di dire: «Ma via, ingegnere, siamo in Italia. Questo è il paese dell'eleganza. Non sono come lei e come tutti i tedeschi che mettono le prime scarpacce o il vestito stazzonato. Qui piace la roba bella. E lei vuoi mettere un volante grosso e antiestetico? No, il volantino va benissimo». Questo è

### **Uomo mercato**

Con la vittoria al Circuito del Mugello del 1969, Merzario inizia a essere un pilota davvero appetibile anche per la concorrenza di Abarth, a iniziare dalla Ferrari





”

*Oggi tra Ferrari e Abarth non si può dire che corra buon sangue. I dispetti sono cominciati il giorno in cui Maranello è entrata nell'orbita Fiat*

”

Carlo Abarth, l'ex motociclista ed ingegnere innamorato, dagli anni della sua giovinezza, dell'Italia e che deve a Tazio Nuvolari, l'indimenticabile, il leggendario Nuvolari, l'essersi trapiantato in Italia. Ed è così che oggi ha sposato le qualità latine che, sommate alle sue di severo tedesco, di eccezionale organizzatore, gli hanno permesso di realizzare un'azienda che non sarà la Ferrari, ma certo ha molti punti di contatto. Abarth, come Ferrari, è un duro, un uomo che sa quel che vuole e non si trova a suo agio in questi tempi di contestazione, di capelloni. Ma una differenza essenziale c'è tra i due: la capacità dell'uno di scegliere certi collaboratori che possono dire la propria, e invece la resistenza dell'altro ad accettare questo criterio. Ma nessuno dei due lascia esprimere compiutamente le personalità altrui. Oggi tra Ferrari e Abarth non si può dire corra buon sangue. I dispetti sono facili. Sono cominciati il giorno in cui la Ferrari è entrata nell'orbita Fiat e Abarth si è vista inaridire un po' la sorgente nella quale aveva confidato. Dispetti, dispettucci, dispettacci. Dalla voglia di preparare una "Dino-Special" alla trovata di dare un posto al ribelle ingegner Jacoponi, il sostituto dell'ingegner Forghieri per una stagione di corse ferrariste. Forse da questo episodio è nato il... ratto del minore, dell'enfant prodige 1969, Arturo Merzario, comasco, 27 anni, un fascio di nervi, «mi ricorda Nuvolari», dice Ferrari, ambizione e lusso dello sport automobilistico italiano per gli anni a venire. Nel solco tra Abarth e Ferrari capita anche chi può finirci di mezzo. Come il sottoscritto. E solo per un'intervista. Anzi per una semplice domanda: «Scusi, ma chi saranno i suoi nuovi piloti per il '70?» «Ma io li ho - replica serafico il signor ingegnere Carlo Abarth - ho... Merzario. E ho Ortner». Così, secco, d'amblée. Ma andiamo con ordine. Chiedere un'intervista ad Abarth vuol dire anche programmare una serie di quesiti. Che riguardano anzitutto l'attività futura dell'Abarth, oggi, dopo che il '69 ha dato più lustro ad essa nei prototipi che non all'Alfa e alla Ferrari messe insieme, non può partire che da una domanda.

**Quali sono le sue intenzioni per il 1970? Tre litri o cinque litri?**

«Una volta tanto lei... ha preso la giusta parte. Ha ragione Ferrari, ha ragione la Porsche nella polemica contro la CSI. Non si possono immobilizzare le quantità di denaro che sono costate le cinque litri da 25 esemplari, dopo appena un anno dalla loro realizzazione. Una cosa è certa, che contro le cinque litri Porsche e Ferrari non vi sarà molto da fare nel '70. Il mondiale è affar loro. Non c'è possibilità competitiva tra una prototipo tre litri e un cinque litri sport dei tipi che oggi sappiamo. Bisogna arrivare almeno a 3600-3700. Casomai in qualche circuito particolare ci potrà essere modo di contrastarli; ma solo in qualche circuito. Invece, quando si arriverà all'unificazione della formula, allora con il quattro litri sarà possibile battere il cinque litri».

**Ma lei crede che si arriverà a questa unificazione della formula d'accordo con gli americani?**

«Io non credo che si arriverà a una unificazione con gli americani; essi non hanno i nostri stessi interessi. Gli americani sanno benissimo che cosa occorre per le loro gare e non si preoccupano del resto. Invece lei sa che cosa io penso delle nostre organizzazioni nazionali. Io vedo molto male gli Automobile Club perché le loro decisioni, le loro scelte organizzative non sono legate abitualmente al realismo. Io credo che se in Italia, anziché essere gli enti ufficiali a organizzare le gare fossero i privati, allora ci sarebbe miglior vantaggio per tutti. Per i piloti, per





*Tra Scorpione  
e Cavallino*

Centrando due clamorose vittorie al Mugello nel 1969 e nel 1970, Merzario, qui assieme a Carlo Abarth, vede aprirsi davanti a se le porte della Ferrari: con una 512S disputò il Mondiale Marche 1970





”

*Merzario ha un contratto firmato. E i contratti firmati si rispettano. Lei Sabbatini ha scritto che Arturo aveva ragione a comportarsi così, che lo pagavo poco: quindi lei è per quelli che non rispettano i contratti!*

”

*i costruttori e anche per chi chiede lo spettacolo allo sport».*

**È un atteggiamento un po', diciamo, curioso, specie per il momento sociale che stiamo attraversando, in quanto a valutazione di capacità degli interessi privatistici.**

*«Non voglio fare della politica, sto solo facendo delle constatazioni. Vedete cosa sono stati capaci di realizzare in America, applicando l'iniziativa privata!...».*

**Lei ha pensato a partecipare alla Can-Am che adesso comincia ad interessare un po' tutti per la mole dei premi disponibili?**

*«Non ci interessa. Noi abbiamo fatto una scelta a suo tempo forse sbagliando, ormai il nostro campo d'azione è ristretto all'Europa. Perciò non pensiamo di partecipare alla Can-Am. Lei ha fatto riferimento a un motore, il nostro sei litri che è superato. Un motore che era nato per una macchina appunto superata, perché avevamo voluto incautamente fidarci delle nostre organizzazioni sportive».*

**Allora soltanto tre litri?**

*«Per il momento sì. Stiamo facendo qualcosa di nuovo. Lo renderemo più aerodinamico, cercheremo qualche cavallo in più (l'ing. Jacoponi lavora ad una versione del motore 8 cilindri 4 valvole con l'iniezione, obiettivo 380 - 400 CV - n.d.r.). In seguito si vedrà. Se approvano sul serio la sport monoesemplare con motore 4 litri, la cosa interesserà anche noi...».*

**Allora è il caso di parlare dei piloti. Chi saranno i suoi uomini '70?**

*Ed eccoci al colpo, alla sfida: «Ho Merzario, ho Ortner...». La replica è naturale: «Merzario?...». «Sì, Merzario...», mentre il fido Avidano si agguista incuriosito sulla sedia, mugugnando «oh... ooh...». Ma lo chiamano al telefono, e lui se ne va protestando: «Peccato!». E l'ingegner Abarth continua, un po' deviando: «Io credo che noi ci siamo messi in una situazione che non è più molto facile risolvere. Ci sono due o tre che possono spendere cifre notevoli, noi vediamo invece tanti altri come noi che si sono trovati senza soldi e di fronte a questo hanno dovuto abdicare. Io credo che nel futuro per quanto ci riguarda costruiremo due macchine o tre 3000, ma niente di più, perché l'investimento costerebbe troppo. Oggi c'è qualcuno che parla con ironia degli assemblatori, ma non c'è dubbio che chi ha disponibilità di denaro se vuole, comprando i migliori freni, il miglior motore avvalendosi del miglior progettista di telai, può realizzare una vettura di grande qualità. Con altri soldi prende poi i piloti che vuole...».*

**Va bene, è un discorso che fanno tutti. Ma, insomma, com'è questo Merzario che dice essere suo? Ma come suo?**

*«Certo. Ha un contratto firmato. E i contratti firmati si rispettano. Lei ha scritto molte cose. Ha scritto che Merzario aveva ragione a comportarsi così, che io lo pagavo poco. Ma il fatto è che aveva un contratto e non lo rispetta e lei è per quelli che non rispettano i contratti».*

L'attacco è diretto. Vale la pena replicare. Dire che non si può pretendere di avere fiducia e riconoscenza da parte di chi deve solo cercarsela quando ha bisogno. È difficile questo discorso. Specie oggi. Oggi che tutti sfoderano diritti e doveri. Gli egoismi si azzuffano perché non sono più pochi, di pochi privilegiati. Esplodono quelli di tutti. E lui, tanto, herr Abarth, insiste: «Non si è levata una voce fra i giornalisti per dire che Merzario non si è comportato da persona a posto e per dire che la Ferrari non vuol rispettare un contratto. E allora che cosa ci si

## **Due grandi firme al Mugello**

1970 Mugello. Europeo Marche. Merzario coglie la seconda vittoria di fila nella torrida sfida toscana: nella foto ecco in azione l'Abarth del pilota comasco, inseguita da una Crevron B16 guidata da Redman





*può aspettare? Come ci si può, poi, meravigliare di Amon?».*

È dura, è pesante. È immediato suggerire: «Ma, scusi, perché le dice a me, queste cose? Perché non lascia intervenire gli avvocati, la Csai?».

Palla al balzo: «Certo la Csai, la Csai dovrà fare rispettare il contratto e dare le licenze...». Discorso difficile, ripetiamo, quando si entra nel campo dei diritti e doveri, degli uni e degli altri. Forse è meglio cambiare discorso. «Ma lei non voleva sapere dei piloti? Mi dia qualche indirizzo lei. Ma di giovani che hanno voglia di imparare di fare sacrifici e di firmare contratti per tre anni. Per meno no. Perché non voglio, non posso perdere tempo e denaro a preparare piloti e poi arriva qualcuno a portarmeli via». Altri nomi non ne fa. Accenna a Williams, Jonathan. «Peccato, era bravo, doveva solo imparare a correre e ad essere modesto. Poi quei capelli, quelle cravatte...».

#### **Ma lo riprenderebbe?**

*«Sì, se ha voglia di accettare i miei principi...».*

#### **E Francisci, Casoni, Baronio.**

*«Nomi, nomi. Per ora. Vedremo. Tanto non andiamo alla Temporada argentina. Non conviene. Vedremo. Prepareremo le tremila per alcune 1000 Km europee. Faremo le gare in salita».*

#### **E l'Europeo della Montagna?**

*«Possibile, possibile...».*

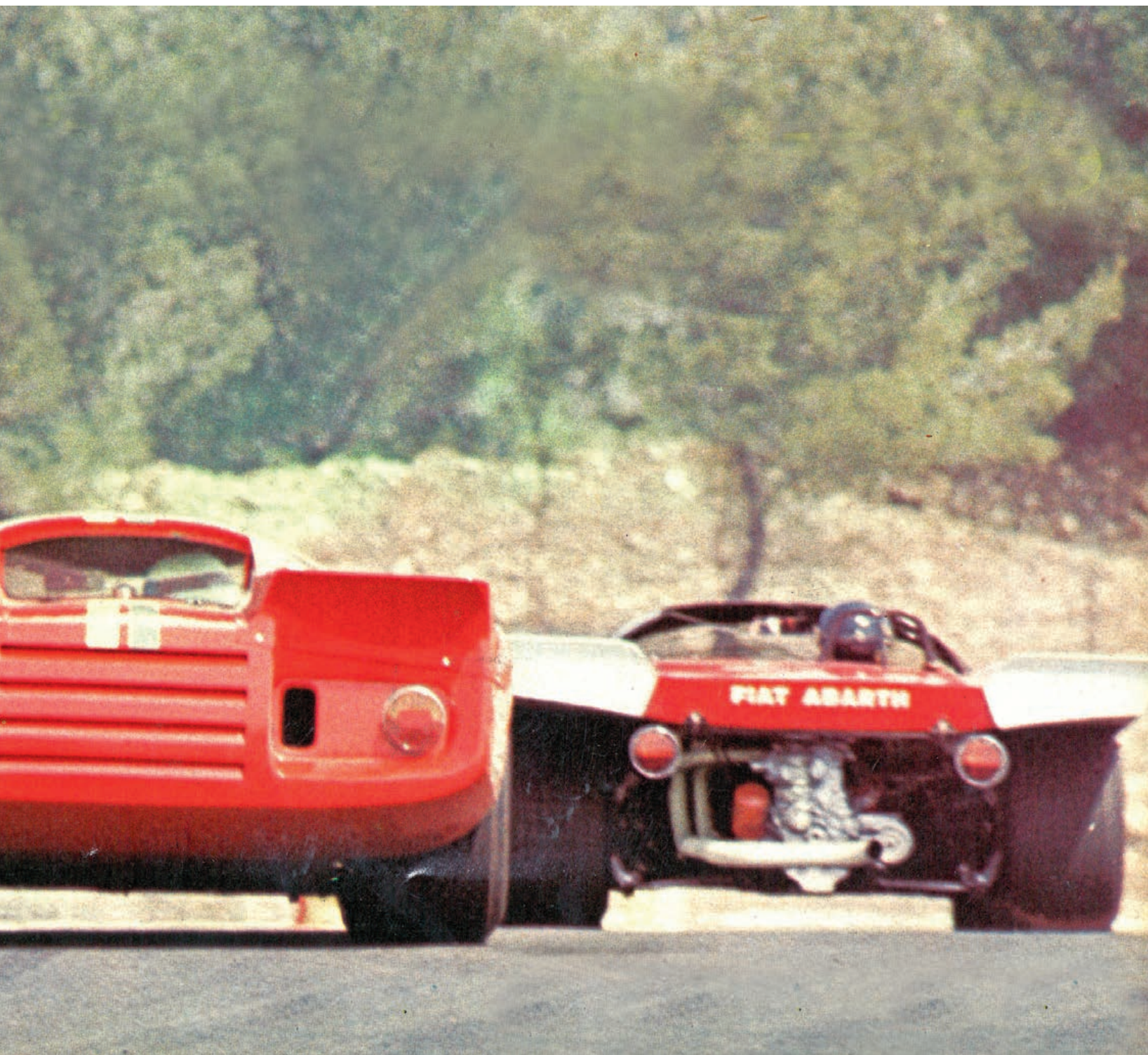
Ormai il colloquio volge al termine. C'è stata anche una parentesi su Nuvolari. Ma farà argomento a sé, una di queste settimane. Scottava ancora, però, quella storia di Merzario. E azzardiamo ancora. Ma insomma, questa boutade sull'Arturo?

*«L'ho detto no? è mio pilota...».*

#### **Che cosa vuol dire: che l'iscrive a qualche corsa? Buttiamo lì...**

*«Eh, potrebbe essere una idea!!!».*

Non resta che da arretrare, rinunciare, andar via, davanti a questo panzer austriaco di Torino.





## ALLA VIGILIA DEL VIA DELLA STAGIONE 1969, IL NOSTRO PARLA DELL'ATTIVITÀ AGONISTICA DELLO SCORPIONE, NON SENZA QUALCHE PUNTA DI VELENO

DI **CARLO BURLANDO**  
AUTOSPRINT N° 13 31 MARZO 1969

ORINO - L'Abarth che ha costruito per le strade italiane dei primi anni, quelle povere di autostrade e così ricche di curve, le macchine ideali per la gioventù macchine che fossero in grado di dare con l'ebbrezza della velocità il gusto di guidare alla maniera sportiva, a quella maniera dei grandi campioni, quali noi tutti riteniamo di essere nel nostro intimo, ha compiuto nel giro di pochi anni una autentica "escalation". È passata dall'elaborazione delle piccole cilindrate ai massimi livelli dell'automobilismo sportivo. Ecco perché abbiamo ritenuto doveroso invitare l'ing. Carlo Abarth ad un ideale microfono ponendogli dieci domande che offriamo ai lettori di "Autosprint" quale ideale presentazione di un costruttore che crede nello sport.

### **Quali sono i programmi sportivi dell'Abarth per il 1969?**

«Intendiamo partecipare con il prototipo 3000 a qualche gara tipo Targa Florio di campionato Mondiale Marche. Saremo inoltre presenti a qualche gara del campionato Mondiale Marche (1000 km di Monza, 1000 Km del Nurburgring ecc.) con il prototipo 2000. Tramite scuderie o piloti-privati parteciperanno al Challenge Europeo Turismo come è già avvenuto brillantemente con la "4 Ore del Jolly Club" a Monza. Sempre tramite scuderie o piloti privati parteciperanno al campionato europeo della montagna, gruppo 4 sport. Parteciperemo inoltre, a gare varie in salita in Italia, allo scopo di volta in volta di collaudare e migliorare i nostri mezzi».

### **Può fornirci alcune indicazioni sui nomi dei piloti che comporranno la squadra ufficiale?**

«I piloti ufficiali che fanno parte della squadra Abarth per il 1969 sono i seguenti: Johannes Ortner, Antoine Hezemans e Arturo Merzario».

### **L'Abarth ha già provveduto alla omologazione nel gruppo 4**

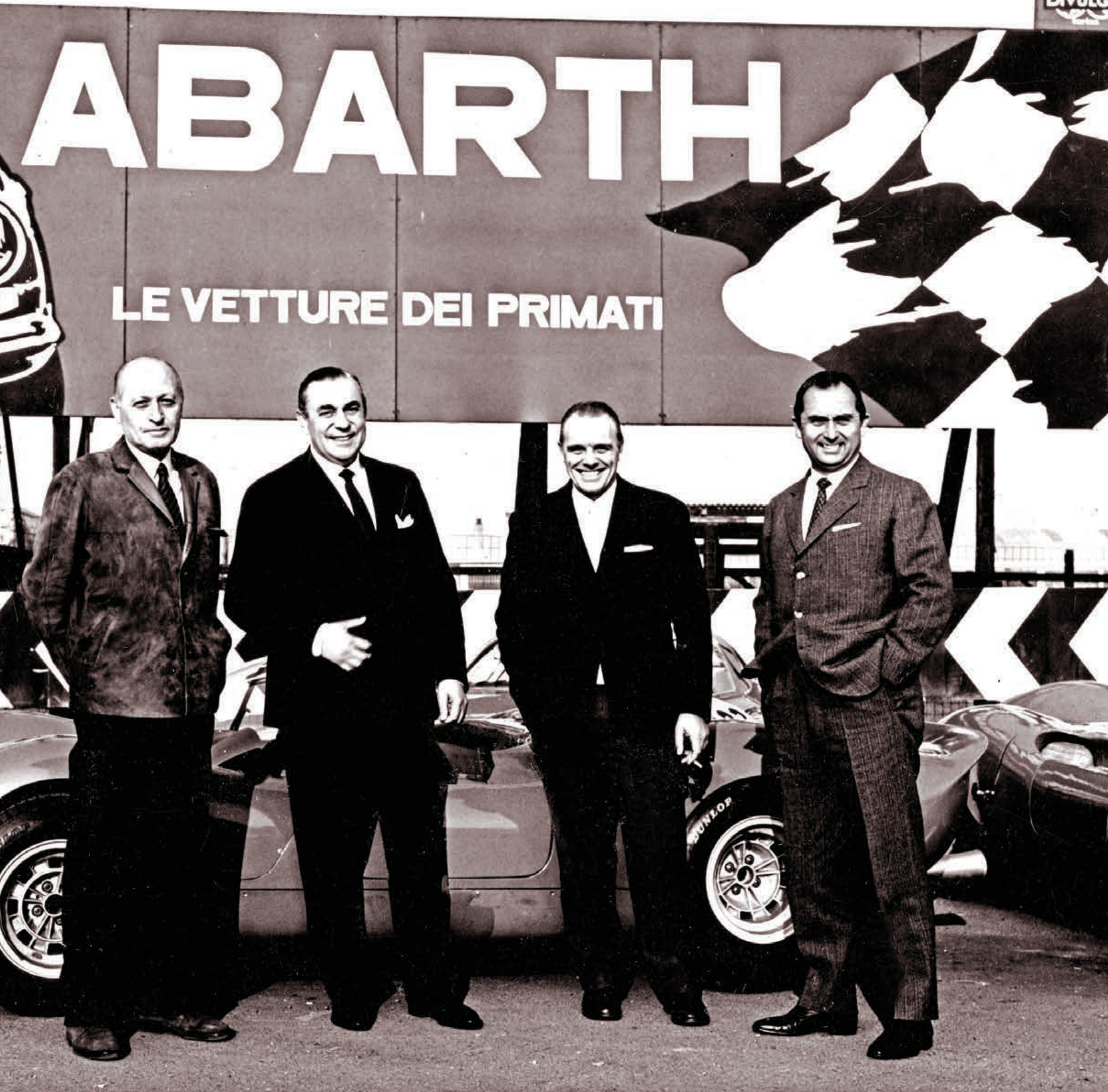


### **Le vetture dei primati**

1967: Avidano, Abarth, Moruzzi in posa davanti all'obbiettivo del fotografo per l'inizio di una nuova stagione di gare tutte all'insegna della conquista di nuovi primati



# 10 domande a **Carlo Abarth**





”

*Partecipare ai rallyes è così costoso che la mia Casa non si può permettere di affrontarne l'organizzazione. Ma giudico efficace la funzione dei rallyes per le grandi Case*

”

### **500 grandi protagoniste**

È il 1964 e siamo a Monopoli: protagoniste sono le 500 Abarth che in quegli anni permettono a molti di cimentarsi al volante

### **Sport del prototipo 2000 così brillantemente distintosi nella stagione scorsa?**

«Abbiamo chiesto l'omologazione della Fiat Abarth 2000 nella categoria Gruppo 4 sport alla sessione di omologa del 15 marzo scorso».

### **Lei ha rivolto particolare cura alla preparazione del prototipo 3000. A quali gare prenderà parte con questa macchina?**

«Praticamente ho già risposto. Parteciperemo a qualche gara, del Mondiale Marche».

### **Abarth effettuerà nel corso del 1969 nuovi tentativi di record e con quali macchine?**

«Penso che nel 1969 continueremo quella nostra tradizione di record che ci vede quasi annualmente impegnati sulla pista di Monza. Con quali vetture e su quali distanze effettueremo questi tentativi è prematuro per il momento indicarlo».

### **L'Abarth parteciperà ai principali Rallyes che si svolgeranno in Italia e all'estero? Come vede la funzione di queste gare?**

«Non è vero che l'Abarth parteciperà ai principali rallyes europei. La partecipazione a questo genere di corse è così costosa che la mia Casa non si può permettere di affrontarne l'organizzazione. Giudico assai efficace la funzione dei rallyes per le Case che hanno una grande produzione di vetture di serie. La pubblicità che se ne ricava è ottima sotto tutti gli aspetti, naturalmente, se si riesce a vincere. Purtroppo, come ho detto, la partecipazione ai rallyes oggi, è diventata talmente costosa se si vuole appartenere a quella piccola rosa di probabili vincitori, che è pressoché impossibile sperare di avere successo se non si è sostenuti da mezzi finanziari ed organizzativi imponenti».

### **Ritiene positiva la collaborazione fra Case costruttrici e industria dell'accessorio? E in quale misura è l'apporto dell'industria italiana dell'accessorio?**

«Ritengo che Ella voglia riferirsi alla situazione italiana quando parla di collaborazione fra le Case costruttrici e l'industria dell'accessorio. In Italia la collaborazione offerta dalle Case di accessori alle ditte costruttrici di vetture da corsa è minima ad eccezione forse della Marello che dedica al settore sportivo sforzi degni di considerazione. Non si può quindi parlare di un vero intessamento da parte delle case italiane per le corse automobilistiche. Inutile accennare al grave danno e di carattere tecnico e di carattere finanziario che ne deriva da questa situazione. Ella sa meglio di me, che se l'industria inglese o americana non sopperisse a certe nostre carenze sarebbe impossibile per gli italiani partecipare alle gare».

### **Cosa pensa della nuova regolamentazione internazionale?**

«Non so bene a che cosa si riferisce quando parla di nuovi regolamenti internazionali. In questi ultimi due mesi sono fiorite tante proposte che c'è da restare scombussolati. Mi riferisco ai prototipi per i quali si è parlato ancora una volta di cambiare le cilindrata. Ribadisco il mio pensiero già espresso molte volte in passato: facciamo dei regolamenti non importa quali, purché durino molto tempo. Certo, sono insoddisfatto dell'eliminazione del Gruppo 5 dal Challenge Europeo Turismo, non perché sia un difensore del Gruppo 5 le cui carenze sono state ampiamente denunciate in sede ufficiale, ma perché ci hanno costretto a correre per due anni nel gruppo 5 ed ora improvvisamente ci dicono che dobbiamo buttare a mare i materiali e i soldi impegnati».

### **Si è parlato della necessità di realizzare in Italia numerosi im-**



ACTUALFOTO





**pianti fissi. Desidereremmo conoscere il suo parere su questo punto?**

*«È ovvio che ad una proposta del genere dato l'atteggiamento attuale del Governo verso le corse su strada aperte o in salita, non si può non dare il massimo appoggio. Siamo però un po' scettici, la questione è stata tanto dibattuta in questi ultimi anni, ma senza alcun risultato pratico. Sono convinto che per gli impianti fissi non sia un problema finanziario ma un problema di buona volontà. Come sono stati trovati i denari per dotare tutti gli Automobile Club di sedi funzionali e talvolta lusuose, cosa del resto che giudico utile, penso che ora si possa varare un programma di impianti fissi per permettere allo sport automobilistico di continuare e di svilupparsi».*

**Da varie parti si sottolinea l'esigenza di favorire in misura più**

**concreta lo sport dell'automobilismo. A suo avviso, quali sono gli obiettivi più immediati da risolvere e i problemi che richiedono una soluzione urgente?**

*È necessario costruire dei circuiti fissi per dare modo agli organizzatori di far svolgere le gare, ai piloti di allenarsi e alle Case di provare*

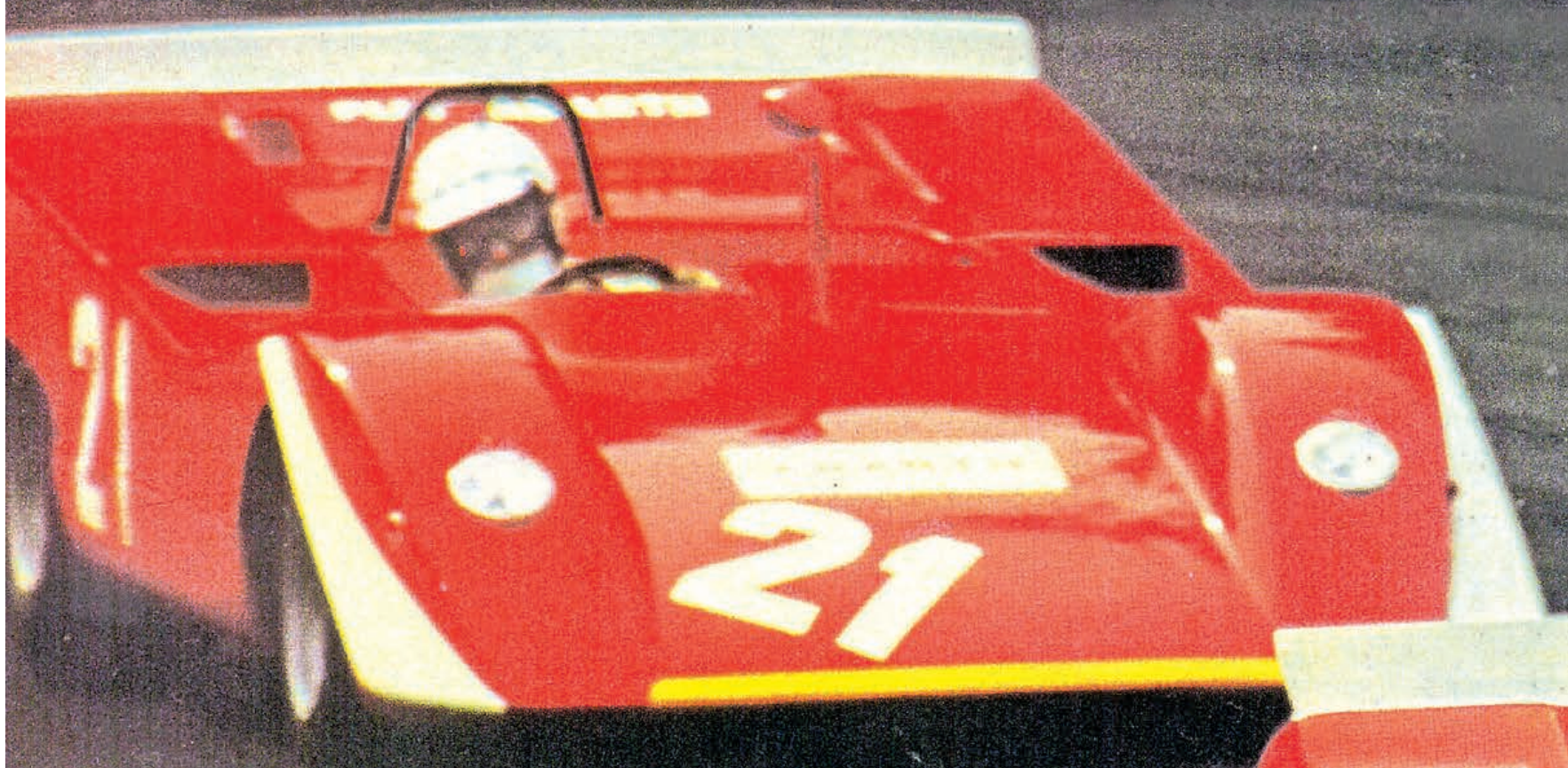
*«Penso che siano tre i punti che i responsabili dello sport italiano debbono affrontare con la massima energia. Innanzitutto l'organizzazione delle gare specialmente in circuito. Il secondo punto, che - è una diretta conseguenza del primo, è quella di costruire dei circuiti fissi per dare modo agli organizzatori di far svolgere le gare, ai piloti di allenarsi, alle Case di provare. In terzo luogo favorire gli acquisti di vetture efficienti a tutti i piloti in modo, che dispongano di mezzi idonei per espletare la loro attività».* Non ci si poteva attendere maggiore chiarezza. Carlo Abarth ha toccato con quella franchezza che è tipica dell'uomo, i mali del nostro automobilismo. L'industria dell'accessorio - lui afferma - non aiuta se non in mini-

missima parte i costruttori: ed è questa un'accusa grave confermata ancora una volta dopo i numerosi appelli rivolti in passato da altri costruttori. C'è un disinteresse di troppi per quello che è lo sport, un disinteresse che va oltre e che è quasi dispregiativo. Per non parlare della regolamentazione internazionale che è a giusto avviso definita ricca di difficoltà e di incongruenze.

In questo clima di difficoltà, di incongruenze e di assenteismo si trova lo sport automobilistico in Italia, ma quel che conta è che costruttori come Abarth continuino a battere la strada di sempre, la strada dello sport, una strada stretta, tortuosa e difficile, superando gli ostacoli con quella stessa passione e volontà con cui li superavano a vent'anni.







### **500 Km di Imola**

1969 curva Acque Minerali durante le prove della 500 Km di Imola. Davanti la 3000 di Ortner, dietro "Match" su una 2000, che sarà 8° assoluta in gara, dopo 61 giri di corsa

**ORINO** - La vittoria Abarth al Mugello ha, in un certo senso, cambiato le carte in tavola: le guizzanti vetture torinesi ritenute per ovvie ragioni delle Purosangue della salita hanno in parte dimostrato di adattarsi bene anche in gare di media durata. Se in alcuni ambienti il successo pieno della Casa di

Corso Marche ha destato una certa sorpresa, all'Abarth, un positivo risultato era in parte pronosticato. *«Non credevamo che una vittoria al Mugello destasse tanto interesse, e pensare che l'ingegner Abarth considerava la gara toscana, niente più di un rallye»* ha ricordato il dottor Avidano nel corso della nostra visita in Corso Marche. Qui il successo del Mugello, dopo l'euforia iniziale, è stato presto ridimensionato. L'ingegner Abarth, che ci ha ricevuto dopo una breve vacanza al mare, ha tenuto a precisare, a parte la ottima condotta di gara dei suoi piloti in particolare modo quella di Merzario, che le sue vetture erano particolarmente idonee ad un percorso del genere.

*«Mi dispiace che qualcuno abbia messo in dubbio la regolarità dei miei quattro cilindri»* ha commentato il boss della piccola fabbrica torinese. *«È stato Koch, il pilota che ha partecipato al Mugello al volante della personale 908 Porsche, al rientro in Germania, a mettere in dubbio la effettiva cilindrata delle mie vetture. Ha detto che non si trattava di due litri ma di motori con ben 1000 cc di più. No! non si tratta di CV, le ottime prestazioni*

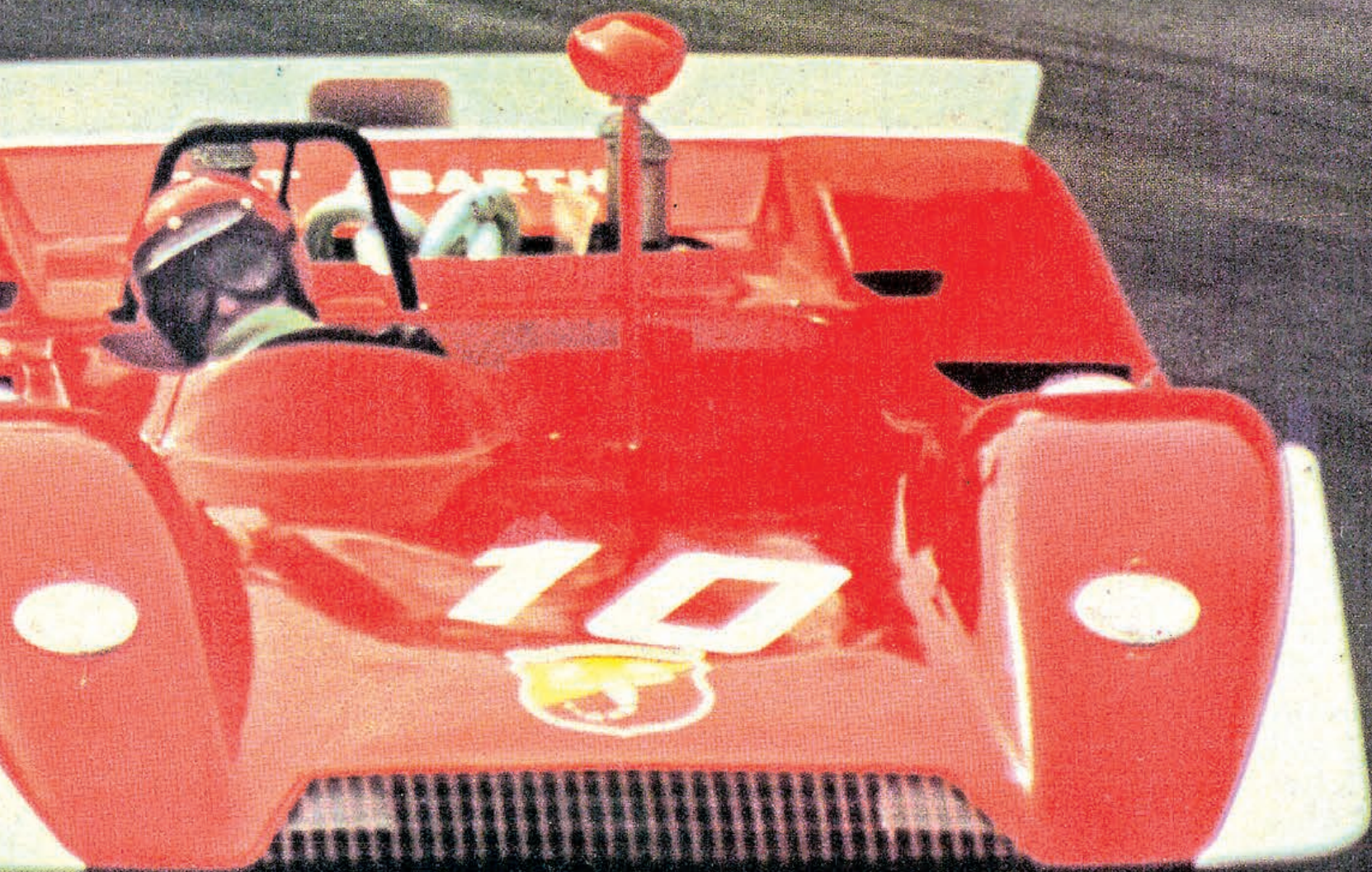


# Abarth

## sfida l'Alfa

ALL'INDOMANI DELLA VITTORIA AL MUGELLO  
1969, TORINO RILANCIA FORTE SUL FRONTE  
DEI MOTORI TRE LITRI. ECCO COME

DI **CARLO MICCI**  
AUTOSPRINT N° 31 4 AGOSTO 1969







52

ABARTH

ABARTH



ottenute alla maratona appenninica dalle mie due litri, vanno ricercate nelle loro particolari doti di facilità di guida. Possiamo dire apertamente che non possediamo più di 250 CV, ma grazie a quella soluzione tecnica che tutti mi hanno sempre criticato, abbiamo ottenuto, una vettura così "docile" che in certi particolari tracciati, ci consente una assoluta supremazia».

«Ci basterebbe un incremento di una quindicina di CV, per renderli molto più sicuri anche in altre condizioni», ha commentato l'onnipresente Avidano. In realtà questo piccolo incremento, all'Abarth lo si è cercato sin dalla fine della scorsa stagione. Sulla base delle esperienze del 4 cilindri, si era data una certa libertà ai tecnici. La cosa è stata portata in porto, ma i risultati, nonostante la applicazione del sistema ad iniezione Lucas, non ha dato i risultati sperati: mancavano sempre quei quindici CV. Così ora giace abbandonato in un angolo del reparto corse. Si è tornati a gareggiare con il collaudato vecchio propulsore, che nel periodo invernale ha ricevuto una cura particolare al sistema di lubrificazione, cosa che lo ha reso meno vulnerabile. Abarth evidentemente non aspettava altro che questa affermazione del Mugello: quella sua idea del motore a sbalzo, ha finalmente scosso un po'. E ora ne approfitta per parlarne: «Parlano di tre litri! Ma allora non si è ancora capito che, il motivo del successo dei nostri prototipi, è dovuto soprattutto al minimo peso ed ingombro del quattro cilindri che adottiamo. Naturalmente anche la potenza ha il suo considerevole valore. La validità del motore a sbalzo, trova riprova in quanto sta accadendo in F. 1. Ultimamente non si è cercato di caricare sempre più il retrotreno? Ma lasciamo perdere... Certo nel nuovo tre litri, non ci sognamo minimamente di adottare una soluzione a sbalzo. Sarà posteriore centrale come il precedente modello, più corto e soprattutto dovrà avere caratteristiche di particolari docilità di guida. Io credo che la nostra tre litri, anche con i suoi 365 CV attuali grazie alle caratteristiche del telaio, sarà certamente all'altezza della situazione».

In officina abbiamo potuto osservare in fase di ultimazione la nuova tre litri a "cuneo". Appare più raccolta, il telaio ha un passo sensibilmente più corto di circa 13 cm. Di motori tre litri otto cilindri ne abbiamo contati 4, uno sempre con due valvole cilindro, ma con l'alimentazione ad iniezione era pronto per la sala prove. Prendendo in considerazione il "contenuto" passo della nuova tre litri, abbiamo chiesto all'ingegner Abarth, se anche con il nuovo prototipo, gli interessi agonistici rimarranno legati alle corse in salita.

«No! Assolutamente, dovremmo esordire a Imola, anzi in quell'occasione vorremmo essere presenti con quattro vetture, due due litri, e altrettante tre litri. Una nuova e l'altra quella dello scorso anno opportunamente aggiornata. Per quanto riguarda le due litri non ci sono problemi, stiamo terminando come ha potuto vedere un nuovo telaio con guida destra, realizzato appositamente per la gara di Imola. I piloti per queste vetture li abbiamo, ma per il tre litri, siamo per il momento in alto mare. Ci mancano gli uomini adatti. La preparazione di questo prototipo per questa ragione ha subito un sensibile ritardo. Il tre litri era nato per tenere "calmo" Schetty. Ma questo ultimo ha preferito la via di Maranello. In questo momento il problema uomo è piuttosto sentito. Non vorremmo bruciare Merzario, questo pilota, ha dimostrato una certa maturità, superando anche certe mie previsioni, ma occorre essere prudenti».



”

*Il tre litri era nato per tenere "calmo" Schetty ma quest'ultimo ha preferito la via di Maranello. Adesso però non vorremmo bruciare Merzario*

”

### **Merzario rivelazione**

Il 1969 rappresenta una stagione davvero fondamentale nella carriera di Arturo Merzario, autentica rivelazione in un'annata ricca di grandi soddisfazioni per lui e per lo Scorpione



# Faccio io le **domande!**

VI PIACE ABARTH?  
DOPO QUESTO INCONTRO  
SICURAMENTE DI PIU'. LO  
SCRIVE SABBATINI IN SEGUITO  
A UN'INTERVISTA CAPOVOLTA  
TRA LUI E IL FONDATORE DEL  
MARCHIO DELLO SCORPIONE...  
SCOPRIAMO PERCHÉ

DI **MARCELLO SABBATINI**  
AUTOSPRINT N° 51-52 21 DICEMBRE 1970

**T**ORINO - Come mai siete all'Abarth? Chi vi ha lasciato così presto in libertà? Avete avuto del tempo libero all'improvviso e casuale? Arrivare in Corso Marche, di lunedì 11, lunedì qualsiasi di una (scorsa) settimana qualsiasi ritrovarti timidamente per una mezz'oretta seduto in anticamera con un Autosprint in mano, poi essere introdotto nell'ufficio-senza-una-spilla-fuori posto dell'ing. Carlo Abarth, e sentirti apostrofare così; tu che eri venuto - un po' timidamente perché senza preavvertire - a portare una copia del giornale fresco di tipografia bolognese, sapendo che il signor Abarth è uno dei lettori che più si indispettisce (bontà sua) perché - essendo a 300 km da Bologna - il tuo settimanale non può vederlo prima del martedì mattina (treni e poste permendo), beh, confessalo, ti senti perlomeno un po' stupito!... E lui che imperterrito continua: **«Ma ha perso la parola? Eppure la sua penna la so e la leggo facile.** - Ora siamo passati al lei - **Pizzica abbastanza, no? Lo dicono tutti, mi pare. E adesso si stupisce? Di cosa? Di essere intervistato? Ma era tanto tempo che ne aveva voglia. Perché lei si diverte a scrivere, dare giudizi di qui e di là. A condizionare piloti. Sì, perché lei, non faccia adesso il modesto, li condiziona. Li trova lei per chi ne ha bisogno...».** Trovato il varco, non ti dà tregua. Perché lo diverte. Si vede. Anche a farti sembrare chissàcchi... **«E si stupisce che l'intervista stavolta la faccio io? La voglio fare io? Lo desideravo da molto. Allora le domando: vuole essere gentile? Può dirmi se posso avere un corridore? Dico**

## *Quel gran bis al Mugello*

Quello con il circuito stradale del Mugello è stato davvero un rapporto molto particolare per l'Abarth che ha conquistato due vittorie consecutive nel 1969 e 1970 firmate da Arturo Merzario



ACTUALFOTO













ACTUALFOTO

**un corridore della Ferrari?».** In quei giorni, per la cronaca, si era ancora ai primissimi contatti dell'ormai varato club Ferrari-Abarth. Per Merzario l'accordo era raggiunto. Per Giunti, in quel momento, l'ing. Abarth non aveva ancora idee chiare. Era rimasto solo con l'impressione del romanino che gli sgattaiolava via dallo stand del Salone di Torino, senza poter avviare un discorso conclusivo. E non era riuscito ancora a riparlarsi (cosa che è avvenuta successivamente a questa intervista capovolta).

## L'accusa

**«Allora, posso averlo quel pilota?».** E lo chiede a me? **«Sì a lei. Perché è lei che me li prende e porta via. Avevo combinato tutto bene con Merzario. Sapevo che potevo contarci. E poi salta su lei con quella storia della Tecno: che Merzario forse corre con la Tecno F. 2. Me lo stranisce, me lo fa impegnare di più. E io che già di domeniche con Merzario ne avrò poche, pensi se corre pure in F. 2... A me i piloti chi li dà? Se non li trovo così, dove li prendo? Quelli buoni, dico. E così lei me li porta via. Allora mi fa avere Giunti?».** Lo scherzo scivola sul pesante. Ma con Abarth è così. È un po' come Ferrari. Se sono in vena, se vogliono girarti l'abito addosso, non ti danno tregua. Ti mettono alle corde. E ti senti un Benvenuti con Monzon. E non puoi reagire. Perché, in fondo, cosa ti dicono? Anzi. Ti fanno ruotare come un pavone, se uno ci sta. L'importante è non starci. E per non starci continua, come me, a farti intervistare. È un modo di vendicarsi no? con questi giornalisti che, se possono, gli fanno mangiare fiele. Fiele per un lavoro di settimane, mesi, che viene buttato all'aria da poche righe di inchiostro, che chiosano una classifica, un risultato. **«Vuol rispondere alle mie domande? Perché non mi dice che cosa pensa di Merzario? Me lo vuol portar via perché?».** «Io portarglielo via? Ma prego...». **«Sì, perché anche lei sa che è maturato. Non parliamo del Merzario Arturo di Civenna; parliamo di Merzario pilota. Io lo avevo prima e l'ho riavuto dopo l'esperienza Ferrari e lo trovo maturato. Molto. Ha imparato. Anche se adesso ti dice pure come vuole messa la macchina, toglie mezzo camber lì, dammi quella ruota così, e qualche giro in meno sotto, sopra. Sa che cosa le dico? Che io veramente i piloti così non è che li intenda troppo come collaudatori. Io desidero quelli che ti fotografano il rendimento di una macchina, che ti riferiscono quello che essa rende, manifesta, dimostra. E così tu puoi giudicare e fare le correzioni. Sì, un cronista. Ecco: un collaudatore-cronista. Ma poi devi farlo quello che le loro impressioni ti suggeriscono. Non lasciar perdere e rimanere delle tue idee. Se le loro impressioni non collimano con quelle di te che hai progettato la macchina. Ecco perché mi piaceva Schetty. Lei cosa pensa di Schetty? Peccato...».** «Peccato, peccato cosa?» **«Dica lei cosa pensa. Io so cosa penso. Io so che Schetty doveva ancora maturare. È andato troppo presto alla Ferrari. Aveva ancora bisogno di un anno qui in Abarth. E invece è andato. Ha avuto le sue responsabilità. Ha vinto. Ha dovuto mantenerle. E si è trovato di fronte ad altri più preparati. Capita poi trovarsi con un problema di coscienza e di orgoglio. Lei che pensa?»**

«Ma, veramente, credo che sia stata una scelta... Lei parla di quella da

”

*Vuol rispondere  
alle mie  
domande?  
Perché non  
mi dice che  
cosa pensa  
di Merzario?  
Me lo vuol  
portare via  
perché?*

”

### **Ortner re delle salite**

Nelle sfide in salita, come in pista, Ortner ha spesso lasciato il suo segno con una vettura dello Scorpione con le quali ha corso dal 1966 al 1971



”

*Parliamo di Merzario pilota. Io lo avevo prima e l'ho riavuto dopo l'esperienza alla Ferrari e lo trovo maturato. Molto. Ha imparato*

”

### **Mugello 1970 che duello in casa Abarth!**

A destra, Kinnunen in azione al Mugello nel 1970 a bordo di un'Abarth. In quella edizione il finlandese fu battuto dopo un appassionante giro finale dal compagno di squadra Merzario che alla fine riuscì a prevalere per un soffio, appena 3,4 secondi. Fu un giro rimasto impresso negli occhi di quanti poterono ammirare i due campioni, probabilmente i più grandi stradisti della loro epoca

collaudatore assistente sportivo?». **«Sì, appunto».**

«Bene, una scelta -forse opportuna. In fondo – replico - mi aveva detto che pensava di correre ancora due o tre anni. Quindi se un pilota, un pilota che vuol correre da professionista, che non è ancora arrivato al vertice, si programma così, forse è meglio che lasci. Anche perché certi rapporti, la storia del "più lento" in alcuni tracciati con la 512, giocano». **«È per questo che dico doveva rimanere un anno di più con me. Allora non parlava di smettere. Allora Schetty era diverso. Aveva già i suoi problemi, le sue scelte familiari, però voleva correre e poteva migliorare. Ora così, correre qualche volta per sostituire un collega, collaudare delle macchine, come si dice? A freddo, fare l'assistente dei box, certo è bello, sicuro, sei nella grande Ferrari e nella grande Fiat. Però è un'altra cosa? Per chi nasce pilota, dico...».**

## **L'errore**

«È vero. Ma forse è anche la scelta di un giovane con due lauree, il cui obiettivo è crearsi un domani diverso; forse avendo valutato di non poter diventare altrettanto grande come altri campioni che ammira. Come Graham Hill che era un po' il suo simbolo». **«È così. Ma non è più Schetty. Lo Schetty che mi trovai in casa. Peccato. Ma, come dice lei, è giusto. È meglio. Però io dico peccato. Perché Schetty non fa più il vincitore, ma l'organizzatore dei vincitori. Sarà un merito anche quello. Una dimostrazione di capacità. Ma non è lo stesso. Perché, vede, mi dispiace che sia andato via da noi un giovane, un pilota, per finire come mezzo direttore sportivo in una grande Casa. Come sono un po' i frutti. Quelli che vedi ti stanno maturando bene, vengono bene, gli manca ancora un po' sole in più. E scopri che te lo tolgono dalla pianta».**

«Sì, una immagine giusta, bella. Solo che si parla di piloti. Ed è una dimensione diversa. Perché c'è qualcos'altro che induce o sottrae a queste scelte. Non solo chi ti toglie dalla pianta. E si fa il pilota se si ha la convinzione di farlo. Senza programmazioni che ti frenano. Perciò è più giusto così». **«Certamente, ha ragione lei. È più giusto. E mi dispiace, un po'. Perché stavolta abbiamo la stessa idea. Sulla programmazione della vita da pilota. Però mi ha detto poco sa? Cosa farà Ferrari, me lo dice?».**

«E lo chiede a me? Forse non lo dirà nemmeno nella sua conferenza stampa... (E così è stato, in pratica. Perlomeno per quel che voleva Abarth, cioè per quante domeniche - e quali - avrebbe potuto avere Merzario e Giunti sulle sue macchine). **«Bell'affare. Se non me lo dice lei, dove riesco a saperlo?».** «Telefoni a Ferrari...». **«Sì, e gli chiedo quando mi dà il pilota... Ma già fa molto a permettermi di adoperarli. Così per ora sono sempre con Ortner».**

«Ortner? Ma non smetteva?». **«No. Si vede che ha ancora tempo per finire il suo garage. Non farà più come l'anno scorso. Un impegno a metà. Pilota e collaudatore. A metà. Ma l'Abarth fa guadagnare denaro, cosa crede? Non è come voi credete (e riecoci al voi!). Perciò Ortner rimane. Anche perché l'aria di Torino gli piace... Ci sarebbe anche Brambilla. È simpatico, bravo, un lavoratore onesto, sodo, generoso. Ma ha le monoposto per capello... E lui vuol trasformare. Trasforma troppo...».**





L'intervista diventa strana a questo punto. Non è più nemmeno capovolta. È un monologo. Come è più giusto che sia. «**Oh, questi piloti. Ce ne sono 5 che fanno il bello e cattivo tempo. E si dividono come loro aggrada. E gli altri imparano**».

Uno sguardo di Abarth si posa, quasi con tenerezza, sul grande pannello alle sue spalle, dove le fotografie sono dieci, cento, centinaia. Di tutti i piloti più importanti, di ieri e di oggi. Che con Abarth hanno avuto tutti un po' a che fare. Da un semiconosciuto neozelandese che, allora, nessuno ricordava chiamarsi Hulme, all'amicissimo Hermann, che è il tedesco col quale si intende meglio, perché parla anche italiano con questo signore austriaco di Torino che si fa nero se qualcuno dice che non è italiano. Ma sentiamo il monologo.

## I guai ACI

**«I guai nostri sono all'ACI. Mi dica? Che cosa fa l'ACI per lo sport? Costruisce grattacieli. Adesso la nuova CSAI. Che cosa fa la nuova CSAI? Molte promesse ho letto. Ma le farà? Può farle? Dobbiamo giudicare l'ACI per lo sport? Avevamo un autodromo a Roma, dove bene o male d'inverno si poteva provare. L'ha preso l'ACI. E**

**l'autodromo non c'è più. Non si prova. E dove proviamo, adesso? Nel nostro campo d'aviazione, qui dietro. Tra i birilli di gomma. Se non c'è nebbia. Altrimenti ti tocca andare al Castellet. Come faremo, adesso, con la 3000».**

## L'epitaffio

«Beh, c'è sempre Monza».

**«Monza? Cosa è Monza? Quell'autodromo dove ti aprono i cancelli quando dicono loro, paghi l'affitto della pista, te li chiudono quando dicono loro. Ma lei queste cose non le scrive. Perché è diventato troppo diplomatico. Lei non più zanzara...».**

E si volta. Prende da Avidano, che imperterrito aveva seguito tutta la conversazione con un sorrisino (di rivalsa?) sulle labbra, una scatola blu quadrata e me la offre. C'è un bellissimo Scorpione di bronzo, di quelli che i piloti Abarth vanno matti per averlo, alla premiazione della squadra e dei clienti vincenti. C'è sopra una targhetta: "alla zanzara con simpatia, lo Scorpione", c'è scritto. Sta a vedere che è l'epitaffio. Della zanzara. Uccisa dallo Scorpione (con questa intervista - capovolta - naturalmente... ).

**AUTO  
SPORT**









# Nuova coda dello **Scorpione**

FIAT RILEVA IL MARCHIO E LA CESSIONE  
DIVENTA REALTÀ. AUTOSPRINT SVELA  
TUTTI I RETROSCENA DELL'OPERAZIONE

DI **MARCELLO SABBATINI**  
AUTOSPRINT N° 36 6 SETTEMBRE 1971

Qualche settimana fa, prima delle ferie (ricordate?) vi avevamo accennato ad un'intervista di Abarth. Fu quando raccontavamo della famosa felice frase sul "falegname Tyrrell" che ha dimostrato a tutti come costruire una macchina da corsa vincente. C'era un pizzico di autocritica forse in quelle parole e non ne sapemmo cogliere il risvolto. Il significato amaro. Anche se le ulteriori sfumature di quell'incontro di piena estate col simpatico costruttore, viennese d'origine ma italianissimo di spirito (tranne che per intuire le sfumature partenopee di Giovannino Salvati) non offrivano appigli per una interpretazione così definitiva nel quadro delle ulteriori prospettive - oggi contestate - della Casa. Però, bisogna confessarlo, qualcosa ci indusse a ritardare l'uscita del servizio, che era nato dall'occasione di mettere a fuoco quello che era in quel momento (ed è ancora) il delicatissimo nuovo problema della Formula Nazionale Italia. Una decisione che naturalmente non ha mancato di sollevare delle proteste tra i preparatori, ché tutti, più o meno, ambivano a essere compresi in questo particolare giro della formula nazionale all'ombra Fiat. Mentre tra i giovani piloti, nonostante quello che si poteva temere per i "parchi" esistenti delle F.850 e Ford, ha riscosso un tale successo che - ci risulta - alla Csai sono già arrivate una sessantina di lettere-prenotazione delle monoposto tricolori (ed alcune anche dall'estero!). Qualcosa dunque ci indusse a far aspettare questo servizio. La settimana scorsa addebitammo alla carenza di spazio il ritardo ulteriore di queste prospettive per le 100 monoposto. È vero. Ma c'era un sibillino: "Che sono?" nel titolo dell'annuncio. Perché, nel frattempo, la notizia dell'assorbimento Abarth da parte della Fiat era arrivata in redazione; era stata valutata in tutti i suoi risvolti, controllata e infine

## **Una bomba in piena estate**

In piena estate 1971 scoppia la bomba Abarth: la Fiat assorbe il marchio dello Scorpione, la Squadra Corse viene sciolta e il reparto sportivo è rilevato da Osella



”

*Si sapeva che era in scadenza o scaduto l'accordo con la Fiat di contributo a vittoria che aveva permesso ad Abarth di proliferare industrialmente*

”

aveva cozzato contro un amichevole invito da Torino, che garantiva che “niente era vero”. Almeno al momento. Invece, quando già Autosprint era in edicola, la notizia è venuta fuori lo stesso. Ed ecco perché ora siamo qui a scriverne tutti i retroscena e le implicazioni, anche se manca la solita conferma ufficiale. Anzi finirà per arrivare una smentita o un “no comment” di circostanza. Quelle smentite alle quali ormai non crede più nessuno. Vedi precedenti casi Citroen e Ferrari...

## Il reparto corse smobilita

Che cambiamenti fossero possibili all'Abarth non era un mistero. Da un anno la situazione aziendale si era appesantita, ma l'ing. Carlo aveva con abbastanza docilità accettato certi aut-aut operai a livello della situazione aziendale Fiat, certo diversamente più florida. Tra l'altro si sapeva che era in - scadenza o scaduto quel tal accordo di “contributo a vittoria” che aveva permesso (da quando l'Abarth - succeduta alla Cisitalia - aveva portato il boom delle minivetturine Fiat a vertici notevolissimi) alla azienda di Corso Marche di proliferare industrialmente e di mantenere comunque una sua ambiziosa presenza sportiva. Scaduto quell'accordo, che forse alla Fiat non avevano calcolato quello che poteva costare con l'abilità di Abarth di sommare in tutta Europa e nel mondo vittorie domenicali con una clientela affezionata e crescente, la situazione finanziaria si faceva delicata. Anche perché l'azienda si era ingrandita e certi programmi vetture non avevano ottenuto il risultato sperato.

Così si andava avanti in uno strano tira e molla. Che è stato condito da un tentativo di monoposto F.1, in un pizzico di risentimento per l'operazione Ferrari, nelle ambizioni addirittura di realizzare una vettura Can-Am con motore Chevrolet, se non un prototipo 3000 con motore Ford anziché Abarth. Tutte iniziative chiaramente di pungolo per la Fiat. Intanto la situazione congiunturale delle aziende è maturata ancora peggio e al dunque la Fiat deve aver fatto un po' di conti. L'Abarth è una Casa di Torino, certo finora più fiancheggiatrice della Lancia, il cui rilevamento ha dovuto subire per carità di patria. Poi c'era la questione dell'ottima iniziativa di un prototipo A112 con una «bombetta» di motore che meritava attenzione. Così, in questo quadro, ha preso corpo la svolta. Anziché sfociare in forme nuove di sovvenzioni, magari per il momento rilevando solo la quota azionaria del socio Abarth Scagliarini, quello che gli offrì modo di cominciare 22 anni fa, la Fiat è entrata a Corso Marche. Si vuole che tutto dati dall'agosto, con convalida dall'ottobre. Certo è che, a datare da quel giorno, l'Abarth ha praticamente annullato i suoi programmi sportivi. Le corse affrontate da Merzario e Ortner in seguito, non lo sono state più con macchine ufficiali con le strisce bianche della Casa, ma con i colori del team Osella, cui a inizio anno erano stati girati tutti i clienti da assistere. Dal ritorno dalle ferie la maggioranza degli operai del reparto corse Abarth è già armi e bagagli da Osella. Con l'ingegner Tomaini. Si dice che, alla fine saranno in 14 i trasmigratori. Più, si dice, l'ingegner Jacoponi. Questo mentre nella fabbrica (ormai sempre più Fiat) si continua la realizzazione delle marmitte e la preparazione dei motori sportivi Fiat mentre si avvia l'operazione A 112, delle quali è prevista una produzione intanto di 10 al giorno. Il reparto corse Abarth dunque smobilita emigrando in casa Osella. Dove sono arrivati, oltre ricambi e uomini (piloti com-



### Il 1968 di Abarth

Sopra, 1968 4 Ore di Monza. Da sinistra Pam, Merzario, Hezemans, Abarth, Williams, Schetty, Ortner, Goedemans. A destra 1968 Monza Trofeo Angiolini 500





fotografie ACTUALFOTO





”

*Di Abarth tutto  
si può dire meno  
che non abbia le  
corse nel sangue  
e sacrifici  
a questa  
passione molta  
tranquillità,  
che potrebbe  
avere un uomo  
arrivato  
come lui*

”

presi) anche 6 prototipi due litri, 2 tre litri e 10 barchette mille. Una bella flotta, non c'è che dire. Che fa un bel gruzzolo di milioni. Ai quali si vanno ad aggiungere quelli spesi per il nuovo capannone. Tanto che viene un dubbio: ma dietro Osella chi c'è? Chi è che a Torino, mentre l'Abarth si arrende nella sua troppo cresciuta dimensione, mantenendo un nome ma senza più appagare la sua passione sportiva può permettersi il lusso di questo nuovo tentativo? Ed è a questo punto che sovviene l'illuminante giudizio sul "falegname scozzese" di nome Ken Tyrrell. E diviene la morale di una favola che magari ricomincia nel più razionale alveo di una struttura essenzialmente sportiva, meno macchinosa, ma certamente più efficiente. Comunque tale da apparire una passione che, anche per Abarth come Ferrari, è davvero una singolare droga-elisir.

## Intervista rivelatrice

L'aria era ancora calda quel giorno di piena estate, quando arrivammo a Torino per questa intervista. Ma Carlo Abarth era in frigo, nel bunker alle spalle (sotterranee) del suo ufficio abituale. Una spartana scrivania, qualche sedia, un grande tabellone di fianco, dove si poteva occhieggiare un enorme disegno stilizzato di quello che certamente era il prototipo della monoposto Formula Italia. Il tutto ben conservato, con aria condizionata freddissima, tanto era la necessità assoluta di mantenere la giacca. La carica umana del personaggio quella di sempre, la migliore. Molto efficace come vitalità, come arguzia, come pronta battuta. E ricco di notazioni di assoluta validità. Un giornalista nato anche lui, come Ferrari. E nessuna preoccupazione traspariva, tantomeno la "rivoluzione" che stava maturando in quei giorni. Rivoluzione perché cambierà molto del suo modo di essere Abarth il costruttore, dopo; l' Abarth del quale tutto si può dire meno che non abbia le corse nel sangue e sacrifici a questa passione molta tranquillità, che potrebbe avere un uomo arrivato come lui. Ma sono i fenomeni alla Ferrari, quelli che soltanto - nonostante tutto - hanno permesso in Italia di mantenere accesa questa fiaccola anche nei momenti più difficili.

E l'intervista cominciò; quasi un monologo, che vi permetterà adesso di capire tutti i risvolti di quella Operazione Formula Italia, alla quale indirettamente ha finito per essere legata tutta la nuova condizione dell'Abarth. Una operazione che risulterà alla fine l'unico legame sportivo della Casa dello Scorpione con le corse e forse, magari, anche l'unico definitivo legame dell'ing. Carlo Abarth con la sua azienda nouvelle vague societaria che, nata Scuderia, è diventata fabbrica con 250 operai dal lontano 1949.

*«Cominciò tutto con un sondaggio dell'ing. Rogano. Quando sapevo che erano anche in ballo ipotesi Ferrari o Tecno. Che declinarono. E allora si riparlò dell'Abarth, anche se speravo di esserne fuori, perché - lei lo ha scritto con un pizzico di cattiveria - con le monoposto c'era una pratica ridotta. Non c'erano altri nomi, in giro. Era la Fiat che aveva subito chiarito, ai primi incontri con i dirigenti Csai, di non voler troppe complicazioni, dieci o 50 preparatori che svolgessero un tema tecnico. Torino voleva una macchina sola, unica, realizzata con parti meccaniche e motori che essa metteva a disposizione più o meno direttamente e assemblate da uno solo. Con la Csai che avrebbe dato le garanzie di*

### Le corse su strada nel Dna

Sopra, 1969 Coppa Chianti. A destra, Targa Florio 1969: per l'Abarth le corse su strada sono state il palcoscenico privilegiato in un'epoca in cui certe gare venivano seguite da una folla davvero oceanica





fotografie ACTUALFOTO





”

*Per la futura  
F. Italia non  
voglio prendere  
un solo pezzo in  
Inghilterra.  
Dobbiamo  
dimostrare che  
anche in Italia  
abbiamo i  
materiali giusti  
per realizzare  
una vettura  
da corsa*

”

### **Premiato dal Drake**

È il 1957 Enzo Ferrari premia Carlo Abarth: tra Cavallino e Scorpione i rapporti non sono sempre stati idilliaci, ma tra il Drake e il costruttore nato a Vienna c'è sempre stata franchezza e in alcuni casi anche collaborazione

uniformità agli acquirenti. E venni interpellato io. Decisi di accettare ma con la garanzia, chiesta e ottenuta, di non avere interferenze nella realizzazione di questa miniposto che mi auguro davvero possa contribuire a dare una spinta ulteriore alla formazione di giovani piloti in Italia anche se, per quanto mi risulta, non ne mancano certo. Casomai c'è colpa in Italia di non saperli apprezzare, valutare, dargli modo di crescere».

E qui Carlo Abarth torna alle idee che gli sono care, quelle che ha sempre espresso. Al modo come si può ottenere da un pilota il meglio, quello che con gli italiani non si fa. O li si esalta troppo subito, e non solo da parte della stampa, dice - o li si getta nel cestino del disprezzo. «Sono tutti bravi. Chi può dire che de Adamich sia finito? E Nanni Galli cosa ha da invidiare agli altri giovani definiti speranze in Inghilterra. E così Merzario, Naddeo, gli stessi Francisci e Salvati che hanno idee particolari per la loro attività, che forse non riesco a comprendere in pieno, ma che sono pur sempre elementi notevoli. E mi parlano bene di Fontanesi. Vaccarella, poi è un professore, ma è sempre un pilota che dà garanzie di rendimento come pochi. Non sono molti i Paesi che hanno tanti nomi di ragazzi promettenti come in Italia. Eppure noi non sappiamo apprezzarli. Abbiamo un Merzario che è un vincitore nato. Solo che bisogna condizionarlo. Io so come farei. Dovrei fargli almeno una scuola di mezz'ora al giorno, bisogna farlo lavorare, essere uomo. Oggi si sente troppo divo. E Nanni? Tra due anni può essere come Ickx, ma non lasciamolo amareggiato a cercarsi una macchina all'estero».

Il discorso può tornare ormai alla Formula Italia. Anzi vi è direttamente collegato: «Certo troviamo piloti nuovi. Però, oltre le monoposto scuola, bisogna dargli uno sbocco, un futuro. Comunque la cosa non riguarda me. Io debbo solo costruire una macchina. E l'ho detto subito alla Csaì. Deve essere una macchina come dico io e comunque con prospettive di produzione di almeno cento vetture. Altrimenti non mi impegno. Perché solo così ha senso la cosa. Io ho già i disegni, li vede. E sto preparando il manichino. Sarà pronto presto (ormai dovrebbe esserlo, ndr). Poi verrà il prototipo (che faremo vedere al convegno delle Commissioni Sportive a Firenze) mentre con due giovani collaudatori, che la Csaì stessa mi segnalerà, più ho intenzione di utilizzare Merzario e un altro pilota credo, manderà avanti i test per definire la messa a punto della macchina. Una volta a posto, passerò alla produzione in serie».

### **Ma come sarà questa Formula Italia?**

«Chiariamo subito una cosa. A parte il motore del 124 S, la cui scelta è stata definita dalla Fiat con la Csaì, dopo aver impostato il tema tecnico per una potenza non troppo ridotta a livello delle miniformule attuali, sono stato io che ho indicato la provenienza delle altre parti. Io ho scelto il cambio Lancia, perché lo so resistente anche se nei rallye ha dato a volte dei problemi. Ho scelto i fuselli dell'Autobianchi, i freni della 125, i mozzi dell'Abarth, le ruote anteriori Abarth, posteriori quelle in lega leggera Cromadora delle Fiat Dino. I serbatoi saranno Pirelli, i tubi dei telaio delle acciaierie Falck, la scocca di una casa di produzione plastica nazionale, il volante Abarth, le gomme di tre Marche: Pirelli, Michelin e Ceat. Non voglio, insomma, prendere un solo pezzo in Inghilterra. Dobbiamo dimostrare che anche in Italia abbiamo i materiali giusti per realizzare una macchina da corsa. E la mia macchina



ACTUALFOTO





*non sarà senza nome. Sarà un'Abarth F. Nazionale. Ci tengo. Perciò voglio farla senza troppi che mettono il naso dentro. Perciò, essendo per giovani praticanti, desidero anzitutto che sia una macchina seria, robusta, il più possibile sicura, con la quale i ragazzi che cominciano non abbiano problemi di fragilità e quindi di pericolosità costruttiva. Non c'è bisogno che sia super leggera, tanto dovranno essere tutte eguali. E senza nessuno che faccia il furbo pena la squalifica. Sarà una monoposto con telaio tubolare al 50%, con i tubi più grossi davanti ai piedi. Un telaio che sia paravento negli urti. Non una macchina carroarmato, ma robusta quel che serve a far sì che i giovani imparino senza aver la preoccupazione della fragilità al primo testacoda. La macchina avrà un passo di 2250 millimetri, peserà tra i 450 e i 520 chili. Prezzo per ora non parliamone. Si potrà indicarlo solo quando sarà finito il prototipo. Perché potrebbero sorgere problemi. Ripeto che dovremo essere in grado di smaltirne 100 e in 3 mesi, subito, altrimenti non vale la pena impegnarsi. Cioè 3 o 4 prototipi, poi la serie di 95-96. Motore sigillato, con assistenza Fiat, a chi compra la macchina resta solo da curare la messa a punto meccanica che dovrà essere la più semplice possibile. Tutti i particolari dovranno essere stampigliati. Per quanto riguarda la vendita dovrà pensarci la Csaì, casomai con l'appoggio della nostra rete di commissionari. Ma io non desidero prendere un centesimo dai piloti».*

**E dopo questa formula che cosa c'è?**

*«Ripeto. Quello che succede dopo io non lo so». E qui una improvvisa interpolazione che non gli è abituale, lui che si arrabbia se qualcuno gli ricorda che non è italiano. Lo fa apposta. «Io sono austriaco e non posso sapere quello che vogliono fare gli italiani». La toccata è anche per noi, che punzecchiamo su questa "commissione" Csaì al costruttore non di casa per la formula di casa. E continua, Abarth: «Io penso che in nessun Paese ci sia tanto modo di fare, di creare piloti come in Italia. È il carattere stesso che li fa proliferare. Fantasia, coraggio, spregiudicatezza, piacere dell'avventura. Però non è un caso che sorgano problemi. Non è un caso che poi i corridori veri sono pochi. La famiglia è il freno. Appena uno comincia ad andare si fa avanti la famiglia. Più spesso con l'aut-aut, a volte col tifo passionale eccessivo. In entrambi i casi falsano la maturazione e creano pericoli più di quanti ce ne siano in questo sport. L'Italia è una terra di campioni del volante, ma troppi corrono con lo pseudonimo tra quelli che cominciano perché possano sperare di arrivare al vertice. Significa che hanno una riserva mentale, una preoccupazione, senza dubbio un pizzico di coraggio in meno. E questo è fondamentale in uno sport che va affrontato senza riserve mentali oltre che agonistiche. Io ora costruisco una monoposto, ma resto del parere che le monoposto subito, per cominciare, falsano, danneggiano i giovani. Abbiamo distrutto le corse in salita che erano il primo gradino, non possiamo più avere la Mille Miglia che era una fucina vera, ci dobbiamo accontentare dei pochi chilometri sugli sterrati dei rallies. Ma non basta a insegnare, a far maturare. Mi auguro che questa formula serva. In fondo disporrà di motori in grado di fare i 200 all'ora. Stiamo già allestendo i primi. Cento, capito? almeno cento monoposto. Altrimenti non serve e non mi interessa. E non dimentichiamoci che la proporzione è quella. Da una massa di cento ragazzi piloti si può sperare di tirare fuori i due o tre che possono puntare ai vertici internazionali».*

ALFA ROMEO





***Nivola spinge Herr Karl***

Carlo Abarth conobbe Tazio Nuvolari in una gara in Cecoslovacchia poco dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale



# Vi racconto **Nuvolari**

ABARTH CHE CONSIDERA TAZIO IL PIÙ GRANDE PILOTA DI TUTTI I TEMPI OFFRE UN INEDITO RITRATTO DEL MANTOVANO VOLANTE COMPRESI ALCUNI ANEDDOTI INEDITI

DI **CARLO ABARTH**

AUTOSPRINT N° 50 13 DICEMBRE 1971

Io conobbi in Cecoslovacchia al Masarjkring. Poco dopo la fine della Seconda Guerra Mondiale io gli telefonai un giorno da Merano e lui mi disse: «*Se lei ha intenzione di rimanere in Italia io ho un posto per lei*». Lo incontrai giorni dopo e mi spiegò meglio parlandomi di questo Dusio della volontà di fare una macchina da corsa alla quale si doveva interessare l'ing. Porsche. Lui allora girava con una Renault 4 CV ed è stato lui che ha messo in contatto anche Dusio con Porsche. La cosa che non tutti sanno è che Nuvolari aveva delle grandi doti di intuito commerciale, un senso degli affari spiccato e sapeva conoscere le persone. Diceva allora: noi in Italia oggi abbiamo un industriale che può tentare l'avventura anche se è portato troppo a vedere tutto facile.

## **Il rispetto del contratto**

L'episodio più interessante che permette di conoscere il carattere di Nuvolari uomo, non è però questo, perché tutti sanno che Nuvolari era un uomo che aiutava sempre tutti. Invece è più valido quest'altro. A Mantova Nuvolari doveva correre con la Ferrari ed io avevo le Cisitalia; mio pilota era Bonetto. Dissi a Nuvolari: «*corri per me. Perché vai a correre con Ferrari? Le nostre macchine sono migliori*». Lui mi rispose: «*Ho quasi dato la parola; non posso. Io mi sento impegnato*». Questa sarebbe la giusta risposta per chi difende i piloti i quali non rispettano i contratti. Tazio non aveva un contratto con Ferrari, ma era molto in amicizia. Bastò quella mezza parola perché non corresse con me a Mantova. Anche se immaginava che non avrebbe vinto, «*D'altronde che cosa debbo fare?* - disse - *Non vorrei correre nemmeno contro di voi*». Al che io risposi: «*Fate quello che credete più giusto*». Così cercai





”

*Lui era Nuvolari perciò fruiva da parte degli organizzatori, per l'entusiasmo che suscitava nel pubblico, di ingaggi eccezionali. In circuito come in salita per lui c'era sempre l'assegno da un milione*

”

altri piloti. Ma purtroppo Ascari non era libero, era con la Maserati; non era libero Villoresi. Fu così che il pilota migliore a mia disposizione rimase Bonetto. La moglie di Nuvolari aveva una enorme sensibilità anche per problemi di corse del marito. Parlai proprio tre o quattro anni fa di questa corsa con donna Carolina, una estate sul lago di Garda, in villeggiatura. Lei ricordò con me quel giorno, anzi quei giorni di vigilia. Perché volle fare un ricevimento prima della corsa, prima che cominciasse anche le prove. Dopo è più difficile, mi disse. Durante quel ricevimento donna Carolina mi prese da parte e mi disse: «*Ma lei cosa crede ingegner Abarth? Che cosa è meglio fare? Lui sa che non ha la macchina per vincere, però ci tiene molto a vincere. Poi io non credo che si senta molto bene, che possa arrivare alla fine della corsa. Si dovrà certo fermare. Però sarebbe bene fare qualcosa per lui, anche se forse sto facendo molto male a parlare con lei*». Poi andammo in pista. Bonetto fece il miglior tempo. Io ormai credevo che Nuvolari non lo avrebbe più battuto e a un certo punto andai via. Improvvisamente sentii sul circuito il rumore della sua maledetta Ferrari, il rumore delle gomme che stridevano sull'asfalto. E quel diavolo realizzò il miglior tempo. Dopo l'incontrai e lui, con un sorriso sulle labbra, mi disse: «*Avete fatto di tutto per ottenere il giro più veloce con le vostre macchine. Invece sono stato il più veloce io! Domani non vinco perché la macchina o io non resisteremo più di 5 o 6 giri. Ma quei primi giri li farò in testa io*». Non fu così in realtà. Nuvolari fu in testa al 1° giro, Ascari al 2°, quindi Bonetto con la mia Cisitalia. Al 6° giro Bonetto era già lontano e vinse la corsa. Nuvolari si fermò dopo sei giri. Forse un po' si sentiva male. Già allora soffriva molto per le esalazioni dei gas di scarico. Un po' forse anche per la macchina che non andava. Ma lui questo non lo lasciava mai capire bene. Molto spesso lasciava capire che era colpa sua, che non si sentiva bene, ma invece il difetto era nella macchina. Dopo la fine della corsa andammo a casa sua e lui si volle congratulare e aggiunse: «*La macchina è andata davvero molto bene, non lo credevo proprio. Non la credevo così forte*».

## Un milione da dividere

Nuvolari aveva una grande qualità, una qualità che oggi si cerca invano di trovare, non dico solo nei piloti. Lui era Nuvolari e perciò fruiva da parte degli organizzatori, per l'entusiasmo che suscitava nel pubblico, di ingaggi particolari, eccezionali. In circuito come in una corsa in salita, per lui c'era sempre l'assegno da un milione. Mentre in paragone, per una nostra macchina con altro pilota prendevamo in media trecento o quattrocentomila lire. Bene. Quando facevamo i conti, non c'è stato una volta che lui non abbia imposto che la divisione dell'ingaggio non fosse fatta "metà e metà". Io non volevo prendere la quota dell'ingaggio che riconoscevano solo a lui, calcolavo solo la mia. Ma lui non sentiva ragioni. «*No no - diceva - è giusto sia così, dividiamo anche il mio milione*». Non c'è stato credo mai, un pilota della sua Umanità. Una umanità che si rispecchiava anche, si potrebbe dire, nei confronti della macchina. Lui non ha mai detto; quella macchina non si può guidare, con quella macchina si può fare brutta figura. È impossibile certamente fare dei paragoni di uomini. Una persona è quella che è, per carattere, per educazione, per capacità intrinseche per qualità, per cultura. Anche perché, se volessimo fare un paragone di piloti, biso-

### **Tazio, nessuno come lui!**

La grande umanità (oltre alle strepitose doti di guida) è il tratto distintivo di Tazio Nuvolari che colpì molto Carlo Abarth che aveva un'autentica venerazione per il mantovano volante



ACTUALFOTO





gnerebbe dire che oggi ai piloti si chiede molto di più di allora. Le strade, le macchine erano quelle che erano; oggi sono quelle che sono. Ma allora non si potevano toccare quei limiti che, comunque, oggi si toccano e si pretendono. In un certo senso era molto più facile una volta fare il pilota. Molto più facile di oggi.

## Dieci volte più popolare

Se Nuvolari fosse nato oggi, quel Nuvolari avrebbe avuto un altro carattere, un altro modo di esprimersi, pur restando sempre Nuvolari. Perché un uomo resta sempre con la sua personalità. E allora quella personalità gli sarebbe valsa probabilmente dieci volte di quanto non sia valsa prima, proprio perché anche ai piloti si chiede molto di più, tanto di più. Sarebbe stato dieci volte più popolare perché oggi i piloti sono molto più popolari. Se io dovessi fare un confronto Nuvolari-Clark potrei dire che è un confronto impossibile, ma perché è impossibile paragonare quello che valeva Nuvolari, con le macchine turismo, con le motociclette, con vetture di tutti i tipi, rispetto a quanto ha dimostrato di valere Clark su un solo tipo di macchina: Sono due personalità enormi. Ma credo che la differenza sostanziale sia da considerare una: che Clark vinceva le corse avendo una macchina uguale, mentre Nuvolari ha vinto non una ma tante volte con un mezzo inferiore.

Ecco Nuvolari aveva la sua presa sul pubblico perché il pubblico capiva questa sua generosità, questa sua capacità, questa forza di non rinunciare mai. Nuvolari è stato il prototipo del corridore che non ha bisogno di molto per realizzare la prodezza il giro più veloce; non ha bisogno della preparazione di tanti altri piloti. Era, in fondo, questa la differenza che lo divideva da Varzi, che gli era stato creato in contro-altare per appagare l'abitudine del tifo.

A Nuvolari bastava solo l'entusiasmo delle sue capacità per realizzare il giro più veloce, la prodezza per mandare in visibilo il pubblico. Ci fu un episodio indimenticabile di questo istrione, di questo showman. Fu l'episodio famoso del circuito del Valentino del primo dopoguerra, quando passò davanti ai box guidando con quella che alcuni chiamarono una chiave inglese, mentre in realtà reggeva con l'altra mano il volante ormai inutile. Non fu una voluta esibizione. La Cisitalia aveva un volante che si toglieva facendo perno su una delle razze. Lo si toglieva per permettere di entrare in abitacolo. Durante la corsa a Nuvolari si ruppe l'attacco di questa razza che fungeva da cerniera, perciò rimase col volante in mano e continuò la corsa, non guidando con una chiave inglese ma con la razza direzionale, rimasta attaccata al piantone dello sterzo. Lui ha continuato così a girare, sbandierando il volante e reggendo la razza-cerniera tra la gente in delirio.

La stessa gente, lo stesso tipo di gente che mandò in delirio un giorno sul circuito del Nurburgring in Germania. È una storia famosa, la storia di una scommessa della quale si è scritto tanto ma anche sbagliando. Nuvolari era quel maestro che era e aveva stupito i tedeschi per la sua prestazione con l'Alfa Romeo che aveva battuto le più potenti vetture tedesche. Il suo segretario, in un momento di euforia, mentre le polemiche incendiavano i box sulla qualità delle macchine la potenzialità dei piloti. Insomma le polemiche e i paragoni di sempre nelle corse automobilistiche, disse: «*Volete fare una prova? Tazio sale su quella macchina lì - e indicava Auto Union - dove non è mai salito e volete*

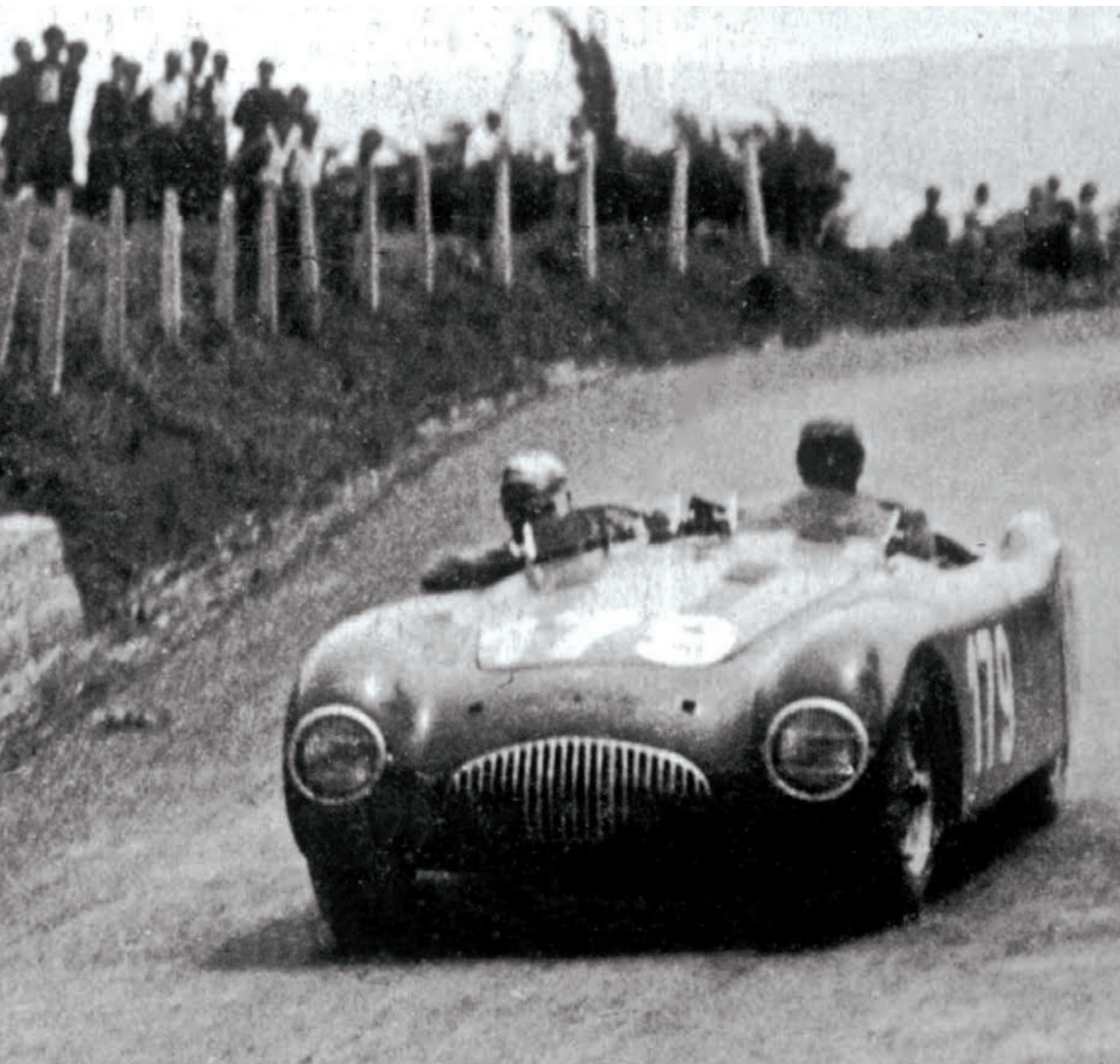


“  
*La grande  
qualità che  
aveva era  
l'umanità. Le  
persone  
eccezionali non  
nascono tutti i  
giorni e  
Nuvolari era  
nel suo mondo  
una persona  
eccezionale*  
”

ACTUALFOTO

*scommettere un'automobile che batte il record? E con partenza da fermo».* E Nuvolari, aggiustandosi alla meno peggio sul sediolino, è partito così, come se partisse con la sua macchina normale; ed è arrivato frenando e fermandosi proprio sul traguardo. I cronometri sancirono la sua grande prodezza: nuovo record! Così, in un giro solo, con una macchina mai guidata, partendo da fermo ed arrivando da fermo. La cosa più bella è stato proprio quel suo modo così distaccato di andare a realizzare una prodezza che ha stupito tutti. Era un periodo quello in cui tutti i piloti dell'Auto Union si lamentavano che la macchina fosse inguidabile, non stesse in strada, fosse senza freni. Invece lui, Nuvolari, senza lagnarsi di difetti, fece quel po' po' di exploit. Il vecchio Porsche aveva una grandissima simpatia per Nuvolari e anche Nuvolari tanta per lui. Ma questa reciprocità non riuscivano ad esprimersela perché l'uno non parlava che l'italiano l'altro solo il tedesco. Poi accadde la famosa tragedia di Rosemayer e allora Porsche che aveva bisogno assolutamente di un pilota, riuscì a convincere Nuvolari a salire sulle sue macchine, anche se a Tazio piacevano di più le vetture rosse. Ma la sua grande, grandissima qualità era soprattutto una: che al volante della sua macchina in prova egli già sapeva, senza bisogno del responso dei cronometri, se aveva realizzato o meno il giro più veloce, se aveva compiuto la prodezza. Lui sapeva il tempo che faceva,





### ***Su Cisitalia alla Mille Miglia***

**1947 Nuvolari su Cisitalia alla Mille Miglia che concluse al secondo posto assoluto dietro alla Alfa Romeo 8C di Biondetti, conquistando il primato nella sua categoria**

lui lo ha sempre saputo. Lui non aveva la volontà per fare 3-4-5-10 volte la stessa cosa. Era un improvvisatore, un inimitabile improvvisatore. Ma state sicuri che, se metteva la ruota in un punto dove l'asfalto aveva un buco, un difetto, al giro successivo non ce la rimetteva certo e questa sua forza la dimostrò in fondo anche in un grave gravissimo incidente con l'Auto Union in Inghilterra. Aveva appena realizzato il giro più veloce, e stava ancora girando quando, improvvisamente, un cervo gli tagliò la strada. L'Auto Union la ricordate aveva il motore dietro e il piccolo abitacolo scoperto davanti. Nuvolari ebbe la forza di puntare l'improvviso ostacolo, di non reagire come forse avrebbe reagito chiunque per evitare l'investimento. A quella velocità e in quelle condizioni non ci sarebbe stato scampo, la macchina sarebbe certamente impazzita. Invece, nell'urto frontale, Nuvolari ebbe un minimo di possibilità di reagire alle conseguenze. Anche se il cervo portò via mezza parte dell'abitacolo vi si incastrò dentro e Nuvolari venne condotto in ospedale dove rimase a lungo, ma salvo.

Però, per caratterizzare Nuvolari, debbo ripetermi. La più grande qualità che aveva era l'umanità. Le persone eccezionali non nascono tutti i giorni e Nuvolari era nel suo mondo una persona eccezionale. Poi ci sono le donne, le donne di Nuvolari. Sono state tutte pazze per lui. Tedesche, americane, inglesi, italiane. Ci sapeva fare lui. È stato furbo

con le donne, ma voleva anche molto bene alla moglie. Se si dovesse spiegare ai giovani, ai ragazzi oggi appassionati di corse di automobili, chi era Nuvolari, far capire la sua grande personalità, io direi che si potrebbe riassumerlo in un trittico di piloti che oggi sono più conosciuti. Nuvolari aveva l'irruenza di Rindt ma non la capacità. Perché aveva ancora più capacità di Rindt, quella facilità spontanea di puntare al risultato, a vincere nell'impegno agonistico. Rindt, dunque, anche per la grinta spettacolare nei confronti del pubblico. Poi aveva la serietà di Fangio, la serietà sportiva ed umana. E ancora lo stile pulito di Clark, perché Nuvolari aveva uno stile pulito. È tutta una storia quello che si diceva di lui, guidatore scomposto, irruento, che abbracciava il volante. Ma allora le macchine non potevano essere guidate come oggi. Oggi Clark aveva il suo stile inimitabile coricato all'indietro, sdraiato. Nuvolari guidava impettito, in poltrona davanti al volante. Le macchine allora si guidavano così, ma il suo stile era pulito. Uno stile pulito ma che era anche uno stile, personale, uno stile personale come quello di Clark. Ecco, queste tre immagini insieme possono spiegare a un giovane, meglio di tante altre parole, chi era e che cosa era Nuvolari. La forza di Nuvolari era che puntava al giro più veloce non per necessità ma per divertimento. Di lui si può dire una cosa soprattutto: che si è divertito veramente correndo.

**ALFA  
ROMEO  
ST**





*Lo Scorpione  
sul cofano*

C'è il simbolo dello Scorpione sul cofano della Cisitalia 204A con la quale Tazio Nuvolari vince nel 1950 la salita Palermo-Monte Pellegrino



# Sicilia isola del tesoro

DAL TRIONFO DI NUVOLARI NEL 1950 SUL MONTE PELLEGRINO ALLA TARGA FLORIO: UNA STORIA DAVVERO APPASSIONANTE

DI **GIORGIO GIANUZZI**

È il 10 aprile del 1950. La giornata sta per terminare. All'imbrunire il viale Regina Elena si anima di gente che passeggia avanti ed indietro sotto le palme. Aspetta l'apertura serale dei ristoranti dei pescatori. Il mare si è colorato di arancione ed è calmo. Seduto sulla sabbia candida della spiaggia di Mondello un uomo sulla quarantina non distoglie lo sguardo alla sua destra. Il ristorante "Le Terrazze" (ora Ristorante Charleston ndr) frequentato dai reali di casa Savoia, a decretare l'ora del tramonto, fa una lunga ombra. L'uomo non sente il vociare dello struscio serale sul viale ricco di palme. È il giorno di Pasquetta e i siciliani amano frequentare i ristoranti a bordo mare per chiudere in bellezza la giornata. Lui è lì da solo a gustarsi la leggera brezza del vento di tramontana. Non è un pescatore. E neppure un turista. È uno sportivo e lo si capisce dal suo fisico. Un fisico che in alcuni momenti della sua vita sarà un impiccio tanto da dover perdere peso per stabilire nuovi record. È felice. Sente che qualcosa sta per cambiare nella sua vita. Lo sguardo fisso, con un sorriso stampato sul viso. I suoi occhi non seguono nessuna figura umana neppure la passeggiata di una donna che gli passa accanto tenendo le scarpe in mano per calpestare agevolmente la fine sabbia tiepida, distoglie il suo punto di riferimento. È abbagliato dallo skiline di un monte. Lui, nato in Austria e cresciuto all'ombra delle montagne di Merano, continua a ripetersi che le montagne, sue grandi amiche da sempre, non lo tradiscono neppure nel profondo sud, in Sicilia. È il Monte Pellegrino a concentrare la sua attenzione. Un Monte – con la emme maiuscola si badi bene – che lega i palermitani ai riti religiosi legati al festino (u fistinu) e alla venerazione di Santa Rosalia, santa patrona della città. Alle scampagnate dei palermitani. Teatro anche di epiche sfide e grandi imprese dei campioni d'automobilismo, ma anche di tanti piloti locali veri gentlemen



”

*“Nivola” in quella gara non godeva di ottima salute. I suoi polmoni non gli consentivano di salire su auto chiuse perché gli mancava il respiro...*

”

driver e di semplici appassionati che s'improvvisano piloti. Il nostro personaggio è un uomo che farà la storia dell'automobilismo sportivo: è Karl Abarth ma da diversi anni il suo nome di battesimo con un editto del Duce è diventato Carlo. Sorride sornione. Sa che da quel momento la sua storia cambia. Quello che pareva essere l'eterno "giorno della Marmotta" è alle sue spalle. È pur vero che lui è reduce da un anno tremendo quello che fanno tremare i polsi anche ai marines. Il 31 marzo del 1949 dal fallimento della Cisitalia - azienda dove presta il suo ingegno per costruire la F.1 progettata dallo Studio Porsche e venduta al fondatore della Casa torinese - si mette in proprio. Crea la società che ancora oggi porta il suo nome. ABARTH & C. Si inventa una squadra corse, grazie ad un manipolo di auto ottenute dalla liquidazione della Cisitalia. Come simbolo sceglie lo Scorpione, il suo segno zodiacale. I colori sociali sono rosso-oro, quelli della città del padre: Merano.

Ma quel dieci aprile del millenovecentocinquanta lui intravede una svolta.

Infatti in quell'anno il giorno dedicato al Lunedì dell'Angelo, il dopo Pasqua, Tazio Nuvolari, su un'Abarth Cisitalia 204A alle ore 11,46 prende la via per la gara in salita Palermo-Monte Pellegrino che iniziava da via Pietro Bonanno. E "Nivola" in quella gara non godeva di ottima salute. I suoi polmoni non gli consentivano di salire su auto chiuse perché gli mancava il respiro. E per questo motivo la vettura subì alcune modifiche proprio per permettere al Mantovano Volante di respirare il meglio possibile. E il campione non deluse i suoi tifosi, gli appassionati e Carlo. Mise la firma sull'impresa, che sarà ricordata come la sua ultima vittoria, anche se di classe. La sua corsa con il cronometro consacrò un quinto posto assoluto dietro a tre Ferrari e a una Maserati. Tutte auto 2 litri Sport. Che giornata! Ancora con l'odore nelle narici dello spumante Florio riservato ai vincitori, Abarth se la gode sulla spiaggia di Mondello. Ride perché ancora una volta ha avuto ragione lui. Il motore della Cisitalia 204A in seguito nominata "spider Nuvolari", è derivato da quello della Fiat 1100. Ma il cambiamento più rilevante attribuito alla cura Abarth è sotto il cofano che grazie ad una maggiorazione del rapporto di compressione aumenta la potenza del motore che arriva a toccare gli 80 CV. E Carlo se la ride perché anche sopra il cofano lui ha fortemente voluto quei simboli scaramantici: il Coniglio ed il logo dello Scorpione. Il primo, è conosciuto in Germania con il nome di Osterhase o coniglietto pasquale ed è portatore di fortuna ed è simbolo di rinascita. Il secondo perché ha voluto asportare il logo della Cisitalia (uno Stambecco) e messo lo Scorpione in campo rosso-oro e sulle fiancate compariva in bella vista la scritta "Squadra Corse Abarth". Simboli scaramantici che nell'automobilismo o ti portano tra i verdi pascoli del Paradiso o tra le fiamme dell'Inferno. Come il colore viola che gli attori non vogliono vedere durante gli spettacoli teatrali. Ma lui non si prende i meriti. Lascia il palco del proscenio per gli applausi finali e le ovazioni a Tazio Nuvolari. Negli anni il mito del coniglio rimane: si racconta infatti che a cavallo degli Anni '50 e '60 un detto popolare ripeteva "Sai cos'è una lepre? Un coniglio Abarth!" ma sono in pochi a sapere che la prima volta fu proprio sulla strada che porta al Santuario di Santa Rosalia. Carlo sorride con le mani che affondano nella sabbia, sa che la pietra è stata lanciata e dovrà solo aspettare...

### **Spider Nuvolari**

Tazio sulla Cisitalia 204A appena trasformata Abarth e in seguito ribattezzata spider Nuvolari con la quale il mantovano volante si impose nella salita Palermo-Monte Pellegrino del 1950 regalando la prima vittoria allo Scorpione di Carlo Abarth





E dopo questa gara Abarth rimane sempre legato alla Sicilia.

Le strade dell'isola sembrano fatte apposta per esaltare le doti delle sue automobili da corsa. Le edizioni della Targa Florio del secondo dopoguerra vedono la partecipazione delle Abarth. Negli anni successivi le vetture "scorpionate" hanno collezionato numerose vittorie di classe alla Targa Florio con le 750 Zagato, capaci di prestazioni assolute di grande rilievo, come il 14° posto di Ernesto Prinoth nell'edizione 1959.

Una parentesi suggestiva è datata 1961, quando le due Porsche Carrera Abarth GTL/1600 si piazzano al sesto e settimo posto della graduatoria assoluta, vincendo la categoria Gran Turismo. Anche l'anno successivo una di queste gran turismo elaborate per conto della Casa tedesca ottiene il sesto posto assoluto. Nel 1963 il barone Antonio Pucci si piazza secondo nella categoria Gran Turismo con una versione evoluta di questa vettura, con motore di 2000 cm<sup>3</sup>.

In quel periodo le Abarth al via sono molte e non solo legate al marchio Fiat: oltre alle Porsche ci sono anche le Simca, agilissime berline in grado di risultare molto veloci e competitive sulle strade delle Madonie. Per fare un esempio, nel 1964 l'Abarth Simca 1300 di Pietro Laureati e Secondo Riboldi ottiene la vittoria nella classe fino a 1300 Gran Turismo.

Nel 1965 la Fiat Abarth 1600 OT di Leo Cella e Hans Hermann si piazza sesta assoluta, nell'edizione vinta da Lorenzo Bandini e Nino Vaccarella sulla Ferrari 275 P2. Nello stesso anno Salvatore Calascibetta e Giuseppe Virgilio vincono la classe 1300 della categoria Gran Turismo con un'Abarth Simca.

Negli anni successivi sono soprattutto le Abarth 1000 SP a dare spettacolo. Le agili vetture Sport si sono sempre trovate a proprio agio sulle strade delle Madonie, consentendo a numerosi piloti privati di ben figurare anche nella classifica assoluta, monopolizzando contemporaneamente le prime posizioni delle Categorie Sport fino a 1000 cm<sup>3</sup>, fino a 1300 cm<sup>3</sup> e, in alcuni casi, vincendo anche la classe 2000, come nel 1969 con Erich Bitter e Helmut Kellener, e l'anno successivo con "Gibi" e "Pam".

Nel 1972 Enzo Osella prende in gestione le sport dello Scorpione, nello stesso anno, Luigi Taramazzo e Giuseppe Virgilio si piazzano settimi assoluti con la Fiat Abarth Osella 2000, inserendosi nella lotta tra Ferrari, Alfa Romeo, Lola, Chevron e Porsche.

Lo stesso modello, cui sono state apportate alcune evoluzioni tecniche, si piazza terzo assoluto nel 1974, portato in gara da Giovanni Boreris e Achille Soria.

Di rilievo i primati di classe delle Abarth 124 Rally nelle ultime edizioni





degli Anni Settanta, quando la spider dello Scorpione è la regina della classe fino a 2000 della categoria Gran Turismo. Nel 1978, quando la Targa Florio è stata trasformata da gara di velocità in rally, Abarth ha ottenuto diversi successi assoluti. Il primo nel 1979 con la Fiat 131 Abarth Rally guidata da Adartico Vudafieri e Mario Mannucci, capaci di sfruttare bene le doti di robustezza e tenuta di strada della popolare berlina elaborata dai tecnici dello Scorpione per vincere in questa specialità. Sulla carta le veloci strade delle prove speciali di questo rally, che ricalcavano in gran parte i percorsi storici della gara di velocità, non favorivano la 131 Abarth, soprattutto nel confronto con le Lancia Stratos, le Ferrari 308 GTB, le Porsche Carrera. Ma la tenuta di strada e la robustezza sono doti che nei rally portano al successo e la Fiat 131 Abarth lo ha dimostrato vincendo anche 3 titoli mondiali Costruttori, un Mondiale e una Coppa fra i Piloti. Nella corsa siciliana si è ripetuta vincendo nel 1980 con Mario Pa-

setti e Luigi Stradiotto. Gli amanti dei rally accoppiano anche le vittorie della Lancia in tutte le sue trasformazioni dalla 037, S4, 4Wd, integrale, fino alla Deltona. Tanti i piloti che hanno fatto delle strade delle Madonie la loro storia agonistica come Dario Cerrato, Fabrizio Tabaton, Gianfranco Cunico, Andrea Aghini, Alessandro Fiorio, e poi tanti i piloti che hanno corso con le piccole A112 Abarth nell'omonimo campionato degli Anni '80. Abarth ha lasciato il segno anche nel terzo millennio con le vittorie assolute di Paolo Andreucci e Anna Andreussi al volante della Fiat Punto Super 1600 elaborata in Abarth, ottenute nel 2003 e nel 2004. Anche in questo caso una vettura di grande serie ha dimostrato di poter essere competitivi in una specialità complessa come il rally.

Lo stesso Andreucci si è affermato anche nel 2006 con l'Abarth Grande Punto S2000, modello che è stato successivamente portato al successo nel 2009 da Luca Rossetti e Matteo Chiarcossi.

Nelle ultime edizioni della Targa Florio si è ritrovata la suggestione di un tempo, grazie al ritorno alle competizioni dell'Abarth 124 rally, nata per riportare spettacolo in questa specialità: motore anteriore in grado di erogare una potenza di 300 CV e trazione posteriore con una serie di controlli elettronici di stabilità che hanno permesso ai suoi piloti di ottenere risultati strepitosi nelle condizioni più difficili. Lo stesso modello che oggi viene proposto al pubblico nella sua versione stradale: l'Abarth 124 GT, una serie speciale adrenalinica in cui convivono due anime: lo stile della coupé e il grintoso dinamismo e la gioia di guidare che solo una vera roadster può regalare.



“  
*Quando la  
Targa Florio  
è stata  
trasformata in  
rally Abarth ha  
ottenuto diversi  
successi assoluti  
il primo con  
Vudafieri  
nel 1979*  
”



*Grande  
passione fino  
ai giorni nostri*

Un'Abarth 124 Rally fende la folla della Targa Florio, un'immagine attuale e un richiamo alla storia per un marchio che sulle strade della Sicilia ha sempre recitato un ruolo importante







# Abarth

## scuola di vita

ENZO OSELLA RACCONTA LA SUA ESPERIENZA  
AL FIANCO DELL'UOMO CHE HA DATO ORIGINE  
ALLA GRANDE EPOPEA DELLO SCORPIONE

DI **DARIO LUCCHESI**

**C**'è chi non ha esitato a definirlo severo, calcolatore, in ogni caso un abile affarista. Per altri è stato solamente un uomo deciso, arcigno nei suoi modi, ma delle volte altrettanto affabile. Chi era veramente Carlo Abarth? In pochi lo hanno conosciuto intimamente. Tra questi c'è Enzo Osella, che a lui deve sicuramente tanto. Il costruttore piemontese da giovane fece delle officine Abarth la sua scuola di vita. Vi apprese tutti i segreti del mestiere; un patrimonio ineguagliabile di saggezza, temperamento, dedizione al lavoro. Per un istante torniamo indietro nel tempo, fino all'inizio degli anni Sessanta. All'epoca Osella aveva un'autorimessa in via Guastalla, nel pieno centro di Torino. Ma nello stesso tempo nutriva altre ambizioni. Come quella di aprire una concessionaria Abarth; una vera e propria filiale, dal momento che si trattava di due realtà operanti nella stessa città e a fronte del fatto che Osella aveva già diversi clienti Abarth. E l'occasione per provare a realizzare quel sogno che ormai inseguiva da un po' gli si presentò all'improvviso. «Non conoscevo Abarth. Ma avevo dei rapporti con il dottor Renzo Avidano, che era il suo braccio destro e direttore sportivo. Gli chiesi dunque di presentarmi. Volevo avanzare ad Abarth la mia proposta e quando lo incontrai, in tutta risposta mi chiese di lavorare presso di lui per un periodo di un paio d'anni. Ed io per due anni andai tutti i giorni a lavorare in Abarth. Per me fu un'esperienza stupenda, perché potendo girare tutti i reparti in poco tempo mi feci una cultura invidiabile su telai, cambi, motori e quant'altro».

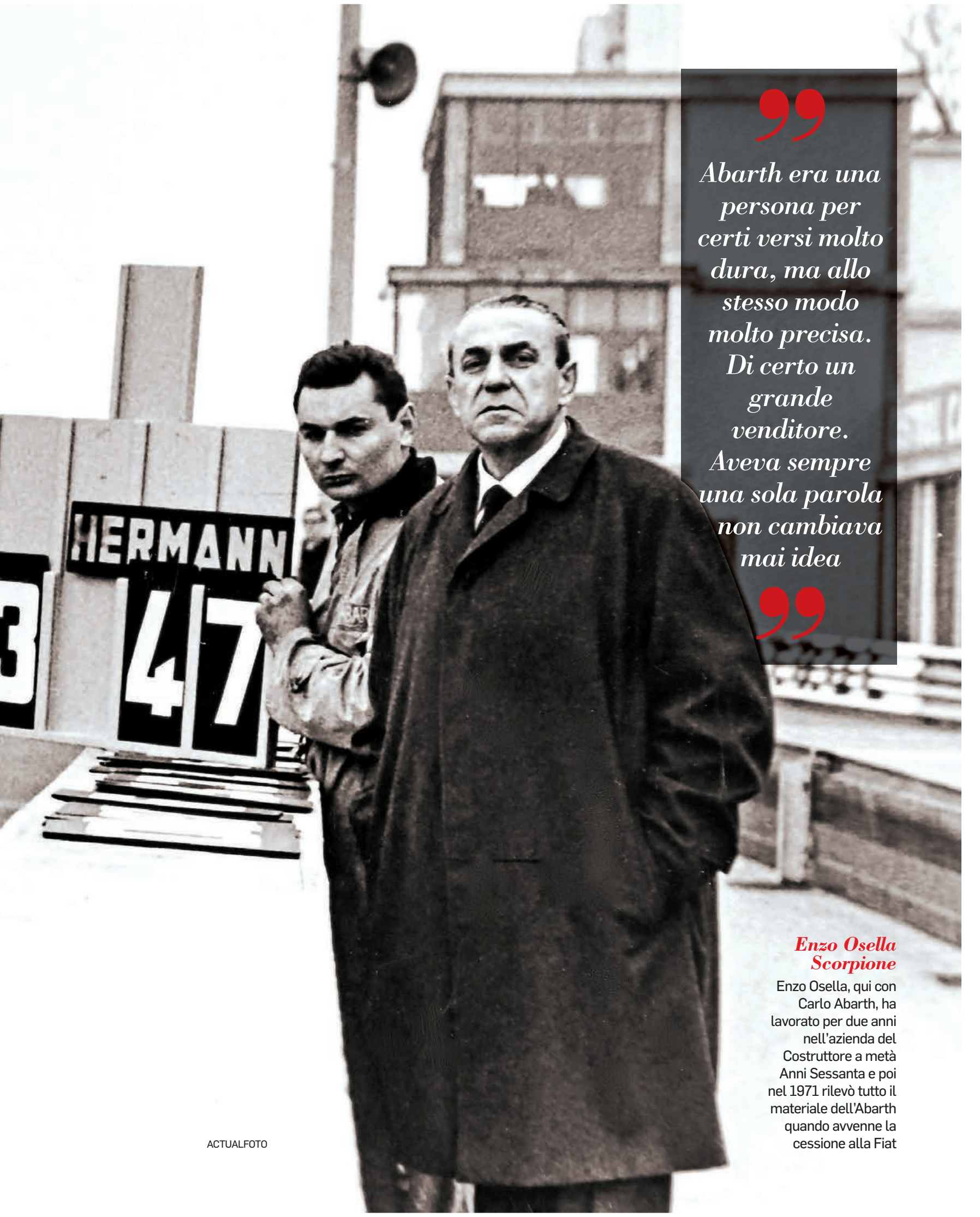
Il risultato fu che alla fine Osella, già abile preparatore, ebbe la possibilità di aprire la concessionaria e in seguito di acquisire il reparto cor-

se di Abarth, nei cui confronti la Fiat non si mostrò interessata. Fiat che nel '71 rilevò così le azioni della Casa dello Scorpione, dopo essere stata legata per un lungo lasso di tempo a seguito di un accordo stipulato alla fine degli anni Cinquanta con il direttore generale Vittorio Valletta, che prevedeva un premio in denaro per ogni successo sportivo ottenuto da una vettura Fiat-Abarth. Fu dopo averne acquisito il reparto corse (comprendente quasi una ventina di biposto e varie parti meccaniche) che l'ancora giovane Enzo ebbe modo di approfondire ulteriormente la conoscenza con Abarth, tanto da poterne tracciare oggi, pur a distanza di tanti anni, un profilo ben dettagliato.

«Era una persona per alcuni versi molto dura, ma allo stesso modo estremamente precisa. Di certo un grande venditore. Aveva sempre una sola parola e non cambiava mai idea. I nostri rapporti sono proseguiti per un periodo molto lungo. Ogni tanto veniva a trovarci in officina. Ci è stato vicino anche dopo che rilevai il reparto corse. Veniva a farci visita almeno due o tre volte l'anno, fino al momento in cui non venne a conoscenza della sua malattia. Con noi si sentiva come a casa propria, anche perché assieme a me lavoravano dei tecnici che erano già stati in Abarth, come Antonio Tomaini. Ed era sempre prodigo di preziosi consigli. Non posso che parlarne bene. Anzi, ne parlo sempre volentieri perché quello che porto assieme a me di lui è un ottimo ricordo. Credo che la nostra sia stata una stima reciproca».

Come ricorda sempre Osella, la sua esperienza lavorativa con Abarth è stata praticamente fondamentale per gli sviluppi della sua carriera come costruttore. «Certamente è costata molto sacrifici - prosegue Enzo Osella - Ai tempi si lavorava anche 300 ore al mese. La regola era pensare poco alla famiglia e quasi esclusivamente al lavoro. Ma io





”

*Abarth era una persona per certi versi molto dura, ma allo stesso modo molto precisa. Di certo un grande venditore. Aveva sempre una sola parola non cambiava mai idea*

”

***Enzo Osella  
Scorpione***

Enzo Osella, qui con Carlo Abarth, ha lavorato per due anni nell'azienda del Costruttore a metà Anni Sessanta e poi nel 1971 rilevò tutto il materiale dell'Abarth quando avvenne la cessione alla Fiat



”

*L'immagine dello Scorpione non è svanita e continua ad avere la sua storia. La 500 Abarth ha avuto un importante successo: è una vettura che piace ai giovani e sul mercato ce ne sono tante*

”

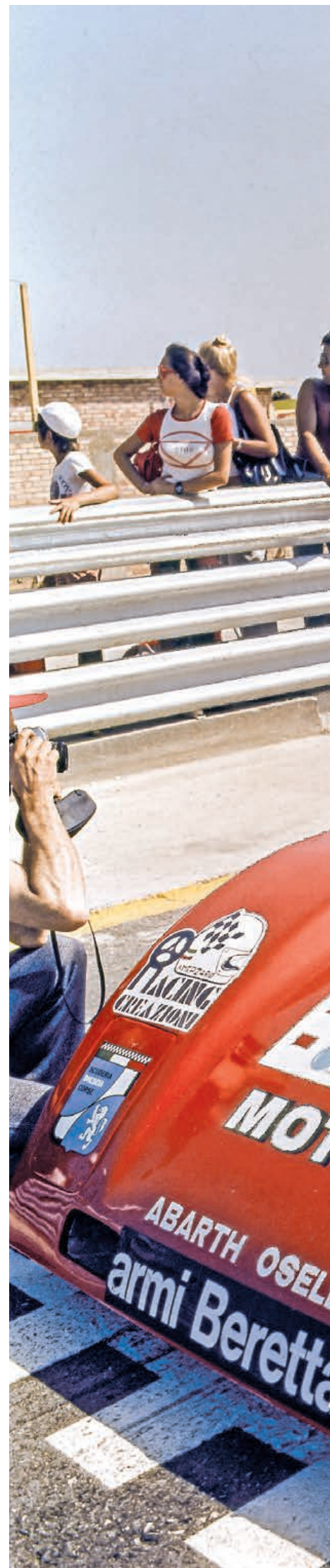
### **Osella-Abarth titolo di classe**

1972: Merzario a Misano nella sfida di Euro 2000 al volante dell'Osella Abarth conquista la vittoria. Con la stessa vettura in quella stagione Arturo vince anche a Digione, Silverstone e alla Coppa Città di Enna e alla fine conquista il titolo di classe nella serie continentale

*e gli altri come me, non ci siamo tirati mai indietro, perché avevamo tanta voglia di imparare. Prima di allora non ero mai entrato in una sala prova; non avevo mai smontato dei motori concepiti per le corse. Negli ultimi sei mesi di quei due anni, ho vissuto praticamente in sala prova. Si facevano molte ore di lavoro perché c'erano tante macchine da far correre».*

Osella lavorò presso le officine Abarth nel 1963 e 1964. Tanti gli aneddoti legati a quel periodo, come ricorda il costruttore piemontese. «Era proprio il '64 e avevo deciso di sposarmi. Pensai che la cosa più giusta da fare fosse quella di fidarlo prima ad Avidano, che mi gelò: se glielo dici tu viene giù tutto. Fu infatti proprio Avidano a dare la notizia ad Abarth, il quale mi convocò immediatamente: se volete, fate pure questa stupidaggine. Ma lunedì venga qui a lavorare. Furono queste le sue parole. Mi sposai il 25 aprile e solamente tre giorni dopo fui costretto a partire per il Nürburgring, rimanendo per più di due settimane lontano da casa». Come già detto, Osella in Abarth ebbe l'opportunità di conoscere tanti personaggi del mondo delle corse. Piloti, ma anche valenti ingegneri e progettisti. «A parte il dottore Avidano, che mi mise nelle condizioni di raggiungere l'accordo con Abarth, mi fu data la possibilità di lavorare a stretto contatto con i migliori tecnici di quel momento. Tomaini stesso era un abile telaista e proveniva dal reparto esperienza. Assieme a lui c'erano altri nomi famosi come Stefano Iacoponi e Mario Colucci».

Nel '71, Osella rilevò appunto il materiale dalla Abarth. Materiale che venne impiegato fino alla metà degli anni Settanta. Abarth furono le prime vetture da corsa da lui schierate al via. E Abarth fu anche il motore adottato dalla prima Osella: la PA-1, sigla che sta per Prototipo Alberto, in onore di Alberto Guerrato, amico di Enzo Osella, scomparso a seguito di una malattia. Questa vettura era stata progettata da Tomaini ed è risalente al 1973, anno in cui nacque la Osella Srl. Dodici mesi prima, lo stesso Tomaini aveva dato vita a un altro Prototipo, definito Abarth-Osella (la SE021), nata da un modello di Abarth sulla quale era stato modificato il retrotreno e sostituito il cambio, originariamente realizzato dall'ingegnere Hoffmann ma rivelatosi molto pesante. Tomaini alleggerì quella vettura, destinandola al Campionato Europeo Sport 2000 che si disputava in pista e che all'epoca era molto sentito e seguito dal pubblico. Il risultato fu la vittoria del titolo della classe con Arturo Merzario, che sconfisse l'agguerrita concorrenza di Chevron e Lola. Diversi sono stati i piloti di grande fama che corsero sia in pista che in salita con le Abarth-Osella in quella fase, che potrebbe essere definita di transizione. Assieme allo stesso Merzario, vanno ricordati Derek Bell, Nanni Galli, Nino Vaccarella e, in seguito, anche Jean Claude Andruet, Vittorio Brambilla, Toine Hezemans, Henri Pescarolo e Giorgio Pianta. Solo per citarne alcuni. Dei vari modelli realizzati da Abarth, a Osella ne è rimasto nel cuore uno in particolare. «Ricordo la SE010, che aveva il motore fuoribordo ed il parabrezza. Per omologarla bisognava realizzare 25 esemplari ed è quello che Abarth fece». Quando si parla del presente, Osella non ha dubbi. «L'immagine dello Scorpione non è svanita e continua ad avere una sua storia - sostiene il costruttore piemontese, convinto che la Fiat abbia ancora la voglia di rievocare i fasti - La 500 Abarth, per esempio, ha avuto un importante successo; è una vettura che piace ai giovani e sul mercato ce ne sono tante».









# LA PRIMA MONOPOSTO DELLO SCORPIONE

ACTUALFOTO

**È UNA DELLE TANTE EREDITÀ  
LASCIALE DA ABARTH.  
E DIVENTA UNA GRANDE  
OCCASIONE PER MOLTI  
GIOVANI PILOTI**

**DI ENRICO BENZING**  
AUTOSPRINT N° 43 25 OTTOBRE 1971

*Dal 1972 al 1979  
ecco i vincitori*

Il campionato di Formula  
Italia si è svolto dal 1972 al  
1979. Questi i vincitori:  
1972 Giorgio Francia;  
1973 Giancarlo Martini;  
1974 Gianfranco Brancatelli;  
1975 Bruno Giacomelli;  
1976 Roberto Campominosi;  
1977 Siegfried Stohr;  
1978 e 1979 Rodolfo Bellini



# Formula It





**alia** grande palestra



”  
*Alla costruzione  
in piccola serie  
della F.Italia  
era stata  
inizialmente  
invitata la  
Ferrari, ma  
il costruttore  
modenese  
ha declinato  
l'invito*  
”

ORINO - «È il primo giornalista a vederla», ci hanno detto all' Abarth, dinanzi alla piccola monoposto della Formula Italia, protetta da riserbi come al lancio d'una 127 o d'una 128. E per noi, entrati un po' furtivamente nel reparto che ha visto nascere tanti prototipi di successo, l'esperienza, al di fuori di ogni enfasi, è ugual-

mente interessante, perché lo sport di base ci sta enormemente a cuore e perché questo può essere un punto di partenza per una magnifica avventura, con i giovani protagonisti. Peccato che vi giungiamo con tante prevenzioni, timori, perplessità ed anche un po' logorati dalle molte vane istanze. Formule di marca, formule economiche, formule di rilancio, ne abbiamo chieste un sacco, dopo il rapido decadimento della "Junior", che pure la Fiat non ha favorito, nonostante l'intensa opera di Stanguellini e di Osca. Nel maggio '64 chiedevamo una formula con la Fiat 850, nel gennaio '66 una "500 italiana", e contemporaneamente un impiego del motore Fiat 124 nella F.3. E ancora nell'aprile '67 una formula a pesi variabili, i cui concetti sono stati seguiti per la F.2 che entrerà in vigore l'anno prossimo. I tempi non erano maturi; ora lo sono, dopo che la Ford è riuscita, con mezzi tutt'altro che astronomici, a dominare nelle F.1 e F.2 con Cosworth, in parte nelle F. 3 e Turismo, con una propria formula. Oggi abbiamo anche noi una buona formula di marca, realizzata con serietà tecnicamente, quel che si dice una bella macchina, con tutto l'impegno della Fiat e del fresco acquisto Abarth. Ma perché non chiamarla Formula Fiat o Formula 124? quali reticenze si devono avere? specie considerando che, con il programma di costruirne 200-300 esemplari in 2-3 anni, si pensa già ad una attività anche all'estero, dove la Fiat s'è fatta un gran nome, con la conquista di mercati importanti; ed i concessionari sembrano ansiosi di avere questo motivo pubblicitario. Così, chiamandola Formula Italia e facendola passare come iniziativa della Csai per i giovani, questi sbocchi sembrano chiudersi e tutto si complica incredibilmente. Perché la Csai, come Commissione dell'Acì che detiene il potere sportivo nel nostro Paese, non può scendere a certi mercanteggiamenti e a certe condizioni di favore. Oggi che vi è abbondanza di formule, dalla 875 Monza alla F. 850, dalla F. 3 alla Formula Ford, più formule che gare e circuiti. All'acquisto macchine, alla rotazione motori, che vedrà la Csai agire come una qualsiasi società commerciale, s'aggiungerà il listino-ricambi, per una vetturella il cui costo era stato fissato inizialmente a un milione e mezzo di lire, ma che oggi l'impegno della Fiat è di stare sotto i due milioni di lire è già a quota 1.600.000-1.700.000 lire. Occorrerà, perciò, un intervento finanziario o si studieranno forniture economiche, partendo da un valore del motore di 250.000 lire, motore che potrebbe anche essere di proprietà della Csai e solo prestato ai concorrenti! Ma restiamo al fatto tecnico. Alla costruzione in piccola serie di questa macchinetta era stata inizialmente invitata la Ferrari; ma il costruttore modenese ha declinato l'invito ed ha successivamente dichiarato che la Formula Italia non avrà alcuna funzione. Dopo il diniego anche della Tecno, l'incarico è toccato alla casa dello Scorpione, con grande impegno personalmente di Carlo Abarth, che ne ha imposto tutti i caratteri essenziali, e dei suoi tecnici, con particolare riguardo al telaista, ing. Colucci. Ne è scaturito un eccellente telaio a traliccio in tubi d'acciaio, largamente dimensionato, con tubi di ben 32 mm di diametro, tanto da evitare anche molti attacchi. L'ing.Abarth



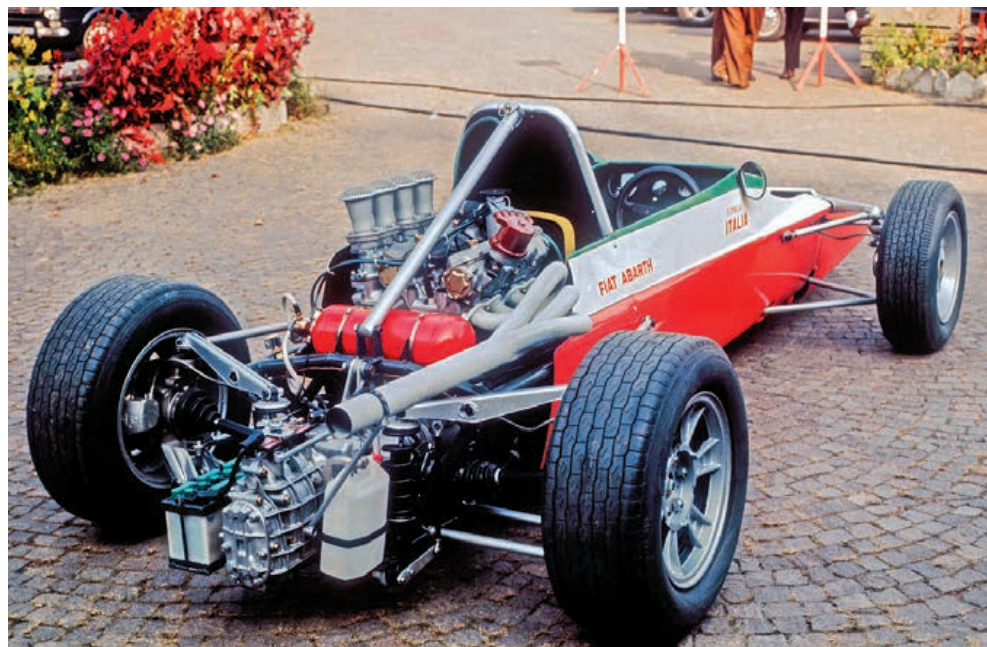
fotografie ACTUALFOTO




### **Tanti ex F.Italia saranno famosi**

La Formula Italia viene presentata nel 1971. E si trasformerà in un trampolino di lancio per molti giovani che approderanno in F.1. È il caso di Bruno Giacomelli, sopra, e Piercarlo Ghinzani, in alto in azione a Monza





l'ha concepito con molte cure anche dal punto di vista della sicurezza, con vari irrigidimenti, protezione della pedaliera, all'interno del passo, ampiezza dell'abitacolo, robustezza del roll-bar, eccetera. Per giungere ad una monoposto pulita e aerodinamica, com'erano le costruzioni di qualche anno fa, si sono molto curate le sezioni e si sono allestite sospensioni con gruppo molla-ammortizzatore interno sia anteriormente che posteriormente. In ogni caso con un braccio superiore a bilanciere e con ammortizzatori quasi verticali, quindi senza complessità o inutili ricercatezze. Questi bilancieri sono in lamiera: quello anteriore è congiunto ad un tirante che forma un triangolo di buona ampiezza, al pari del triangolo inferiore con evidente effetto anti-dive. I montanti sono quelli dell'Autobianchi A 111, in acciaio. Posteriormente, congiunti a due puntoni longitudinali, si hanno le doppie biellette inferiori, schema che si sta sempre più affermando, per la migliore correzione delle convergenze nello scuotimento. Anche qui con il montante della A 111, a cui è stato imbullonato nella parte inferiore un elemento in lega leggera, che porta gli snodi delle biellette, con solu-

zione brillante quanto economica. Il motore, posteriore-centrale, è quello della 124 Sport perfettamente di serie, con semplice aggiunta di trombette ai carburatori e di scarichi appropriati. Per il cambio, si voleva ricorrere alla scatola Hewland; ma poi s'è visto che il gruppo della Lancia Fulvia a 5 marce era eccellente e lo si è adottato. Il radiatore, fortemente inclinato, anteriormente (i passaggi dell'acqua avvengono attraverso i tubi del telaio), è quello della Fiat 128; e di questa macchina s'impiega anche la cremagliera dello sterzo. I freni a disco sono quelli della Fiat 125. Non è previsto un radiatore dell'olio, che forse dovrà essere aggiunto. Le ruote sono Cromodora in lega leggera. Di ottimo disegno la carrozzeria, con ampia apertura NACA d'evacuazione dell'aria del radiatore e buone profilature. All'interno una strumentazione essenziale, con contagiri, manometro di pressione dell'olio e termometro dell'acqua, con volante regolabile per altezza e inclinazione, pedaliera anch'essa regolabile, incernierata in basso, serbatoio dietro il sedile. Veramente una bella esecuzione, tecnicamente pregevole, per semplicità e per eccellenza di concezione. 



LENTE D'INGRANDIMENTO

# Monomarca

## svezza-campioni

DALLE ORGINI AI GIORNI NOSTRI I TROFEI  
DELLO SCORPIONE SONO STATI DELLE GRANDI  
OCCASIONI PER TANTI GIOVANI TALENTI

DI **ROBERTO VALENTINI**





## **Formula Abarth nasce nel 1979**

Dopo l'acquisizione da parte di Fiat del marchio Abarth è iniziata una lunga storia di campionati monomarca.

Nel 1972 fu creata la Formula Italia e sette anni più tardi prese il via la Formula Abarth che ha tenuto a battesimo i vari Emanuele Pirro, Alessandro Nannini (vincitore nel 1981), Paolo Barilla, Roberto Ravaglia, Dindo Capello che hanno poi avuto un grande futuro nel mondo delle corse



La storia dei monomarca Abarth inizia subito dopo l'acquisizione dell'azienda da parte della Fiat, con la nascita nel 1972 della Formula Italia, una monoposto addestrativa sulla falsariga di quelle costruite in Francia da Renault e Citroën. L'idea era quella di fornire una monoposto performante ed economica al tempo stesso a chi voleva emergere in un automobilismo sportivo sempre più specialistico, nel quale il numero dei professionisti stava crescendo. Il Mondiale di F.1 contava 15 team e tre piloti italiani: Arturo Merzario, Nanni Galli e Andrea De Adamich. Il primo campionato di Formula Italia, organizzato dalla Federazione, si svolge nel 1972 e a vincerlo è Giorgio Francia. Negli anni successivi s'impongono Giancarlo Martini, Gianfranco Brancatelli, Bruno Giacomelli e Siegfried Stohr: approderanno tutti in F.1.

## **Dalla pista ai rally**

L'11 marzo 1977 inizia al Ciocco la lunga avventura dei monomarca Abarth. Dalla pedana collocata nel centro turistico toscano, in coda agli equipaggi che disputano la gara valida per il Campionato Italiano Rally, scendono tante piccole Autobianchi A112 Abarth 70 Hp, tutte uguali, preparate con un kit studiato apposta per bilanciare prestazioni, affidabilità e costi di gestione abbordabili. La prima edizione è subito un successo, incrementato dal fatto che ai primi piloti in classifica viene data subito la possibilità di dimostrare il loro valore al volante di auto da assoluto. Il vincitore Attilio Bettega ha così l'opportunità di correre a fine stagione il Rally Neige in Valle d'Aosta con una Stratos ufficiale, con la quale termina 2° alle spalle di Sandro Munari. L'anno successivo è Fabrizio Tabaton a vincere, con lo stesso punteggio di Carlo Capone. Entrambi verranno promossi al professionismo e saranno, in anni diversi, campioni d'Europa. Riusciranno a interpretare vetture decisamente molto potenti come la Lancia 037 e la Lancia Delta S4. La piccola Autobianchi A112 Abarth viene quindi considerata un'ottima scuola. La sua potenza ridotta impone una guida precisa; al pilota è richiesta grande sensibilità, oltre che coraggio. Doti che evidentemente con mancano nemmeno al terzo vincitore del Trofeo A112: nel 1979 è infatti Gianfranco Cunico ad imporsi con 7 successi in 10 gare. Il talento si vedrà anche negli anni successivi, con una carriera da pilota ufficiale che lo ha portato anche a vincere una gara del Mondiale. L'anno dopo altro giro di campioni, con Michele Cinotto che vince davanti a Vittorio Caneva. Entrambi saranno piloti ufficiali non solo con la Case italiane, ma anche con le straniere: Cinotto guiderà un'Audi Quattro della filiale italiana, mentre Caneva salirà sulla Citroën Visa ufficiale. Con l'esempio di questi piloti, sono sempre di più i giovani che cercano di mostrare il loro talento in questo campionato. Il numero dei partenti cresce di gara in gara e nel 1982, al Rally 4 Regioni, sono 82 gli equipaggi al via. L'anno prima il trofeo era stato vinto da Paolo Fabrizio Fabbri. Anche per lui una carriera sfolgorante da pilota, ma ancor più da preparatore ufficiale delle Peugeot – e oggi delle Citroën – della filiale italiana. Il 1982 vede vincere Daniele Signori, nel 1983 si impone Piero Canobbio, mentre l'ultimo vincitore della serie, nel 1984 è Piero Corredig. Quasi un premio alla carriera, il suo, visto che vi prendeva parte da molti anni.



”

*Nel 1977  
debutta il  
Trofeo A112  
Abarth che  
diventerà un  
vero trampolino  
di lancio per  
tanti giovani  
rallisti a  
iniziare da  
Attilio Bettega  
che vince la  
prima edizione  
e diventa pilota  
ufficiale*

”

## In pista la Formula Abarth

Parallelamente, nel 1979, i tecnici Abarth realizzano una nuova monopo, più moderna rispetto alla Formula Italia: è la Formula Abarth e permetterà a una generazione di giovani piloti di raggiungere il professionismo: isono alcuni di coloro che emergono, anche se a vincere il campionato in due edizioni sono piloti più esperti, come Giulia Regosa nel 1980, Gabriele Gorini nel 1982, Natalino Famà nel 1983.

## Fiat Uno e Fiat Uno Turbo

La produzione dell'Autobianchi A112 Abarth volge al termine ed è quindi tempo di pensare a una nuova vettura per continuare a proporre un campionato monomarca. La scelta cade sulla Fiat Uno 70S. Anche in questo caso sono i tecnici dell'Abarth a elaborare un kit di preparazione che prevede una serie di rinforzi e una leggera preparazione del motore. La Uno 70S è meno scattante dell'A112 Abarth, ma permette comunque di proseguire una tradizione. La prima edizione, datata 1985, è vinta da Alex Fiorio, appena ventenne. Un titolo ampiamente meritato e il giovanissimo pilota torinese lo conferma l'anno successivo con ottime prestazioni al volante della Fiat Uno Turbo Gruppo A, con la quale si piazza 7° assoluto al Rallye di Sanremo. La sua carriera ha un'incredibile evoluzione: nel 1987 è campione del Mondo Gruppo N con la Lancia Delta 4WD e l'anno successivo si piazza terzo assoluto nel Mondiale Piloti vinto da Miki Biasion. Nel 1989 fa ancora meglio, piazzandosi secondo assoluto nel Mondiale Rally Piloti. Anche se giudicata lenta, la Uno 70S è evidentemente un'ottima scuola. Nel 1986 vince Piero Liatti, un vero talento che dimostra subito il suo valore in un test al volante della Lancia Delta S4, promosso dalla squadra corse. Come sappiamo anche lui sarà uno dei migliori piloti italiani di rally: campione europeo nel 1991 su Lancia Delta Integrale, per molti anni pilota ufficiale Subaru al fianco anche di Colin McRae, è stato l'ultimo italiano a vincere una gara del mondiale, il Rallye di Montecarlo 1997 con al fianco Fabrizia Pons. Nel 1987 arriva la Fiat Uno Turbo. E' decisamente più performante della 70S, che comunque viene utilizzata ancora con classifica separata. Tra le Uno Turbo vince Massimiliano Musso, molto amico di Alex Fiorio; tra le Uno 70S è invece un giovanissimo Piergiorgio Deila ad emergere.

Paolo Andreucci è invece il nome nuovo dell'edizione 1988, vinta da Luca Vicario, ma con il toscano 2° e, soprattutto, capace di stupire per i tempi ottenuti in speciale. L'anno dopo il Trofeo viene vinto dal siciliano Antonio Stagno, mentre nel 1990 è Piero Longhi ad affermarsi. Anche in questo caso si apre la porta verso il professionismo, con il piemontese che sarà subito molto veloce con la Delta Gruppo A della Grifone, sfiorando il titolo tricolore nel 1991. Anno in cui il Trofeo Fiat Uno Turbo viene vinto da Ludovico Fassitelli, bravo l'anno successivo a vincere con la Delta della Grifone il Campionato Italiano Aperol. L'ultima edizione del Trofeo Fiat Uno Turbo è particolarmente combattuta. Vince Antonio Viale, davanti ad Andrea Dallavilla e Andrea Navarra. Primo tra gli Under 23 è Sergio Pianezzola. Come vedremo tutti questi piloti saranno protagonisti assoluto negli anni successivi.

### Addestramento da trofeo

In alto in azione Attilio Bettega al volante della A112 Abarth con la quale nel 1977 vince la prima edizione di un monomarca. Alla fine di quella stagione, come premio per la vittoria debutterà sulla Lancia Stratos-Alitalia con la quale concluderà al secondo posto ad Aosta dietro al Drago Sandro Munari. A destra il kit della Fiat Uno che dal 1985 prenderà il posto della A112 dando vita a un altro avvincente trofeo







”

*Il Trofeo Cinquecento è un vero ritorno alle origini per gli uomini Abarth. Giorgio Pianta, a capo della struttura sportiva, si adopera sia per lo sviluppo del kit sia nella gestione del campionato*

”

## Trofeo Fiat Cinquecento

Ritenuta la Uno Turbo troppo impegnativa dal punto economico, gli uomini Abarth decidono di tornare in qualche modo alle origini, utilizzando la piccola Fiat Cinquecento con motore di 903cc nel trofeo monomarca. Giorgio Pianta, a capo della struttura sportiva, si adopera personalmente sia nello sviluppo del kit di preparazione, sia nella gestione del campionato. O meglio, dei campionati, visto che ne verranno organizzati anche in Spagna, Polonia, Germania, Olanda, Francia, Austria, Grecia e Danimarca. Le due principali attrattive del Trofeo Fiat Cinquecento sono costituite dal montepremi miliardario (siamo ancora con la lira) e dalla possibilità di partecipare, in forma ufficiale, al Rallye di Montecarlo dell'anno successivo. Oltre che su un basso costo di acquisto, preparazione e gestione della vettura, i piloti possono contare su premi di gara e di categoria consistenti e su un premio finale che consente lo sviluppo di un buon programma rallistico per la stagione seguente. Il carattere internazionale del Trofeo Fiat Cinquecento viene sottolineato con l'organizzazione di finali destinate ai migliori equipaggi selezionati nel corso delle serie nazionali. Il primo anno, prendono parte alla finale italiana di Varano, anche alcuni piloti francesi e tedeschi: vince Sergio Pianezzola, davanti a Manuel Villa. L'anno successivo la finale è aperta a tutti i 9 Paesi nei quali si svolge il trofeo. La gara si disputa a Melfi, presso lo stabilimento SATA. Il successo nella finale va a Marco Cavigioli, mentre il Trofeo italiano è vinto da Valter Ballestrero. Nel 1995 è Girona, in Spagna, ad ospitare l'ultimo confronto europeo, che vede prevalere Nicola Caldani. Nel 1996 irrompe sulla scena uno dei grandi talenti italiani: Gigi Galli, nonostante la giovanissima età, sbaraglia il campo, vincendo 5 gare su 8. La sua bravura cristallina lo porterà a diventare pilota ufficiale Mitsubishi nel Mondiale. Nello stesso anno nasce il Trofeo Fiat Abarth Cinquecento Sporting Martini Cup. La versione più potente della city car Fiat monta un motore di 1124 cc, potenziato grazie a un kit ancora una volta elaborato dall'Abarth. Il primo vincitore è Andrea Maselli, che precede il belga Larry Cols. Italiano, Valter Ballestrero, il vincitore del trofeo europeo 1997, che precede il tedesco Rupert Kling. In Italia è invece Luca Pedersoli ad imporsi, davanti ad Emanuele Dati. Nella serie fa il suo esordio Giandomenico Basso, che conquista il secondo posto nel Rally di Piancavallo. Preludio al perentorio successo nel 1998, ultima edizione del Trofeo. Parallelamente fa il suo esordio in gara la Fiat Seicento Kit, naturale evoluzione della Cinquecento, che dà vita al Trofeo delle Regioni. Tutte le auto sono preparate e assistite direttamente da Fiat Auto Corse, la nuova azienda preposta alle competizioni del Gruppo Fiat. A vincere questa serie, che si disputa nell'ambito del Campionato Italiano Rally, è Jader Vagnini. Nel 1999 non c'è un trofeo vero e proprio. Le Seicento Kit ripetono la formula del Trofeo delle Regioni disputando il Campionato Italiano 2 Ruote Motrici, con Basso che domina nella categoria.

## Trofeo Fiat 2000

La seconda serie della Fiat Punto e i nuovi regolamenti della categoria Kit-Car spingono i tecnici della Fiat Auto Corse a realizzare una nuova auto in grado di competere in un trofeo monomarca e anche per la



### *Cinquecento e Punto*

Al pari del Trofeo A112 e Uno, il monomarca riservato alla Cinquecento ha permesso di allevare tanti giovani talenti. A fianco la Punto che nelle sue varie configurazioni ha avuto una gran bella vita agonistica anche dal punto di vista dei risultati







”

*Nel 2001  
debutta il  
Mondiale  
Junior e con la  
Punto Super  
1600 Andrea  
Dallavilla  
contende  
il titolo  
a Loeb*

”

classifica assoluta. I piloti vengono suddivisi in due diverse classifiche: prioritari e non prioritari. Della prima categoria fanno parte Andrea Navarra – che dopo essere arrivato a un passo dall'essere pilota ufficiale Toyota cerca di crearsi una nuova carriera – e Luca Cantamessa. Al termine di una stagione esaltante nell'ambito del Campionato Italiano 2 Ruote Motrici, è Cantamessa a vincere con un solo punto di scarto su Navarra, che ha però la soddisfazione di aver ottenuto il primo successo assoluto della Punto Kit nel Rally del Molise. Nella categoria dei non prioritari Tagliani e Basso concludono con lo stesso punteggio. La Seicento Kit dà vita a un proprio trofeo, che decreta Gioacchino Corona vincitore. Nel 2001 la kit diventa Super 1600 per adeguare la vettura al nuovo regolamento del Mondiale Junior, al quale partecipano molti dei protagonisti del Trofeo. È' duello per tutta la stagione tra Navarra e Basso, con il primo a vincere con un solo punto di vantaggio. Nella speciale classifica delle Seicento Kit si impone Emanuele Belforti.

## Punto da Mondiale Junior

Il 2001 è l'anno dell'esordio del Campionato Mondiale Junior e la Fiat Punto Super 1600 è uno dei modelli più gettonati. I piloti italiani sono tra i più bravi: Andrea Dallavilla dà filo da torcere a Sebastien Loeb, vincitore del campionato con la Citroën Saxo e lo stesso campione francese anni dopo incontrando l'italiano gli ha detto: "Sei stato il pilota che mi ha fatto sudare di più". In effetti sin dalle prime gare la Punto si rivela estremamente competitiva. All'esordio in Spagna Basso manca il clamoroso successo a causa di una foratura quando era al comando, Dallavilla parte sovente in testa, come in Finlandia e in Corsica, ma perde tempo a causa della rottura del servosterzo in entrambe le occasioni. A Sanremo il meritato successo. Nel 2003 Mirco Baldacci conquista il secondo posto in Gran Bretagna e, nel 2004 porta la Punto sul gradino più alto del podio al Tour de Corse. La gestione dei programmi sportivi del Gruppo Fiat passa nel 2002 a N.Tecnology, struttura che vede al comando Mauro Sipsz e Andrea De Adamich. I programmi si fanno più intensi, con una grande attenzione nei confronti dei clienti sportivi. La Fiat Punto S1600 è oggetto di un gran lavoro di sviluppo che la rende competitiva su tutti i terreni. Il Trofeo premia chi disputa tutto il Campionato Italiano e ad approfittarne è Paolo Andreucci, che vince il monomarca davanti a Gigi Galli e si piazza secondo assoluto nella classifica tricolore, preceduto solo da Renato Travaglia con la Peugeot 206 WRC.

## Spazio anche alla Fiat Stilo

La Punto è ormai un'auto da assoluto; occorre quindi proporre un secondo modello più economico e adatto ai debuttanti. Nasce così la Fiat Stilo Abarth che, rispetto alla sua versione di serie con motore 5 cilindri di 2400 cc, monta il 1800 cc 16 valvole, capace di sviluppare una potenza di 180 CV. La vettura ha una preparazione molto limitata, che la rende più vicina al Gruppo N. E' comunque molto robusta e attrae i giovani figli d'arte. Il primo è Alessandro Bettega, che si piazza terzo alle spalle Domenico Guagliardo e Alan Scorcioni, prima degli Under 25. L'anno dopo si assiste a una lotta tra Luca Tabaton e Luca Betti con



### *Panda e Stilo altri due esempi*

Una versione da corsa e un proprio monomarca lo hanno avuto anche Panda e Stilo che all'inizio degli Anni 2000 hanno caratterizzato lo Scorpione nella sua attività ralistica sul fronte delle serie addestrative







## C'è anche il Trofeo Panda

Nel 2005 l'impegno della Fiat verte su tre campionati: Mondiale Junior con Mirko Baldacci e Giovanni Bernacchini, Campionato Europeo con Giandomenico Basso e Mitia Dotta e Campionato Italiano con Paolo Andreucci e Anna Andreussi. Prosegue anche nel 2005 l'organizzazione del trofeo promozionale, la cui grande novità è l'ingresso della Fiat Panda, che si affianca alle già collaudate Punto e Stilo. Modificata radicalmente la formula, che ora prevede maggiori possibilità di scelta di vetture e di gare. È infatti possibile prendervi parte con la Fiat Punto nelle versioni Super 1600, 1.8 HGT Gruppo A e Gruppo N, con la Fiat Stilo 1.8 16v in versione Gruppo A e Gruppo N, con le vetture Formula Start (strettamente di serie) Fiat Punto 1.2 16v, 1.4 16v e 1.3 Diesel Multijet, Fiat Panda 1.2 e 1.3 Diesel Multijet. Molto ampia la possibilità di partecipazione alle gare, visto che ogni concorrente può sommare 6 punteggi, moltiplicati per un coefficiente che tiene conto della difficoltà e lunghezza della gara stessa, ottenuti nell'ambito dei rallies validi per il Campionato Italiano (coeff. 18), per il Trofeo Asfalto (coeff. 16), per il Trofeo Terra (coeff. 16), la Coppa Italia (coeff. 15), il Challenge Ronde (coeff. 14), i Rallysprint (coeff. 12) e la Formula Start (coeff. 11). I risultati vengono considerati all'interno della classifica di classe dei partecipanti al Trofeo Fiat. La vera novità è quindi la Panda Kit, sviluppata in Abarth, porta su tutti gli esemplari un vistoso scorpione. Nuova la formula: le auto sono tutte gestite dalla Supergara e vengono estratte a sorte tra i piloti prima del via. La prima edizione della Panda Rally Cup è vinta da Gianni Barbati. La stessa formula dei Trofei Fiat Abarth viene applicata anche l'anno successivo, con alcuni correttivi che riguardano il numero e la tipologia delle gare prese in considerazione. La Panda rally Cup 2006 viene vinta da Alessio Pisi, mentre nel 2007 si impone Milko Pini. Nell'Abarth International Trophy vince Davide Gatti, che nella stagione successiva parteciperà al Campionato Italiano al volante della Fiat Grande Punto R3D a gancio come pilota ufficiale.

il primo a vincere. Nel Trofeo Fiat Punto 2003 è Basso a vincere davanti a Dallavilla. Andreucci non vi può partecipare perché nel frattempo è diventato pilota ufficiale. Un ruolo che suggella con la conquista del Campionato Italiano assoluto. Fiat Punto Super 1600 sempre protagonista del Campionato Italiano, nel cui ambito si disputa la quinta edizione del monomarca. Con Andreucci e Basso nel ruolo di piloti ufficiali, è Stefano Bizzarri a vincere il Trofeo Fiat Punto Super 1600. Sempre nel 2004 il Trofeo Fiat Stilo mette in evidenza il vincitore Andrea Perego con Christian Chemin al secondo posto; il giovane pilota veneto aveva già disputato una stagione completa del Campionato Mondiale Junior con la Punto Super 1600.



## Abarth brand del Gruppo

Il 2007 è un anno cruciale per il marchio dello Scorpione, poiché sale di grado, diventando uno dei brand del Gruppo Fiat accanto ad Alfa Romeo, Fiat e Lancia. La prima conseguenza è che la Fiat Grande Punto Super 2000 diventa Abarth Grande Punto Super 2000, con un impegno ufficiale crescente: International Rally Challenge, Campionato Europeo e Campionato Italiano. Per quanto riguarda i trofei la grande novità è rappresentata dal Trofeo Abarth Grande Punto Oro Diesel, il campionato riservato alle Fiat Grande Punto R3D che percorre i tempi presentando una vettura già configurata secondo i regolamenti tecnici internazionali che entreranno in vigore nel 2008. Infatti, la Fiat Grande Punto protagonista del trofeo segue i dettami tecnici del Gruppo R e ha un motore diesel Multijet di 1900 cm<sup>3</sup>. Nel 2007 viene inoltre organizzato anche un campionato monomarca riservato agli altri modelli da competizione della Fiat e, in particolare alla Fiat Punto Super 1600 e alla Fiat Panda Kit e 100HP, che disputeranno 5 gare scelte all'interno del Trofeo Rally Asfalto più una finale da definire. La novità più evidente è che il Trofeo Fiat Panda cambia formula, con la possibilità di cor-





### **Il presente dello Scorpione**

124 Abarth, Abarth 500 R3T e Trofeo Abarth Selenia rappresentano il presente corsaiolo dello Scorpione. Sotto la Formula Abarth che ha fatto da preludio all'attuale Formula 4



rere con la propria vettura e con un proprio team. Il primo vincitore del Trofeo Oro Diesel è Alessio Pisi, già vincitore della Panda Rally Cup. Nel 2008 vince Giampiero Bendotti. A qualche gara della prima edizione prende parte anche Simone Campedelli.

## **Grande Punto regina IRC**

Nel 2008 Marco Cavigioli ed Enrico Cantoni, su Fiat Grande Punto Multijet a gasolio, hanno vinto il titolo 2 Ruote Motrici dell'Intercontinental Rally Challenge, prestigioso campionato internazionale articolato su 10 gare. Con il terzo posto ottenuto nel Rally di Cina, ultima gara della serie, Cavigioli ha ottenuto il suo primo clamoroso successo internazionale con la Fiat Grande Punto Multijet, Grazie alle sua doti di grande robustezza e velocità, la Fiat Grande Punto Multijet ha ottenuto i suoi migliori risultati nelle gare più difficili, come il Rally di Cina, di-

sputato su un duro percorso sterrato, e nel Rally del Portogallo, dove aveva ottenuto una significativa vittoria, precedendo vetture alimentate a benzina.

## **Abarth Trofeo Selenia**

Per Abarth le corse in circuito sono state l'inizio di una grande avventura industriale. Così, quando viene presentata nel 2008 l'Abarth 500 i tecnici si mettono subito al lavoro per realizzarne la versione da competizione, che viene chiamata, evocando il passato, "Assetto Corse". L'auto sviluppa una potenza di circa 200 CV, con un assetto molto valido riesce ad ottenere risultati cronometrici incredibili sui più importanti circuiti d'Europa. Sin dalla sua prima edizione, nel 2009, vengono organizzati due campionati: uno italiano e uno Europeo, ai quali si aggiungono una serie in Gran Bretagna e una nel Paesi Scandinavi. La prima edizione vede al via anche alcuni piloti di una certa esperien-





mo Barberini in un campionato unificato, che si disputa prevalentemente in Italia, con alcuni appuntamenti all'estero.

## Abarth 500 R3T

Nel 2010 nasce il Trofeo Abarth 500 R3T Selenia, che vede al via molti giovanissimi piloti, ma vincitore un veterano esperto dei campionati monomarca: Roberto Vescovi, che vince davanti agli "under" Giacomo Costenaro e Andrea Nucita. Entrambi i ragazzi disputeranno a fine stagione una gara al volante dell'Abarth Grande Punto S2000.

L'anno successivo il Trofeo assume più spiccatamente carattere di internazionalità, con la maggior parte delle gare disputate all'estero. Questa volta è un giovanissimo ad emergere, Michele Tassone, che in premio disputa a fine stagione il Giro d'Italia Automobilistico facendo coppia con un'icona del marchio, Arturo Merzario. Impressionanti i risultati, soprattutto nelle prove speciali stradali, dove Tassone ottiene molte volte il secondo tempo assoluto, facendo meglio di molte blasonate granturismo. Il 2012 è l'ultimo anno del Trofeo legato ai rally e viene vinto da Francesco Rocchieri, autore di una grande performance al Rally Tour de Corse. Tra coloro che si sono messi in luce con l'Abarth 500 R3T anche un giovanissimo Fabio Andolfi.

## F.Abarth, preludio alla F4

Dopo le esperienze degli anni Settanta e Ottanta, nel terzo millennio torna una monoposto propedeutica Abarth. Il telaio è Tatuus e si tratta in pratica di una Formula 3 con diverse dimensioni di carreggiata e con motore Abarth T-Jet da 180 CV. La prima edizione del Campionato si disputa nel 2010 ed è vinta dal francese Brandon Maisano. Negli anni successivi vengono organizzati anche un campionato europeo, un campionato cinese e un campionato panamericano. Il 2013 è l'ultimo anno di questa monoposto, sostituita l'anno successivo dalla Formula 4. Anche in questo caso Abarth è in prima linea nella fornitura dei motori, con il T-Jet adattato al telaio Tatuus della monoposto con 160 CV. La prima edizione si svolge in Italia nel 2014 e a vincere è il canadese Lance Stroll, da due stagioni in Formula 1. Nel 2015 in Italia vince l'estone Ralf Aron; la serie viene "esportata" anche in Germania dove si laurea campione Marvin Dienst. In qualche prova si mette in luce anche Mick Schumacher, preludio a una stagione 2016 che lo vede tra i protagonisti assoluti. In Italia manca il successo (andato all'argentino Marcos Siebert) perché costretto a saltare una delle 7 manche del campionato. Anche in Germania si piazza secondo, alle spalle del tedesco Joey Mawson. Il 2017 vede un'ulteriore espansione della vettura, che corre anche nel Nord Europa e negli Emirati Arabi. La Formula 4 powered by Abarth continua ancora oggi a permettere ai giovanissimi piloti provenienti dal kart di cercare di raggiungere i vertici dell'automobilismo sportivo. I rally fanno parte del dna dell'Abarth e nel 2016 viene sviluppata l'Abarth 124 rally, omologata nella categoria R-GT. Nel 2017 viene organizzato il primo Trofeo Abarth 124 rally Selenia, che vede vincitore Fabrizio Andolfi Jr. L'anno dopo il trofeo è aperto a tutti i campionati internazionali e non c'è una classifica unica. Ci sarà anche nell'edizione di quest'anno, articolata su 6 gare valide per il Campionato Europeo.



za, come Emanuele Moncini, che si aggiudica il Campionato Europeo, e Salvatore Tavano, primo in quello Italiano. L'anno successivo è Nicola Baldan ad aggiudicarsi entrambi i campionati, mentre nel 2011 si scontra con il giovanissimo astro nascente Alex Campani. Baldan vince l'Italiano, mentre Campani si impone nell'Europeo. Nelle classifiche Under 18 duello tra Eric Scalvini e Jonathan Giaccon, che terminano nell'ordine. Tra i Gentleman successo di Paolo Scudieri e Lorenzo Casè. Nel 2012 all'Abarth 500 Assetto Corse si affianca la più potente e performante Abarth 695 Assetto Corse, con la quale Campani dimostra un ottimo feeling e nelle stagioni successive vince ancora, totalizzando 7 titoli: 4 europei e 3 italiani. Il 2015 è invece dominio scandinavo: lo svedese Niklas Lilja vince l'Europeo e il finlandese Juuso Pajuranta l'Italiano. Completa il dominio nordico il successo dello svedese Joakim Darbom nella categoria riservata alle 500. Le ultime tra stagioni, dal 2016 al 2018, vedono invece dominare l'italiano Cossi-



ANNI RUGGENTI

# Scorpione

che punge nei rally

CON L'USCITA DI SCENA DEL FONDATORE  
INIZIA PER L'ABARTH UN GRANDISSIMO  
CAPITOLO DELLA SUA STORIA DA CORSA

— DI **ANDREA CORDOVANI** —





Con l'uscita di scena del fondatore inizia per l'Abarth un grandissimo capitolo nei rally: la Casa dello Scorpione si mette a pungere forte in prova speciale. L'interesse della Fiat per la specialità comincia a prendere forma e consistenza all'inizio del 1970. A muovere le fila dell'operazione è l'ingegner Giovanni Sguazzini, il responsabile dell'Assistenza Tecnica Fiat. All'epoca non c'è ancora una squadra corse della Casa torinese ma solo un servizio clienti e qualche furgone di assistenza alle gare. A spezzare le ultime resistenze è arrivato, però, nel 1969 un risultato che in casa Agnelli non è passato inosservato. A Sanremo, infatti, due ragazzini, alla loro seconda gara in carriera hanno chiuso al 7° posto assoluto con una Fiat 124 Special T in mezzo a tanti Califfi del rallysmo internazionale. Sono Cristiano Rattazzi e Luca Cordero di Montezemolo che alternandosi alla guida fanno accendere i riflettori su di loro. Rattazzi è il figlio di Susanna Agnelli, la sorella dell'Avvocato. E da quel giorno i rally in casa Fiat iniziano a essere visti sotto una luce diversa.

### ***Pinto nella storia***

Nel 1974 Pinto, qui in azione al Rally dell'Elba, regalerà una strepitosa vittoria alla 124 Abarth in Portogallo. Sarà il primo e unico italiano a vincere nel Mondiale con la spider dello Scorpione





”

*È il 1974  
quando in  
Portogallo le  
Fiat 124 Abarth  
monopolizzano  
il podio.  
A conquistare  
la vittoria è Lele  
Pinto: “Uno  
dei miei successi  
più belli”*

”

Con l'acquisizione dell'Abarth, tutto il reparto corse è trasferito in corso Marche nella sede dello Scorpione. Nel '72 si inizia a lavorare sulla 124 Spider: la vettura è la 1608 e la stagione è ricca di successi, o comunque di belle prestazioni. In Costa Brava Pinto vince, mentre Trombotto ripete all'Elba la vittoria dell'anno precedente. Pinto fa suo anche l'Hessen Rally, candidandosi al successo nel titolo Europeo. La stagione è iniziata davvero bene e tutto è maturo per la prima, storica, vittoria in una gara di rango mondiale. L'onore tocca allo svedese Hakan Lindberg, che porta "lo spider" al primo posto nel Rally Acropoli, in Grecia, una delle classiche del panorama internazionale. Per la "premiata coppia" Paganelli-Russo c'è il successo nel 4 Regioni. Pinto vince anche il Semperit, il Rally di Polonia, il 1000 Minuti in Jugoslavia e, nonostante il ritiro per rottura della trasmissione nel Rally di Spagna, si aggiudica il Campionato Europeo.

La stagione '73 è la prima in cui la Fiat fa le cose in grande e vede l'arrivo della prima 124 Spider firmata Abarth, quella con motore di 1756cc e testa 8 valvole. Achim Warmbold, navigato da Jean Todt, coglie in Polonia un'altra vittoria mondiale per la 124 e la prima dalla istituzione del campionato, e Donatella Tominz, triestina velocissima con "lo spider", raggiunge l'apice della carriera vincendo il Rally di Jugoslavia.

È il 1974 e sulla scena sta per irrompere la Lancia Stratos quando in Portogallo la 124 Abarth monopolizza il podio. Vince Lele Pinto. Che racconta: «In Portogallo conquistai una delle vittorie più belle. Per me e anche per la Fiat. C'erano già stati successi a livello internazionale per la 124 ma il trionfo in terra lusitana fu davvero clamoroso perché la Fiat mise a segno una tripletta e io fui il primo italiano ad aver vinto una gara di Mondiale. Pinto, Paganelli e il debuttante Alen. Tre 124 Abarth ai primi tre posti della graduatoria. Tutto liscio? Tutto sempli-



fotografie ACTUALFOTO



**1975 Verini  
campione d'Europa**

È il 1975 quando Maurizio Verini, qui in azione al Rally dell'Elba, si laurea campione europeo con la 124 Abarth. In basso a sinistra, la X1/9 che debutta nel 1974 ma che verrà sacrificata per ragioni commerciali e non avrà futuro nei rally nonostante un potenziale davvero enorme





”

*La X1/9 era una copia della Stratos in declinazione Fiat ma non serviva a fare i numeri. Bisognava partire da un modello destinato a raggiungere cifre importanti nelle vendite come la 131*

”

### **131 Abarth primo titolo iridato nel '77**

Markku Alen in azione al Rally di Svezia 1977, ovvero nella stagione in cui la 131 Abarth conquista il primo campionato del mondo marche della sua storia con il finlandese che andrà a vincere la Coppa Fia Piloti

*ce? Niente affatto. Ruppi la terza marcia quando ero al comando prima di arrivare ad Oporto e a Paganelli cedette completamente il cambio. Per una squadra di 4 vetture c'era un solo cambio di scorta. Il diesse Maruffi mi disse: se non lo sostituiamo a Paganelli domani non riparte: arrangiati con la terza rotta, per noi è importante il risultato di squadra. E io risposi va bene, ma a una condizione: che nessuno venga a prendermi. Maruffi mi rispose che andava bene ma poi il giorno dopo, in due prove Paganelli recuperò gran parte dello svantaggio. E io dissi a Maruffi: se nella prossima speciale mi dà anche un solo secondo tiro la macchina contro un muro e dico a tutti come stanno le cose. Vinsi io. La Fiat ottenne una squillante tripletta presentandosi a Lisbona con tre spider davanti a tutti».*

Ma le 124 Abarth nulla possono contro la Lancia Stratos capace di vincere titoli iridati a ripetizione: 1974, 1975, 1976. Uno strapotere così schiacciante che fa scappare anche le Case rivali. Sembra l'inizio di un dominio che pare davvero inarrestabile...

Poi un giorno Cesare Fiorio che è a capo di tutto il settore corse Fiat e Lancia, viene chiamato dai vertici del Gruppo e si sente dire: «Dobbiamo cercare di far vincere qualcosa alla Fiat». Non può fare orecchie da mercante. E dice che, forse, quello è il momento. Lo strapotere Stratos ha fatto fuggire tutte le rivali. Il manager torinese spiega che visto che sono scappati tutti è il momento di puntare sulla 131 Abarth. E che l'annuncio della discesa in campo va fatto da furbi, un giorno prima che inizi il campionato. «Dissi: la Stratos ha terrorizzato tutto l'ambiente – ricorda Fiorio – Ha fatto fuggire tutti. Approfittiamone. Se puntiamo sulla 131 vinciamo un anno, ma senza surclassare nessuno, prima che gli avversari si organizzino e tornino».

La 131 Abarth, tre volte iridata, non avrebbe dovuto rappresentare il marchio Fiat nelle corse su strada e sostituire nelle competizioni la 124 Abarth. In un primo momento, infatti, a Torino le attenzioni si sono rivolte verso la coupé X1/9 ritenuta la base migliore sulla quale sviluppare una vettura da rally. È il 1974 quando in corso Marche si inizia a lavorare sulla vettura che nonostante sia una di produzione, muove da una serie di presupposti, come il motore centrale che la rendono molto interessante per un impiego sportivo. La prima mossa è la sostituzione del motore di origine (quella 128) con l'unità della 124 Abarth Rally che nelle varie evoluzioni è arrivato a 210 cavalli alla quale viene abbinato un cambio a innesti frontali e un differenziale autobloccante. Nella rivisitazione estetica, necessaria per alloggiare i fari supplementari, le nuove prese d'aria e i profili aerodinamici, da il proprio contributo Nuccio Bertone. Di quella versione sono realizzati alcuni prototipi con risultati davvero incoraggianti (come ad esempio le vittorie di Bacchelli all'Alpi Orientali e quella di Verini alla Coppa Liburna). Racconta Cesare Fiorio: «La X1/9 era una copia della Stratos in declinazione Fiat, non serviva a fare i numeri se si voleva dar vita a una vera e importante operazione commerciale basata sulle vittorie nelle competizioni. Bisognava partire da un modello destinato a raggiungere cifre importanti nelle vendite». Così il progetto X1/9 viene abbandonato molto presto, bocciato dai responsabili del marketing: la piccola coupé è infatti destinata soprattutto al mercato nordamericano; così si decide di puntare sulla 131 berlina di classe e di grandissima diffusione europea. Nel 1975 l'Abarth comincia a studiare l'evoluzione da corsa della 131 che viene scelta perché è l'unica adattabile ai rally fra i mo-







”

*All'inizio degli  
Anni 80, la 131  
Abarth sta per  
andare in  
pensione. E nel  
1982 prende  
forma e  
consistenza il  
progetto Lancia  
Rally 037*

”

delli presenti nella gamma. Un esemplare-laboratorio è equipaggiato con un motore 2 litri, ma il resto della meccanica rimane praticamente invariato rispetto a quello di serie. Le prime prove del prototipo non sono esaltanti a causa di problemi al ponte posteriore rigido, poco adatto alle competizioni. Vengono collaudate diverse soluzioni: per ovviare al problema i tecnici scelgono un sistema di sospensione posteriore a ruote indipendenti, optando alla fine per uno schema McPherson con triangolo inferiore a base larga. Vero e proprio laboratorio da corsa, la 131 cresce bene e verso la fine del 1975 si valuta la possibilità di disputare il Giro d'Italia, corsa a tappe che alterna gare in pista e prove speciali di stampo ralistico, con una proto 131. Cattivissima. Motore 6 cilindri di 2,3 litri (derivato dal propulsore della 132) da 170 cv, carrozzeria modificata con vistose soluzioni aerodinamiche. Nome in codice: 031. Al volante Giorgio Pianta navigato da Bruno Scabini. Risultato finale: vittoria. Un successo determinante che spinge il Gruppo Fiat a continuare il progetto. La 131 Abarth deve essere omologata in Gruppo 4 (gran turismo speciale), costruita quindi in 400 esemplari







identici, e possedere tutti i particolari realizzati in prospettiva dell'uso agonistico: cambio da corsa, carrozzeria con alcuni elementi in alluminio e altri in plastica, modifiche al telaio, e anche un retrotreno progettato e realizzato per essere sostituito in quindici minuti. Infine il motore: viene scelto un bialbero, inizialmente con iniezione a carburatori. Il debutto della vettura nei rally avviene a Saluzzo nel Rally 100.000 Trabucchi di fine ottobre. È una 131 Abarth iscritta in Gruppo 5 quella al via nella classica piemontese in attesa di essere omologata in Gruppo 4. Ancora una volta nell'abitacolo Pianta e Scabini che chiudono 11° assoluti; poi qualche settimana più tardi arriva anche la prima vittoria al Valli Piacentine con il giovane Bacchelli in coppia e l'onnipresente Scabini. Omologata in Gruppo 4 il primo aprile del 1976, la berlina affronta la prima stagione di corse tutta spesa per la messa a punto e lo sviluppo. Ma questo non priva la Fiat di successi importanti. Come quelli catturati da Alen prima all'Elba e poi in Finlandia. La prima vittoria iridata. Un'avventura. «Quella sì che era stata una vera avventura – spiega Markku Alen -. A Torino si era infatti deciso solo all'ultimo momento di correre in Finlandia dietro insistenza della Autonovo, l'importatore locale della Fiat che aveva molto interesse che si corresse nel nostro paese per i ritorni commerciali che la cosa avrebbe avuto. Tra l'altro quella era una trasferta non prevista nel nostro calendario, e quindi del tutto fuori programma. Partimmo avendo così a disposizione la stessa vettura usata al Rally del Marocco, dove tra l'altro le

### **1982 per far crescere la 037**

Adartico Vudafieri in azione al Rally dell'Elba 1982 con la Lancia Rally 037. È una stagione che serve per svezzare la vettura che l'anno dopo è subito iridata



”

*Senza più la figura del suo fondatore, scomparso nel 1979, lo Scorpione lascia le sue impronte sui rally e diventa una super-potenza della specialità*

”

*cose per noi non erano andate bene. Siamo arrivati ad Jyvaskyla in pratica senza aver fatto alcun test specifico, con una vettura più pesante del dovuto perché preparata per correre sulle piste africane, e quindi con un assetto che era più alto di quello utilizzato da tutti sulle velocissime speciali finlandesi. Avevamo anche poche gomme Pirelli a disposizione, e poi solo due meccanici della squadra corse Abarth arrivati dall'Italia insieme a Gianfranco Silecchia che era il nostro responsabile. In pratica alcuni meccanici finlandesi integrarono la squadra, che possiamo dire fu una sorta di team Fiat semiufficiale».*

Alla fine del 1976 dai disegni politici a Torino esce di scena la Stratos fresca campione del mondo e per la stagione successiva l'auto designata dal Gruppo per il Mondiale Rally è la Fiat 131 Abarth. Racconta in quei giorni Luca Cordero di Montezemolo, appena nominato responsabile delle relazioni esterne della Fiat. *«Non celebriamo alcun titolo, perché questa eventualità non rientrava nei nostri piani. Abbiamo dedicato l'intera stagione alla crescita della 131 Abarth, è stato un anno di studio. Non dobbiamo lamentarci: all'esordio abbiamo vinto due rally, quello dell'Elba e il 1000 Laghi. Adesso siamo pronti e parteciperemo a gran parte delle gare valide per il Mondiale 1977. Per il 1977 la Fiat investirà 4 miliardi di vecchie lire. Noi crediamo che le competizioni siano uno tra i migliori veicoli commerciali».* Inizia una bella storia di trionfi. Tre campionati iridati vinti, 17 vittorie ottenute nel Mondiale dal 1976 al 1981, decine e decine di successi nei rally nazionali e internazionali.

Si arriva poi all'inizio degli Anni Ottanta e si scrivono storie indimenticabili nel segno Lancia. Con la 037, la Delta S4 e poi tutte le evoluzioni della Delta. I successi e i titoli mondiali di rincorrono. Quelli di corso Marche a Torino insegnano a tutto il mondo come fare i rally e come vincerli. Senza più la figura del suo fondatore nel frattempo scomparso nel 1979 lo Scorpione lascia le sue impronte sulla specialità, quella che è diventata un'indimenticabile fiore all'occhiello.







fotografie ACTUALFOTO

### **Grande Ritmo in prova speciale**

C'è anche la Fiat Ritmo in quegli anni a tenere in alto il nome dello Scorpione nei rally. Il più grande interprete della Gruppo 2 della Casa torinese è Attilio Bettega, sopra in azione al Montecarlo del 1980 che chiude al 6° posto vincendo anche la ps del Turini. A destra, Carlo Capone (che con la Ritmo vincerà il Rally della Lanterna) e a sinistra Paolo Fabrizio Fabbri che con la Ritmo sarà campione italiano 1984





## TRE TITOLI IRIDATI CON LA 131 ABARTH

Dal 1976 al 1981 nessun'altra vettura da rally ha vinto quanto la 131 Abarth: tre titoli mondiali Marche, l'iride piloti con Walter Rohrl, la Coppa Fia con Markku Alen, 17 vittorie in gare valide per il campionato del mondo, un titolo europeo e un campionato italiano (entrambi con Adartico Vudafieri) e centinaia di successi in rally nazionali. Ancora nel 1983, quando era già nata la Lancia Rally 037 e stava avviandosi alla conquista del titolo iridato, il "31" raccoglieva ancora vittorie con l'ultimo titolo nella storia della berlina torinese (la Mitropa Cup) arrivato grazie a Ceccato. Delle 17 vittorie iridate della 131 Abarth più della metà sono state messe a segno da Alen che ha firmato 6 round (suo anche l'ultimo successo nel Mondiale della 131 in Portogallo nel 1981) e da Rohrl (in questa foto in azione a Sanremo) che ha colto 5 successi. Le restanti affermazioni sono state siglate da Darniche (2), Salonen, Andruet e Bacchelli (unico italiano a vincere una gara di Mondiale Rally al volante della 131 Abarth).

Proprio quest'ultimo ha raccontato: «Come estetica non era certo l'auto dei miei sogni, ma si capiva che rispetto alla 124 Abarth c'era alle spalle un lavoro di vera evoluzione concettuale. Era comunque una vettura abbastanza pesante, ma equilibrata. Comunque sia la X1/9 che avevo guidato in precedenza nel mio primo anno in Fiat era molto più facile da guidare. Il debutto avvenne nel 1976 al Rally del Marocco, una vera avventura con la famosa Transmarocchina di quasi 800 km e lì per la prima volta facemmo anche un cambio gomme in prova visto che la prima parte della prova era su asfalto. Le nostre rivali erano le Peugeot molto più robuste in una gara come quella. Vinsi due ps, feci altri bei tempi ma poi fu messo ko dalla rottura del semiassale. Nel 1977 vinsi in Nuova Zelanda (ed era la terza vittoria iridata della 131 Abarth): mi andò tutto bene. Vatanen nelle battute iniziali era uscito di strada perdendo una vita. Conquistai la vittoria nonostante una gran rimonta del pilota finlandese. La 131 Abarth è cresciuta bene grazie anche al lavoro di Giorgio Pianta: lui prima le collaudava e poi ti dava delle gran vetture che per lui erano le più veloci ma non le più facili da guidare. E faceva bene perché poi stava alla sensibilità del pilota adattarsi al mezzo».



ACTUALFOTO







# WHAT IS AVAXHOME?



# AVAXHOME-

the biggest Internet portal,  
providing you various content:  
brand new books, trending movies,  
fresh magazines, hot games,  
recent software, latest music releases.

Unlimited satisfaction one low price

Cheap constant access to piping hot media

Protect your downloadings from Big brother

Safer, than torrent-trackers

18 years of seamless operation and our users' satisfaction

All languages

Brand new content

One site



**AVXLIVE** **ICU**

AvaxHome - Your End Place

We have everything for all of your needs. Just open <https://avxlive.icu>

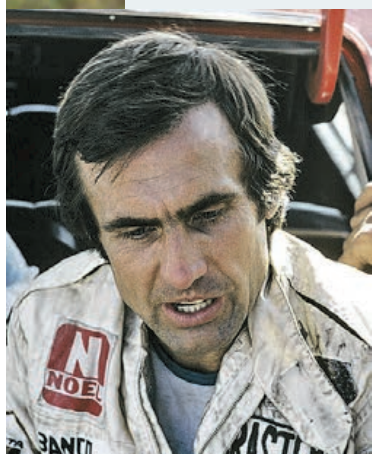


## REUTEMANN GRAN 3° POSTO CON LA 131 ABARTH

luglio 1980, Argentina. Prima volta iridata del Rally del Codasur. Una grande vetrina per la Fiat 131 Abarth che piazza due vetture sul podio e si avvia a conquistare il terzo titolo iridato della sua storia. Vince Walter Rohrl (che a fine stagione conquisterà il primo mondiale piloti della sua carriera) davanti alla Mercedes 500 SLC di Hannu Mikkola. Terzo è Carlos Reutemann, ex pilota della Ferrari che in quella stagione chiuderà al terzo posto nel Mondiale F.1 guidando una Williams. Sono in 250.000, in quei giorni, a stringersi intorno all'idolo di un intero Paese che corre in coppia con l'italiano Mirko Perissutti. È la sua prima esperienza in un rally di campionato del

mondo e le cronache di allora parlano di vero delirio collettivo. Scrive Carlo Cavicchi su Autosprint: "Mentre stava percorrendo il lungo trasferimento dall'ultima ps all'arrivo Reutemann ha fermato la sua 131 Abarth ed è sceso dirigendosi verso un gruppetto di una cinquantina di persone.

Era in assoluto uno dei punti più deserti, perché per il resto la folla era incalcolabile. Poi si è rivolto al più vecchio del gruppo e gli ha chiesto se poteva avere una canna da zucchero. In un attimo il vecchio ha saltato una siepe e si è buttato nel campo dove con le mani ne ha strappate tre e le ha portate con devozione religiosa al Lole che ha mostrato a Pianta e ai meccanici che lo seguivano per sicurezza, dove è lo zucchero mettendosi la canna in bocca. È stato un segnale. I presenti di sono messi a gridare "Argentina, Argentina" ed il coro è stato continuato da quelli che seguivano e poi dagli altri per chilometri e chilometri fino allo stadio d'arrivo, dove ha raggiunto un volume enorme quando Reutemann, ancora una volta, scendendo di vettura ha alzato al cielo le sue tre canne da zucchero".









## *Dallavilla da Mondiale Junior*

Mondiale Junior 2001: con la Punto Super1600  
Andrea Dallavilla va a caccia del titolo. Ma sulla sua  
strada troverà uno straordinario rivale: Sebastien  
Loeb che vincerà il titolo





# Punto esclamativa!

DALLA VERSIONE SUPER1600 ALLA SUPER2000  
ECCO UNA VETTURA CHE IN TUTTE LE SUE  
EVOLUZIONI È STATA VINCENTE

DI **GIORGIO FERRO**

**S**ono passati già quasi vent'anni da quella ripartenza. Il ritorno nel mondo dei Rally del Reparto Corse del Gruppo Fiat. Due fatti ispirarono il gruppo automobilistico torinese ad un cambio di strategia significativo nell'ambito del Motorsport. Il cambio di management – con Roberto Testore che rimpiazzava Paolo Cantarella passato a nuovi incarichi nel Gruppo – ed il lancio della nuova vettura di spicco del marchio. La Punto. I due eventi, concatenati tra loro, portarono Fiat Auto a riaprire finalmente quella porta principale dei Rally che era rimasta sigillata per tanti anni, con un salto di qualità importante dopo anni di Trofei con le piccole utilitarie.

L'ingegner Testore decise infatti di cogliere l'opportunità di sfruttare il Motorsport per sostenere e corroborare il nuovo prodotto del marchio Fiat, adeguando né più né meno le strategie di marketing a quanto messo in atto da anni da tutti gli altri costruttori. E decise di farlo proprio nella disciplina accantonata per anni dalla gestione precedente. Così, vent'anni fa, insieme alla vettura di serie si lanciò anche la Punto da Rally in versione Kit Car, secondo un regolamento che aveva prodotto vetture di grande successo in quegli anni, suddivise in quattro classi. La Punto Kit aveva due ruote motrici (come tutte le Kit Car) con un motore da 1600 cc derivato dalla versione HGT da 1750 cc dal quale furono ricavati circa 220 CV. Una trasmissione Hewland, economica ed efficiente, con cambio sequenziale a 6 marce e differenziale autobloccante meccanico. Sospensioni riprogettate secondo quanto permesso dal Regolamento FIA, carrozzeria allargata e adozione di uno spoilerino anteriore e un alettone posteriore. Ne venne fuori una vettura robusta e decisamente affidabile.

Nel 2000 – come primo anno di attività e visto che al Lingotto era ancora pura eresia parlare di un impegno sportivo ufficiale – venne ideato nuovamente un Trofeo che favorì la costruzione di una piccola serie di vetture destinate ai clienti privati. E fu un innegabile successo.

Poi accadde che nei primi mesi del 2000, proprio come derivazione di questa tipologia di Kit Car, la FIA definì quella che sarebbe poi stata





”

*Due fatti  
ispirarono  
il ritorno nel  
motorsport:  
il cambio di  
management ed  
il lancio della  
nuova vettura  
di spicco del  
marchio:  
la Punto*

”

### **Gigi Galli genio e sregolatezza**

A destra, Gigi Galli in azione a Sanremo nel 2002. In alto, Andrea Adamo, Giorgio Ferro, Paolo Andreucci e Anna Andreussi ai tempi dello sviluppo della Grande Punto Abarth Super2000

per anni una delle categorie di maggior successo del panorama rallystico mondiale. La Super1600. Impostata su criteri di buone prestazioni a costi tutto sommato contenuti, sia di progetto che di gestione, con limitazioni stringenti sugli sviluppi.

Lo staff dirigente del Reparto Corse convinse il vertice Fiat a non lasciarsi sfuggire l'opportunità di entrare in questa nuova categoria di vetture. L'ingegner Limone ebbe un peso tecnico e politico rilevante nella stesura del Regolamento Tecnico della FIA per cui la Punto Kit fu tenuta in forte considerazione come base di partenza. Le differenze principali con la sorella maggiore riguardarono sostanzialmente il motore, dotato di un impianto di aspirazione con collettore monofarfalla in luogo dell'alimentazione singola della versione Kit.

Questa vicinanza tecnico-regolamentare fu indubbiamente una ghiotta opportunità per iniziare presto il lavoro di sviluppo e farsi trovare pronti ed efficienti fin dall'inizio della stagione sportiva 2001, che prevedeva tra l'altro lo svolgimento del primo Campionato Mondiale Junior, riservato proprio a queste vetture guidate da piloti Under 27. Lo sviluppo vide come tester Miki Biasion fino a tutto il 2001. Un competente e graditissimo ritorno nel Reparto Corse del Gruppo Fiat. Dopo la delibera dell'allestimento iniziale con il congelamento della fiche di omologazione, i test proseguirono sulle stesse strade dei rally mondiali previsti a calendario – Catalunya, Acropoli, Finlandia ecc – con l'obiettivo di anticipare eventuali problematiche e suggerire ai team gli accorgimenti più convenienti per ottimizzare la competitività delle vetture, garantendone al contempo l'affidabilità.

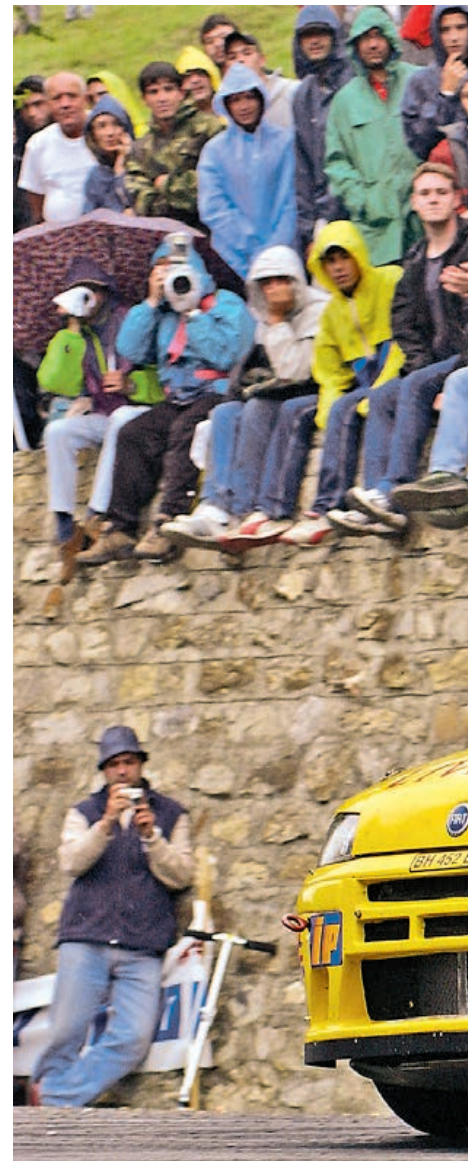
La Punto Super 1600 si mostrò competitiva fin da subito anche se, forse, un po' troppo "corpulenta", perlomeno all'inizio della sua vita sportiva. L'unico punto critico in termini di affidabilità si rivelarono i semiassi che penalizzarono talvolta i risultati dei piloti nella stagione d'esordio. Problema risolto poi definitivamente a partire dalla seconda stagione sportiva. In generale, il lavoro di sviluppo scrupoloso e continuo – impostato egregiamente da Biasion e proseguito poi efficacemente da Andreucci negli anni seguenti – spianò la strada verso gli ottimi risultati che la Punto raccolse in giro per il mondo fino a "fine vita". Già perché, alla fine, di Punto Rally – sommando le Kit Car e le Super 1600 – ne vennero prodotte un'ottantina, vendute in giro per il mondo. Ci corsero tanti nomi importanti, da Basso a Cantamessa, da Navarra a Gigi Galli. E tanti sono i ricordi positivi.

Sicuramente, fra tutti i bei ricordi di squadra legati a questa vettura, un ruolo importante nella scala degli affetti lo merita la stagione mondiale di esordio nel 2001 quando Andrea Dallavilla si trovò a combattere strenuamente con la Citroen Saxo di un giovane Sebastien Loeb, in training di avvicinamento all'olimpico che lo avrebbe poi visto conquistare nove titoli mondiali. Il Dalla, affiancato da Giovanni Bernacchini, affrontò il Junior WRC nell'ottimo team messo in piedi per l'occasione da Gino Macaluso. Vinse a Sanremo e conquistò anche tre secondi posti finali, di cui uno in Corsica a soli 8 secondi e mezzo dal solito Loeb. Ma non si possono dimenticare le cavalcate in testa sulla terra greca e finlandese penalizzate nel risultato finale soltanto dall'avaria ad un semiasse.

Dopo la brillante stagione d'esordio in cui la Fiat-Abarth era finalmente tornata a respirare l'aria Mondiale, il top management decise di compiere un altro passo di riavvicinamento verso il suo glorioso pas-



BETTIOL







sato bissando la partecipazione al Junior WRC ma stavolta in via semi-ufficiale. Per la gestione operativa delle vetture scelse il team Top Run dei fratelli Agnello e come piloti Basso, navigato da Pirollo, e Gigi Galli con D'Amore alle note.

Il Mundialito del 2002 era di nuovo particolarmente affollato. 27 vetture con ben otto costruttori diversi. A Citroen, Ford e Fiat-Abarth già presenti nella prima edizione si aggiunsero anche Peugeot, Suzuki, Volkswagen, MG e Opel. E per quanto riguarda i piloti, rispetto all'anno precedente non c'era più Sebastien Loeb approdato alla categoria maggiore, ma Solà (Citroen), Duval (Ford), Dallavilla (passato quell'anno a guidare una Saxo) e appunto Galli e Basso erano comunque la garanzia di un bell'andare.

Il JWRC iniziò proprio dal Montecarlo. E qui viene alla mente un altro ricordo di rilievo. Pronti-via ed il cronometro premiò Solà e Duval nelle prime due prove speciali. Ma i piloti Fiat-Abarth erano comunque lì, sia Galli distanziato di 1,9 sec che Basso a 4,3. Tutto sembrava procedere con una certa serenità, seppure il livello della competizione e la Storia del Monte imponessero di tenere alta la concentrazione. Le fasi iniziali della gara furono infatti caratterizzate dall'ecatombe di Citroen Saxo, tutte costrette a ritirarsi per la rottura dell'alberino della frizione. Si assottigliò dunque subito il numero degli avversari "pericolosi".

Arrivò poi il momento di prendere la via del mitico Sisteron che come al solito si rivelò cruciale. Oltre alle consuete e infide placche di verglas che ogni tanto facevano mancare il fiato agli equipaggi, per 3-4







fotografie BETTIOL





km si doveva passare su una strada assai innevata e ghiacciata. Accadde che Basso non ci arrivò nemmeno a passare sulla neve. Fermò la sua Punto contro una roccia dopo poche centinaia di metri dallo start, in seguito all'agguato della stessa placca di ghiaccio che poco prima aveva causato anche l'uscita di strada di Armin Schwarz con la Hyundai WRC. Pochi minuti dopo, però, arrivò il responso del cronometro che emise una sentenza assolutamente sbalorditiva. Gigi Galli aveva vinto la prova rifilando addirittura 1' e 18" a Francois Duval. Considerando che la ps era di circa 37 km, voleva dire un distacco di più di 2 sec/km. Vantaggio però conquistato praticamente tutto in quei 3-4 km di ghiaccio, perché la registrazione dei tempi intermedi precedenti aveva mostrato un sostanziale equilibrio tra i due piloti. Una prestazione impressionante che proiettò Galli al vertice della classifica del JWRC. La cavalcata di Gigi proseguì comunque con passo deciso anche nelle prove della tappa successiva, arrivando ad accumulare sulla Ford del belga Duval un vantaggio di 2' e 23" in 9 prove. Mancavano solo più 47 km cronometrati per finire la giornata e un centinaio da percorrere la domenica. Insidiosi, subdoli e rischiosi come un solito Montecarlo. Ma il margine era oggettivamente grande. Nelle Corse non si dice mai tranquillizzante, ma gestibile sì. Facendo due conti, Galli poteva addirittura perdere quasi un secondo al chilometro da Duval... E invece, intorno alle 8 di quel sabato sera, arrivò la notizia che raggelò tutto il team. Galli era uscito di strada. In un tornante in salita. Aveva due minuti e rotti di margine sul secondo, ma la sua gara era terminata lì. D'altra parte Gigi, lo sappiamo, è sempre stato così. Nel bene e nel male. Capace di massacrare letteralmente tutti in pochi infidi chilometri, facendo cose che sarebbero impossibili a chiunque. Ma anche capace di mandare tutto all'aria in un nanosecondo quando, in fondo, sarebbe stato tutto abbastanza semplice. Svanì la grande opportunità di riportare il marchio Fiat-Abarth al vertice di un Montecarlo. Inutile ricordare che negli anni seguenti alla Fiat-Abarth non capitò più. Né con la Super 1600, né dopo con la Super 2000.

## Storie della Punto S1600

La prima Punto da Rally. Storie di Rally. Dove vince chi va più forte. Vince chi fa meno errori. Ma soprattutto vince chi sa arrivare in fondo alla gara mettendo insieme i due mestieri di prima. Quello che non è riuscito quel sabato al rally di Montecarlo. Ma è riuscito per diverse stagioni consecutive nel Campionato Italiano affrontato, anche questo, in forma semi-ufficiale a partire dal 2002 col supporto operativo del team Procar di Pistoia. Fu la cavalcata vincente di Paolo Andreucci e Anna Andreucci col marchio torinese con quattro titoli italiani consecutivi nella categoria Super 1600 ed una splendida vittoria assoluta nel 2003. Ecco, anche quest'ultima può essere annoverata tra i ricordi di squadra più eclatanti, visto che arrivò dopo una strenua lotta contro Basso (con un'altra Punto), Travaglia sulla Peugeot e Longhi sulla Subaru. A due rally dalla fine del campionato infatti – complici i chiodi "strategicamente" sparsi al momento del passaggio di Andreucci sulle strade friulane – il distacco dalla vetta della classifica era quasi proibitivo e la battaglia sembrava persa. Eppure l'affiatamento e la grinta di una squadra che stava via via crescendo come maturità ribaltarono la situazione, dimostrando quanto la forza di vo-

### *Ucci e Basso grandi interpreti*

Paolo Andreucci, sopra, in azione al Salento nel 2003 e Giandomenico Basso, a lato, sono stati due dei grandi interpreti della Punto e protagonisti di grandi duelli nel campionato italiano. Andreucci con una vettura dello Scorpione ha vinto il tricolore nel 2003 e nel 2006; Basso si è imposto nel 2007

”

*Con il supporto operativo di Procar a partire dal 2002 Andreucci dette il via a una cavalcata vincente con 4 titoli di fila tra le S1600 e un titolo assoluto nel 2003*

”



”

*Tutti i cicli storici prima o poi si chiudono. Tutti. Dopo cent'anni, 50 o anche meno di venti. Se non ci sono le persone, le organizzazioni e gli ideali ad alimentarli*

”

### **Grande Punto da Irc e Europeo**

La Grande Punto Abarth S2000 s'è ritagliata pagine di gloria anche fuori dallo Stivale. Merito di Basso, a destra, che con la Grande Punto ha conquistato nella stagione 2006 sia il titolo nell'Intercontinental Rally Cup che nell'Europeo; campionato che il veneto ha vinto anche nel 2009. E sulle strade del Vecchio Continente due volte a segno è andato anche Luca Rossetti nel 2010 e nel 2011 e Campione Italiano 2009

lontà – corroborata da eccellenti competenze – possa sovvertire anche i destini più impervi. Queste annate sportivamente brillanti spiegarono definitivamente le vele del board Fiat al vento della convinzione che, dopo anni di impegni minori nel rallysmo, la strada intrapresa era quella giusta. Lapo Elkann prima e Luca De Meo poi furono manager illuminati nel comprendere l'importanza del Motorsport nelle strategie di marketing di un costruttore automobilistico.

Concetti che toccarono la loro massima applicazione nel 2006 con la rinascita dell'Abarth marchio sportivo per eccellenza nel bouquet del Gruppo Fiat – insieme ad Alfa Romeo ed ovviamente Ferrari. Un marchio di elaborazioni stradali che aveva nel suo DNA anche le vetture da competizione, così come ampiamente dimostrato nella sua Storia gloriosa. Ed un marchio sportivo che doveva avere una sua Squadra Corse Ufficiale. Ecco allora che a partire da quell'anno gli uomini del Reparto Corse entrarono in gioco direttamente e fino in fondo, senza più intermediari. E quel percorso di ripartenza, iniziato sette anni prima, arrivò a regime. Finalmente. Partì dunque il progetto della Grande Punto Super 2000, approfittando del lancio della nuova versione della vettura di produzione e di un nuovo regolamento tecnico ideato dalla FIA più o meno sugli stessi pilastri fondativi che avevano fatto la fortuna della categoria Super 1600. Costi di progetto e gestione contenuti, sottogruppi comuni (come per esempio la trasmissione), prezzo di vendita imposto uguale per tutti e poche carte di sviluppo da giocare fino a fine vita della vettura. Insomma, ancora una volta bisognava che il progetto partisse al top – sano, robusto e performante – perché poi non si avessero molte possibilità di correzioni di rotta. E così fecero in Abarth grazie ad uno staff tecnico che era cresciuto in competenze e maturità con il progetto e lo sviluppo della Super 1600 e si presentava coeso più che mai per affrontare le nuove battaglie. L'esordio della Super 2000 fu subito vincente, così come era capitato con la sorella maggiore.

In Italia ancora con Andreucci che, mettendo a frutto il suo fondamentale lavoro di collaudatore, continuò la sua striscia vincente. E poi in Europa con Basso che vinse l'International Rally Challenge. Negli anni a seguire, sempre per la Squadra Ufficiale, arrivarono un altro titolo italiano (con Basso nel 2007) e 4 titoli europei (due con Basso e due con Rossetti). Parallelamente, ci furono tante partecipazioni di successo gestite dai clienti privati in giro per il mondo. Già, perché grazie anche alla nascita della Direzione Corse Clienti il progetto Super 2000 assunse una dimensione ancor più coordinata e globale che in precedenza. Corsero e vinsero piloti di assoluto rilievo come Freddy Loix, Fontes in Portogallo, Isik in Turchia e Fuster in Spagna. E come Kimi Raikkonen, nel suo periodo sabbatico lontano dalla F.1, con la vettura gestita da Tommi Makinen. Sull'onda di questi risultati sportivi lo staff tecnico-sportivo dell'Abarth allungò lo sguardo ambizioso verso il futuro puntando a fare quell'ultimo passo che mancava per completare davvero il progetto di rinascita. Il WRC. E sempre con la Grande Punto. L'ok al progetto però non arrivò. Anzi, dal board del Gruppo arrivò l'input di non spendere più altro budget per proseguire le attività sportive ufficiali con quella vettura perché sarebbe arrivato presto un nuovo modello. Peccato che la nuova versione della Punto non uscì mai. “In Racing we trust” era stato il motto col quale era rinata la nuova Abarth. Un grido di battaglia che sembrava convinto e sincero,



foto grafie BETTIOL







foriero di progetti sempre più ambiziosi e soprattutto duraturi. Una continua cavalcata dopo quel restart del 1999.

Invece, uno dopo l'altro, lasciarono il Gruppo Fiat i manager che avevano creduto nell'importanza promozionale del Motorsport e in particolare dei Rally a supporto del prodotto automobilistico di serie, – né più né meno come fanno praticamente tutti i Costruttori del mondo. E furono rimpiazzati da business ben poco amanti – è un eufemismo – del Motorsport. Così quel motto roboante si sgonfiò in poco tempo.

Le parole pesano. Spesso come macigni. E possono essere magiche. Soprattutto se accompagnate dalla credibilità e dalla serietà di chi le pronuncia. Certo, le parole da sole non bastano. Servono anche le emozioni. E i fatti, coerenti con quanto pronunciato. Allora sì che il tutto acquista ulteriore valore. Altrimenti, se le parole rimangono tali – vuote e senza un futuro coerente – si svuotano di significato. E non sono più attendibili. Svuotato il lustro sportivo della Super 2000, si chiuse anche quel ciclo che era partito una dozzina di anni prima. Perché i cicli storici, prima o poi, si chiudono. Tutti. Dopo cent'anni, cinquanta o anche in meno di venti. Se non ci sono le persone, le organizzazioni e gli ideali ad alimentarli. Così è stato per il Reparto Corse della Fiat-Abarth dopo quella ripartenza del '99. E così è stato per le Punto che sono ormai un lontano ricordo – un bel ricordo – depositato nelle pagine della Storia dei Rally.





# RALLY DI FINLANDIA





## RAIKKONEN A TESTA IN GIÙ CON L'ABARTH GRANDE PUNTO

«Sono contento, mi sono divertito. Peccato che dopo tre chilometri dell'ultima speciale della seconda tappa sia arrivato lungo in una curva a sinistra, ho toccato il posteriore e sono uscito di strada. È stata un'esperienza interessante, se avrò del tempo libero tra un Gp e l'altro mi farebbe piacere ripeterla». Estate 2009, Rally di Finlandia. A parlare così è Kimi Raikkonen che con l'Abarth Grande Punto affronta il suo primo rally mondiale e finisce a testa in giù...

Troppe cose succedono tra la fine di luglio e i primi mesi di agosto in quella stagione in cui il mondo della F.1 è sconvolto dall'incidente di Felipe Massa con la Ferrari in Ungheria e dalle voci di un possibile ritorno al volante di Michael Schumacher, eppure tra i boschi intorno a Jyvaskyla, a trecento chilometri da dove è nato, anche Kimi, l'altro pilota titolare della Ferrari in quella stagione, vive il suo brivido personale, mentre rincorre il sogno di correre nei rally e in molti sottolinea il rischio corso: con Massa in ospedale che cosa sarebbe successo se nel capottamento si fosse fatto male anche Raikkonen? Nel dubbio Kimi racconta: «Non stavamo andando molto forte, anzi non andavamo forte per niente. La macchina ha iniziato a rotolare e poi ha urtato un palo, o qualcosa del genere. Però non è stata una grossa botta, stavamo bene sia io che il navigatore. E in fondo questo fa parte dei rally. Veramente non so quanto fosse danneggiata la macchina, ma non è più un bello spettacolo da vedere. Almeno, però, finché è durata mi sono divertito!». E la prossima volta? Quando glielo chiedono, Raikkonen ridacchia: «Non ci abbiamo ancora pensato per niente. Ma probabilmente avverrà tra qualche tempo dopo la fine del campionato di Formula Uno, quando potrò prendermi un po' di tempo libero». Manterrà la promessa.





*Immagine  
di un tempo  
ormai perduto*

Carlo Abarth ed Enzo  
Ferrari: uno scatto  
meraviglioso che ci  
riporta alla mente un  
mondo ormai perduto

# Ferrari non ha ragione

L'EX MAGO DELLO SCORPIONE SCRIVE  
SU AS E APRE UNA BONARIA POLEMICA  
CON IL DRAKE CHE STIMA E AMMIRA

DI **CARLO ABARTH**  
AUTOSPRINT N° 32 7 AGOSTO 1979

**Ing. Carlo Abarth, approdato dal 1918 cittadino italiano e creatore di quel gioiello sportivo che è stata l'omonima Casa automobilistica dal passato glorioso che continua attualmente sotto l'ala della Fiat (che con lui non ha ripetuto "l'errore" fatto con Ferrari, cioè ha voluto rilevarne completamente il nome e tutta l'attività), ci scrive dal suo esilio dorato di Vienna dove continua a leggere Autosprint ed a seguire le vicende dello sport mondiale in generale ed italiano in particolare. Lo fa con un intervento che noi ci auguriamo sia, come lascia intendere, il primo di una serie. Comincia in bonaria polemica con l'Enzo di Modena che pur lui stima e tutt'ora ammira.**

Da molti anni Ferrari è del parere che il merito del successo in F.1 sia dovuto per il 50% al pilota e per il 50% al costruttore. Ciò era forse vero, almeno in parte, 20 anni fa. Anche se i tecnici della Ferrari ed Enzo Ferrari stesso sono tuttora di questo parere, secondo me, tale ripartizione è errata perché anche il migliore asso del volante può per anni non vincere una competizione se non dispone di una macchina competitiva.







## Impegno solo vincente

L'esempio pratico è fornito da due ex Campioni del mondo, Fittipaldi e Lauda i quali, senza dubbio posseggono delle ottime qualità come piloti. Ma anche quell'asso che è Niki Lauda l'anno scorso non ha vinto che due sole volte; la prima a Monza perché sono stati squalificati il primo e il secondo arrivato, e la seconda volta perché ha potuto pilotare una cosiddetta "macchina aspirapolvere" che fu ammessa in gara grazie all'abilità di Bernie Ecclestone.

Io, personalmente, vedo le cose nel modo seguente:

1. I piloti danno tutto solo se dispongono di una macchina vincente.
2. La parte che ha il pilota in una "macchina vincente" non è che del 30%. I piloti che affermano di dare tutto indipendentemente dallo stato della loro macchina, non dicono la verità. Lo si vede con Fittipaldi oggi, costruttore e pilota, che in mezzo ai giovani e ai giovanissimi fa la figura del neofita. La sua Formula Uno, infatti, non è una macchina vincente. Enzo Ferrari è un esperto e un organizzatore come non se ne trovano altri al mondo, in certi casi un tradizionalista che non ha paura di andare controcorrente come nel caso della pubblicità sulle sue vetture ove i detersivi, le sigarette, i latticini, non hanno ancora usurpato il posto ai prodotti del settore automobilistico. Forghieri poi, lo stimo moltissimo. Mi ha profondamente addolorato il fatto che Lauda abbia parlato e scritto male di lui. Un uomo che riesce a rimanere in lizza per tanti anni e continua ad essere animato dalla volontà di vincere e ad essere uno dei tecnici più coscienti del mondo, non merita certo la critica di un pilota. L'apprezzo, inoltre, perché ha il coraggio di dire la verità ai corridori che non danno tutto se stessi per portare le macchine al successo.

Ferrari ed io stesso, sappiamo che i piloti e i costruttori sono egoisti e Forghieri e Ferrari si rendono conto che un uomo che ha lavorato per lunghi anni da Abarth si può integrare nella organizzazione Ferrari. Anche se mi ha portato via i miei due piloti prediletti Schetty e Merzario, quest'ultimo ancora legato da contratto alla Abarth, devo dire che un costruttore di macchine da corsa che fabbrica tutto nelle proprie officine è da ammirare. Dissento invece sulla libertà concessa ai piloti di travestirsi - ai fini pubblicitari - in modo così indiscriminato. Siamo arrivati all'uomo chewing-gum! Non lo ritengo necessario per personaggi già così ben pagati! In una scuderia da corsa tutto dovrebbe essere in armonia e, secondo me, fino a quest'anno nella Ferrari questa armonia esisteva!

## Il dovere nazionale

Tomaini si cura in maniera efficace e coscienziosa delle macchine da corsa. Egli è stato da me per anni ed ha imparato moltissimo. Più di tutti è stato Mario Colucci ad aiutarlo. Quindi penso che da Ferrari abbia ora il suo giusto posto. Inutile voler parlare in questo luogo del problema dei pneumatici che è tanto vasto e che è già stato discusso a fondo. In merito ai piloti invece, io critico Ferrari perché non impiega gli italiani. Bisogna, col tempo, dimenticare che i giornalisti hanno spesso disapprovato Ferrari quando si trattava di corridori coinvolti in incidenti. Infine, per quanto riguarda il problema dei giovani, ne riparerò ancora.

ALFA ROMEO





FIAT ABARTH



ABARTH



# La marmitta e “il scorpione”

L'ADDIO A UNO DEGLI UOMINI CHE HANNO FATTO LA STORIA DELL'AUTOMOBILISMO E CHE DETTE A NUVOLARI L'ULTIMA VITTORIA

DI **CESARE DE AGOSTINI**  
AUTOSPRINT N° 44 30 OTTOBRE 1979

**V**IENNA - È morto mercoledì scorso alle 21 a Vienna, sua città natale. Carlo Abarth, fondatore dell'omonima industria automobilistica torinese. Aveva 71 anni e aveva preso la cittadinanza italiana dopo il 1918. Afflitto da male incurabile era stato operato questa primavera; dal 1971 si era ritirato a Vienna dopo aver ceduto la sua azienda torinese alla Fiat, presso la quale conservava la carica, sostanzialmente onorifica, di consulente tecnico.

Ora restano il suo nome e le sue macchine. Non è poco per un uomo nato nel 1908 a Vienna da madre austriaca e da padre altoatesino di Merano. «Dopo grande guerra, mio padre fatto opzione per Italia e così arrivato italiano senza mai essere stato in Italia», era solito dire con quel suo italiano reso ancor più particolare dall'accento e soprattutto dalla mentalità del teutonico. Perché Carlo Abarth è sempre rimasto Karl Abarth.

Tutto cominciò con una marmitta. Gli Anni Cinquanta erano appena agli inizi e l'automobilismo stava cambiando faccia. Lui intuì le prospettive favorevoli di quella congiuntura e lanciò sul mercato l'aggeg-gio che ben presto divenne familiare a migliaia di automobilisti. Soprattutto giovani, ai quali non parve vero di poter far diventare rombante la propria macchinetta. Il tutto era stato lanciato con appropriati slogan, tra cui il più felice fu “maggior rendimento, minor consumo”.

Ma la marmitta non bastava. Ed ecco che nacquero i collettori, le valvole, le molle, le applicazioni speciali. Memorabile quella del cambio al volante per la Fiat Topolino che Herr Karl riuscì a far reclamizzare nientemeno che da Tazio Nuvolari. “Il comando cambio al volante Abarth è perfetto. Tazio Nuvolari”. Così diceva una cartolina che venne pubblicata su parecchi giornali dell'epoca. Eravamo attorno al 1950 e Abarth aveva già posto le basi per un cammino che doveva rivelarsi - con gli anni - folgorante. Mentre il grigio compariva nei suoi capelli e la piega dei suoi calzoni diventava sempre più perfetta, la sede di via

## **Un uomo sempre impeccabile**

Carlo Abarth posa fiero e impeccabile accanto a una delle sue belle vetture: il fondatore del mito dello Scorpione muore a Vienna nell'ottobre del 1979 all'età di 71 anni. Aveva preso la cittadinanza italiana dopo il 1918



”

*Il Scorpione,  
così lo  
chiamava  
Abarth, fu una  
brillantissima  
idea perché  
oltretutto era  
il segno che le  
cabale celesti  
avevano  
affidato  
all'uomo di  
Vienna nato il  
15 novembre*

”

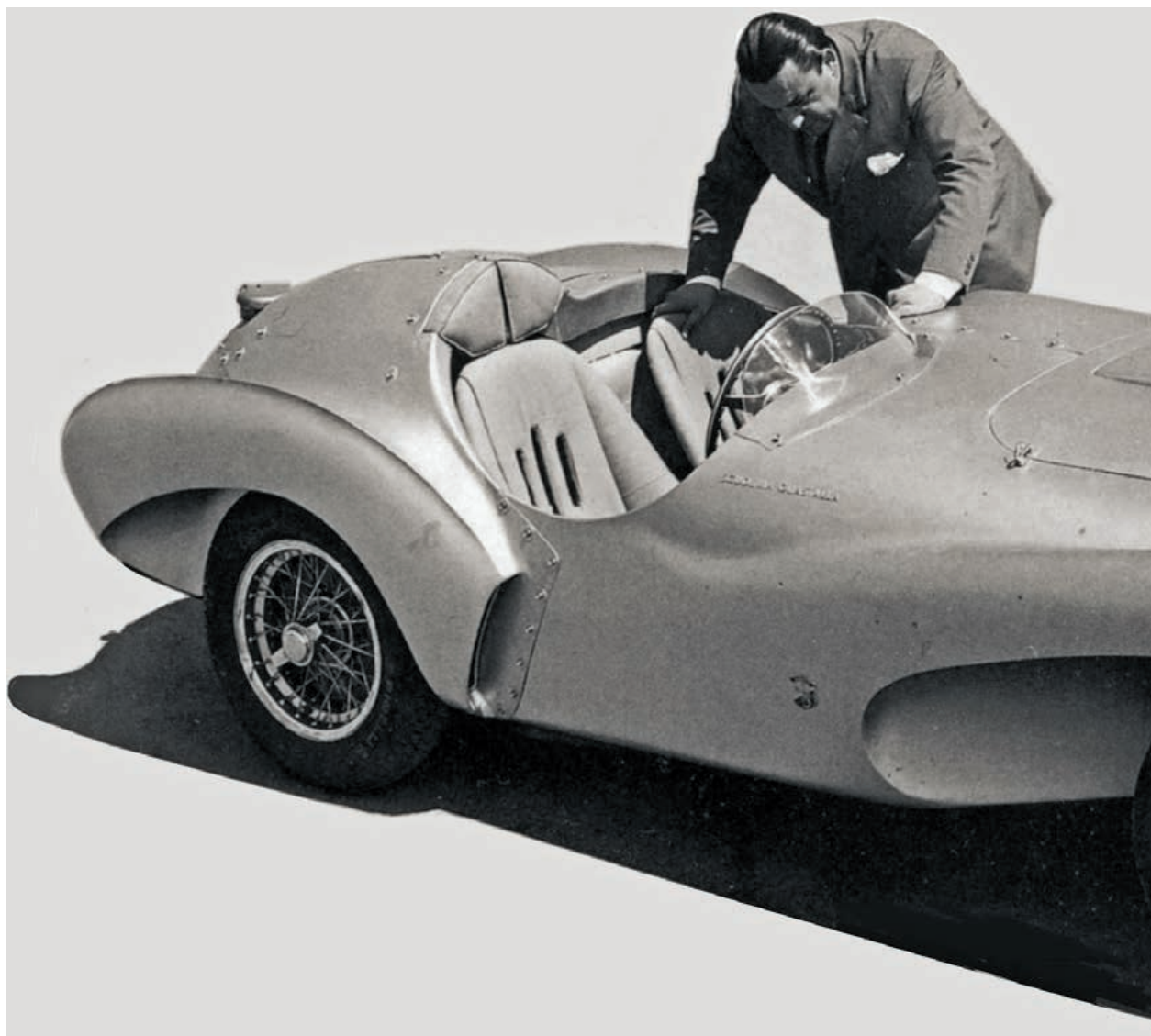
***Ecco l'unica  
rielaborazione  
Ferrari-Abarth***

A fianco, la Ferrari-Abarth 166 MM/53: fu progettata nel 1956 da Carlo Abarth per il pilota Giulio Musitelli.

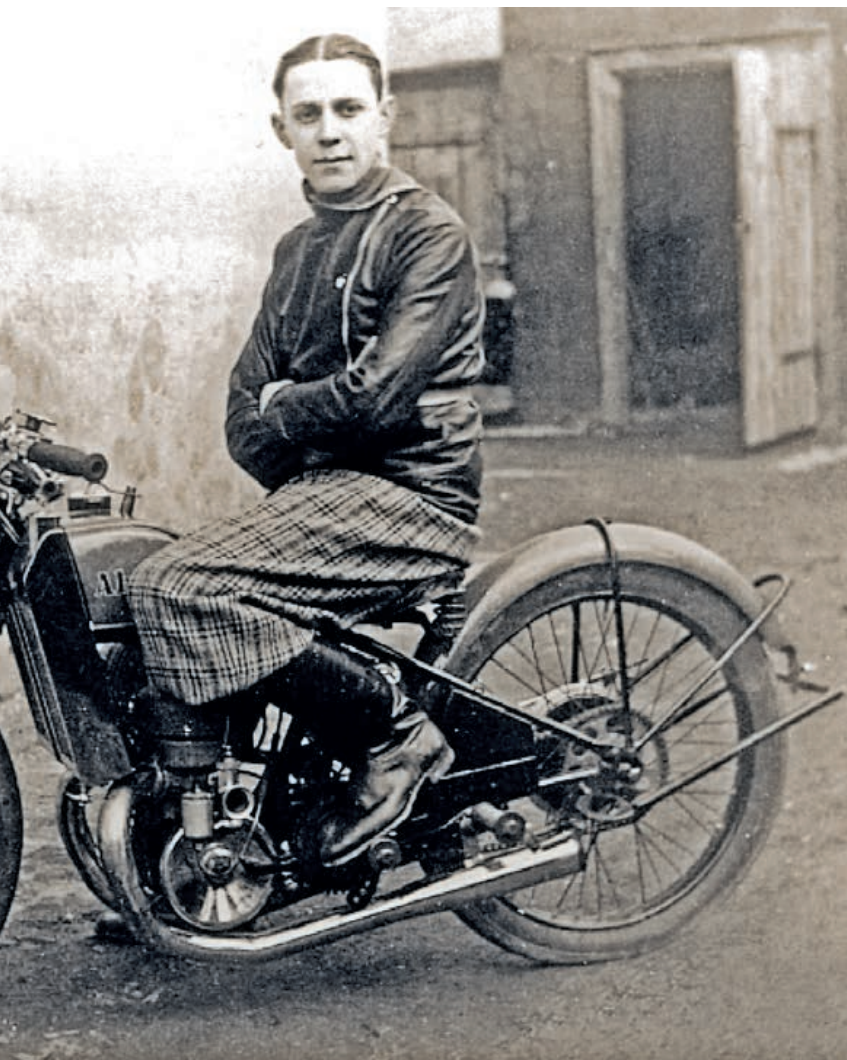
L'auto è una rielaborazione della Ferrari 166 MM del pilota. È l'unica rielaborazione Abarth di una Ferrari. In alto, Carlo Abarth in versione pilota di moto nel 1929

Trecate, a Torino, diventava sempre più importante. Ogni pezzo o automobile che usciva da quella "borgata", destinata a diventare "paese" e anche qualcosa in più, portava il caratteristico stemma dello scorpione. Fu il più sconcertante marchio al quale fantasia di costruttore avesse mai pensato. Abarth diceva: «*Non è un simbolo bello, forte o veloce; non è una bestia impulsiva che possa dare il senso della capacità. È proprio il contrario di tutto questo e l'idea mi è piaciuta molto*», "Il scorpione", così lo chiamava, fu una brillantissima idea perché oltretutto era il segno che le cabale celesti avevano affidato all'uomo di Vienna, nato il 15 novembre. Stilizzato su fondo giallo e rosso, continua ad essere talmente popolare da sfiorare l'inflazione. Lo scorpione fu posto su migliaia e migliaia di macchine. Appiccicato sulla fiancata o sul muso di una vettura, trasformava l'automobilista normale in automobilista-Abarth. E il fatto divenne un fenomeno di costume.

La personalità Abarth nacque negli anni Cinquanta; la persona, invece, cominciò a muoversi molto prima, spinta dalla passione per la meccanica e parimenti intestardita a soddisfarla nonostante l'inadeguatezza dei mezzi a disposizione. La mancanza di soldi - detto brutalmente - agirà su di lui come su tutti coloro che si sono trovati in simili circostanze: lo farà essere cioè spietato, prima con se stesso e poi con gli altri, nell'ansia di raggiungere il traguardo. Karl Abarth corse in motocicletta per tutti gli Anni Trenta. Das Motorrad gli dedicò più di una copertina perché il giovanotto ci sapeva fare. Ecco perché tanti anni dopo, diventato il principale volle in più di una occasione pilotare le sue vetture da corsa.







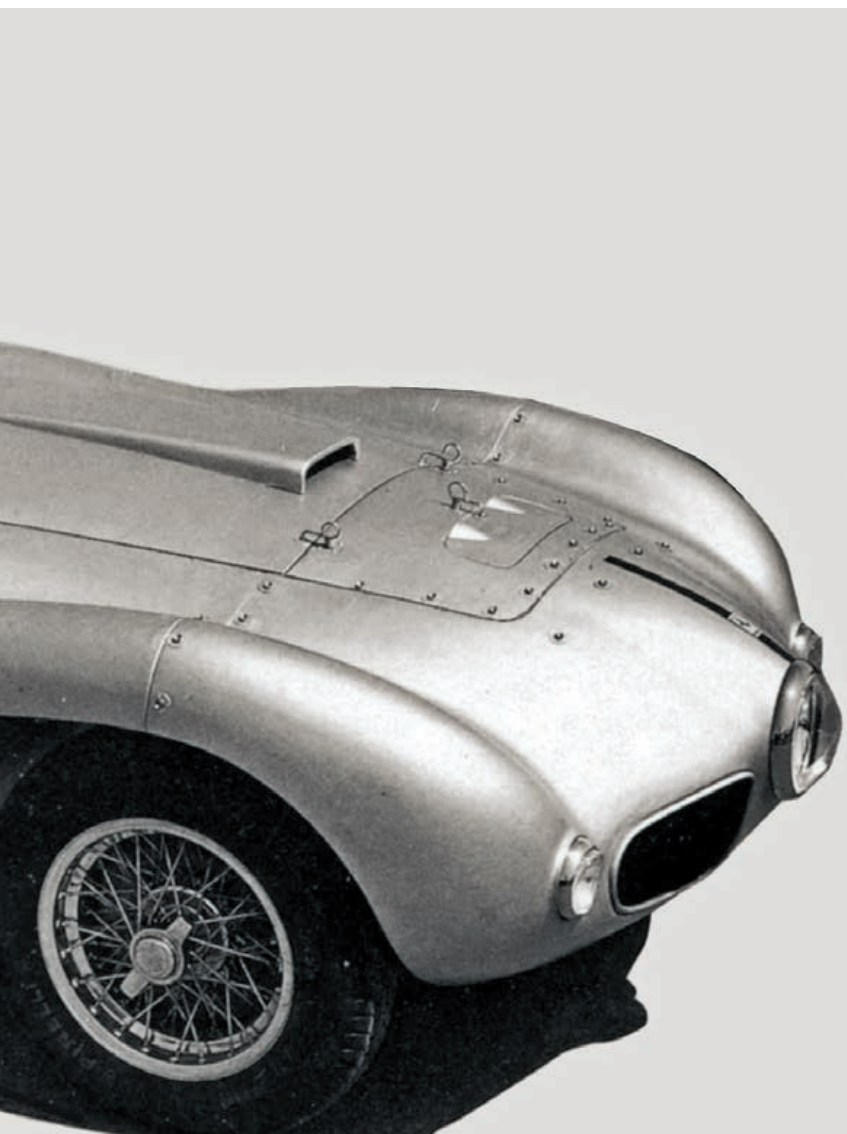
## AVIDANO, OSELLA, MERZARIO, TRIVELLATO RICORDANO CARLO ABARTH

**RENZO AVIDANO** è tra i più vecchi collaboratori di Abarth e ha lavorato con lui per più di venti anni. «Conobbi Abarth nel '48 quando arrivò in Italia come rappresentante dei brevetti Porsche per realizzare per Dusio il progetto Cisitalia. Dall'anno seguente incominciai a lavorare per l'Abarth: andavo in giro con una Fiat Giardinetta e vendevo i primi prodotti, le marmitte. Poi ho fatto di tutto in Abarth, ho seguito le corse, l'organizzazione. Un lavoro estenuante certe volte. Carlo Abarth aveva un carattere molto duro; pretendeva un ordine assoluto, la pulizia. Anche le scatole dovevano essere sempre in fila. Ma soprattutto amava l'Italia, tutte le cose italiane, i piloti italiani, forse più di tutti si legò a Franco Patria. Ma è stato fino a pochi giorni fa un sostenitore di Merzario: mi telefonava ogni dieci giorni voleva saper tutto, di come andavano le cose in Italia, in Abarth. Non più di due settimane fa andai a trovarlo a Vienna: abbiamo parlato solo di corse, di automobili, di cose che accadevano in Italia. Una grande nostalgia certamente lo attanagliava, da quando se ne era tornato a Vienna probabilmente per pensare il meno possibile alle sue macchine che non correvano più».

**ENZO OSELLA** è stato un po' il continuatore di Abarth a Torino. «È vero, io rilevai tutto il reparto corse, e se oggi sono dove sono lo devo tutto a quell'uomo. Ricordo che modificai assieme a Tomaini la 2000 sport barchetta nell'agosto del '71 mettendole una carrozzeria più aerodinamica e il cambio Hewland. Con quella macchina Arturo Merzario vinse l'Europeo 2 litri del '72. Questo successo mi ha dato la spinta. Io avevo lavorato con lui un paio di anni, dal '63 al '64. Per me è stato l'abecedario, ho imparato tutto lì. Io allora volevo avere una concessionaria delle sue vetture, ma lui mi volle a lavorare all'Abarth, per vedere quel che sapevo fare. Quante notti abbiamo passato assieme, nel reparto corse. È stato un maestro sublime».

**ARTURO MERZARIO** non ci vuoi credere. «È stato tutto per me, maestro, papà, fratello, critico. Pensa che ho corso con macchine Abarth dal '63 al '69: nel '68 ho vinto il titolo italiano con il prototipo 1000. Cosa posso dire? Ecco una cosa che ricordo benissimo. Il 31 luglio 1971, la sera che Abarth vendette la sua società alla FIAT andammo a cena assieme, in un ristorante torinese. Con le lacrime agli occhi, con quel suo strano italiano ancora misto al tedesco mi ricordo mi disse: "Io ora ho i soldi, ma non sono più padrone del mio nome"».

**PINO TRIVELLATO** ha lavorato dal '61 al '70 su macchine Abarth, dalla 850 TC alle 1000. «Ho sempre avuto un rapporto molto corretto con Carlo Abarth, in tutti gli anni in cui ho lavorato attorno alle sue macchine. La sua onestà ricordo bene, unita alla sua testardaggine. Ma alla fine aveva sempre quel sesto senso, per certe scelte anche tecniche, al di là dei calcoli dei suoi tecnici, che lo hanno portato a diventare quel grande costruttore che è stato».





”  
A “povero”  
Abarth  
resta grande  
consolazione:  
ultima corsa  
Nuvolari  
fatta con mia  
macchina.  
E vittoria  
anche

”

La prima svolta fondamentale della sua vita avvenne con l'incontro, non si sa se casuale o no, col professor Ferdinand Porsche, il famoso progettista delle Auto Union. Porsche, che come carattere era tutt'altro che un malleabile, prese in simpatia Abarth e quando alla fine della seconda guerra iniziò la collaborazione italiana con la Cisitalia, Carlo Abarth era già nel gruppetto di uomini che lavoravano nelle stanze importanti.

Quello della Cisitalia fu quasi un sogno che durò poco tempo. Piero Dusio, il titolare, non era per niente spietato. Abarth invece sì. Dusio fallì, lui spiccò il volo. La Cisitalia fu il suo trampolino di lancio. Rilevò tutto il rilevabile e si mise da solo. Non era nessuno, ma ebbe il coraggio di cambiare la scritta che c'era sulle fiancate delle macchine: da "Squadra Piero Dusio", diventò "Squadra Carlo Abarth". Fece di più: divenne molto amico di Tazio Nuvolari. Bisognava sentire Abarth parlare di Nuvolari. Forse l'uomo di Mantova - ancora così incredibilmente popolare - aveva saputo trovare la via segreta per giungergli al cuore. Non si sa. Si sa solo che Abarth fu correttissimo nei confronti di Nivola. E viceversa.

«Mi trovo a Merano subito dopo la guerra - dichiarò una volta a chi scrive - praticamente a zero. Scrissi a Nuvolari. Dopo ventiquattro ore me lo vidi capitare davanti, un po' stanco ma sorridente. Parlò a Dusio e venni immediatamente assunto col compito di curare le trattative tra Porsche e Cisitalia. Poi, piano piano, presi in mano il reparto corse. Quando la Cisitalia fallì, creai la Squadra Abarth e Nuvolari non una volta sola corse per me». Poi raccontò di quando ricevette una telefonata. Era Nuvolari che gli chiedeva una macchina per il Giro di Sicilia e la salita al Monte Pellegrino dell'aprile 1950.

«Di quanto hai bisogno?» gli domandò Nuvolari. «Di duecentocinquanta lire», gli rispose. «Benissimo, guarda però che la trasferta frutta un milione». Abarth pensò: «250 mila lire a me, 750 a lui...». Finita la corsa, Tazio lo ringraziò e gli diede un assegno di mezzo milione dicendo: «Sono abituato così metà per uno... ». Herr Karl, nonostante il cuore teutonico, non poté mai più dimenticare questo episodio e non si vergognava a riferirlo, quasi commosso, aggiungendo una considerazione: «Quasi tutti nel nostro campo devono qualcosa a Nuvolari. In molte cose anche oggi (eravamo nel '67) Nuvolari resta un simbolo inattaccabile di fedeltà. Lui non era un uomo di contratti. Lui non ha mai firmato contratti con me. Per il circuito di Mantova del '48 volevo dare a Tazio una Cisitalia. Ma non poté accettare perché, mi disse, ne aveva già parlato con Ferrari e non si sentiva di venir meno anche ad una mezza parola. Quando ho fatto la ditta mi ha aiutato in diversi



### Talento visionario

A fianco l'avveniristica Pininfarina Abarth 2000 Scorpione del 1970. A destra, Carlo Abarth in officina nel reparto corse di corso Marche a Torino. In alto, la prima copertina di Autosprint dedicata all'Abarth nel 1962



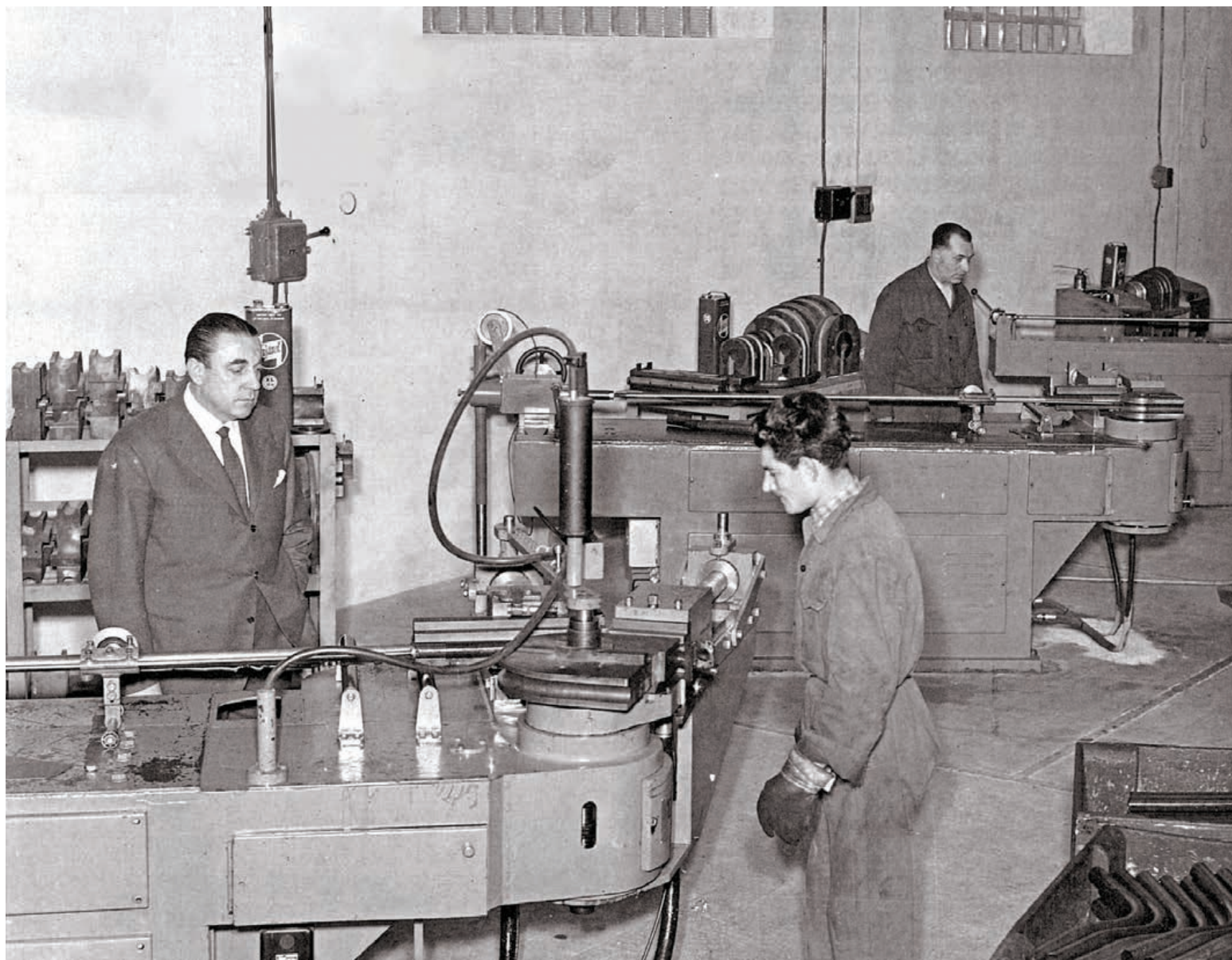
momenti. Era la sua personalità, la simpatia che sapeva emanare che avvincevano, oltre naturalmente alla sua grande abilità di guida». Quella indimenticabile intervista si concluse così. «A "povero" Abarth resta grande consolazione: ultima corsa Nuvolari fatta con mia macchina. E vittoria anche». Si riferiva alla Palermo-Monte Pellegrino del 10 aprile 1950 nella quale Tazio vinse la categoria 1100 con una Cisitalia-Abarth 204 A. A questa "204" seguirono la "205", la "207", la "208" la "210". Tutte macchine che farebbero la gioia di più di un collezionista, perché le vetture di Herr Karl sono ormai entrate nella storia e negli antri (un po' segreti, un po' misteriosi) dei collezionisti. Le "monoalbero" le "bialbero", le "settecentocinquanta", le "mille", le "milletrecento" sono tutte creazioni di Abarth.

Fu la Fiat 600 a dare ad Abarth l'idea per cambiare il proprio destino e quello di centinaia di migliaia di automobilisti. Aveva sempre mirato alle piccole cilindrate oltre che come "vezzo" abbastanza originale, anche come campo completamente sfruttabile. La Fiat, con la "600", gli mise in mano una possibilità di cui Abarth stesso, all'inizio, non riusciva a scorgere bene i confini di impiego. La prima mossa fu l'immissione nel mercato della "600" portata a "750"; macchina sostanzialmente uguale a quella di serie, solo più potente. La seconda mossa fu il concepimento di una carrozzeria completamente nuova che Abarth volle affidare a Zagato. E nacque la famosa "Zagatina". Veloce e aerodinamica: una vettura piccola di cilindrata e di ingombro, ma con pre-

stazioni assolutamente eccezionali e con linea semplicemente affascinante. Quel tetto diviso dalla due "gobbe" appena accennate, quel muso sfuggente, quei fari carenati, quell'assetto di guida, quel motore generosissimo facero della "Zagatina" una vettura memorabile. La riprova l'abbiamo sotto gli occhi: a poco meno di 25 anni dalla sua nascita, la vettura è considerata indiscutibilmente una "pietra miliare" nella storia dell'automobile.

Imboccata la strada, Carlo Abarth non la abbandonò più, iniziando una attività sportiva sempre più intensa confortata da una attività commerciale sempre più solida. Quanto Herr Karl fosse attentissimo amministratore delle sue possibilità lo rivela un curioso e finora inedito episodio: i suoi ingegneri misero a punto una nuova sospensione per la "600". Provata, la soluzione si dimostrò assai indovinata. La Fiat, però, fece sapere, discretamente, che la modifica non era ben vista. Abarth smise immediatamente i lavori e continuò a far uscire le sue macchine, che si avvalevano per gran parte di pezzi Fiat, con l'originale sospensione. La "delicatezza" gli fruttò ulteriori vantaggi da parte del colosso torinese. Potrebbe essere interessante ricordare l'uomo attraverso la risposta data ad una precisa e non banale domanda. La domanda era: «Se ritornasse indietro, ripercorrerebbe passo per passo la strada fatta?». La risposta: «Nessuna persona al mondo riuscirebbe a fare due volte la stessa cosa. Non si riesce mai a fare lo stesso motore, dopo un anno o dopo un mese».

AUTO  
S&P







## GUIDO SCAGLIARINI L'ALTRO SCORPIONE

ra l'ultimo pilota che poteva dire «*Ho battuto Tazio Nuvolari*». Il suo nome, Guido Scagliarini, è quasi sconosciuto anche fra gli appassionati delle corse e delle auto d'epoca ma in realtà ha segnato la storia automobilistica molto più di quanto non si immagini: senza di lui infatti l'Abarth non sarebbe mai nata e interi capitoli della storia delle competizioni automobilistiche non sarebbero mai stati scritti. Al termine di una vita avventurosa, che si è conclusa a 102 anni il 4 agosto 2017 a Coriano, nell'entroterra fra Rimini e Pesaro, dove ha trascorso gli ultimi trent'anni lontano dalle corse e dal mondo automobilistico, Guido Scagliarini

ha lasciato il ricordo di un uomo affabile, allegro, tranquillo, dedicato alla campagna, divenuto perfino un abile liutaio. Tutto il contrario del pilota scatenato e scavezzacollo che nel 1946 si prese la soddisfazione di giocare "al gatto con il topo" con Nuvolari nella vittoriosa Coppa dello Spumante ad Asti, distanzian-

do a ogni giro "Nivola" nel tratto misto e facendosi riprendere nel rettilineo per rendere più emozionante la gara. In realtà non sapeva che stava "giocando" proprio con Nuvolari, che da allora l'ha sempre apprezzato come pilota ma mai amato. Cento altri episodi potrebbero essere narrati sulla carriera senza paura del "Barba", allora chiamato così per il suo inconfondibile pizzetto: campione italiano Sport 1100 nel 1947 con la Stanguellini e nel '48 con la Cisitalia, vincitore di decine di gare e sempre fra i primi alla Mille Miglia fino al 1950, Scagliarini aveva tutti i numeri per salire fino alla



F.1, casomai proprio con la Cisitalia 360 Grand Prix. Ma nel 1950, dopo una serie di incomprensioni con Carlo Abarth e, forse, di "sabotaggi" alla sua vettura decise di abbandonare l'Italia, le corse e l'Abarth per fuggire in Brasile con la donna che amava. Da quel momento ha fatto di tutto in Sudamerica, dall'autotrasportatore al costruttore di case in legno, fino al produttore di banane in Amazonia, tornando alle corse una sola volta, nel 1959, e arrivando secondo alla Targa Florio con la Porsche 550 RS. Se la carriera di Guido Scagliarini pilota è stata straordinaria ma è durata nemmeno cinque anni, il segno che ha lasciato con la nascita

dell'Abarth è destinato a durare per sempre: fu proprio lui, con l'appoggio della sua famiglia, a permettere la nascita a Bologna - nel 1949 - della Casa dello Scorpione (segno zodiacale di Scagliarini e di Abarth), che lo ebbe come primo amministratore. I due fondatori erano rispettivamente pilota e direttore

sportivo della Cisitalia, la celebre Casa torinese entrata in grave crisi finanziaria per i costi di costruzione della F.1 360 Grand Prix, progettata dallo Studio Porsche: con i soldi della famiglia Scagliarini (che aveva il 99% della Società) e le auto da corsa e il materiale Cisitalia (fra cui le famose marmitte) portati in dote da Abarth come liquidazione, nacque la Casa dello Scorpione. Che proprio grazie alle marmitte, ai collettori, ai kit di preparazione e ai tanti successi nelle corse è divenuto uno dei marchi più famosi della storia automobilistica.

**Mario Simoni**





*Riflettori  
su Scagliarini*

Nella foto Guido Scagliarini in azione nel 1947. Due anni più tardi grazie ai soldi del padre diventerà socio di Carlo Abarth e assieme daranno vita al mito dello Scorpione



# IL **Ferrari** di Torino

TRATTA DAL LIBRO ABARTH THE SCORPION'S TALE ECCO UN'INTERVISTA A RENZO AVIDANO IL NUMERO DUE DELLO SCORPIONE

**P**er molti anni è stato il Numero Due. Ma con le iniziali maiuscole: perché non è da tutti esserlo quando il Numero Uno si chiama Carlo Abarth. Del "Ferrari di Torino", Renzo Avidano, torinese purosangue classe 1921, è stato l'uomo ombra, il gestore dei rapporti con i piloti, sempre presente sui circuiti e sulle salite di tutto il mondo. Poi è anche stato numero uno: quando l'Abarth, nel 1971, venne venduta alla Fiat, Avidano ne divenne il direttore; un incarico che ricoprì fino al 1981, quando andò in pensione...

**Com'è entrato nel mondo delle corse?**

«È una storia lunga. Io sono laureato in Lettere. Laurea di guerra, nel '45. Diedi la laurea orale, perché allora chi aveva fatto la guerra aveva questa possibilità. Parlai delle valanghe perché avevo fatto l'ufficiale a Bardonecchia».

**E poi?**

«Mi scusi, ma devo fare un passo indietro. Mio padre era un ferroviere. Io ho fatto le Magistrali e mi sono diplomato in Magistero nel '39. Avrei dovuto fare il maestro, quindi, ma appena diplomato cercai un lavoro per guadagnare subito qualcosa. Feci una serie di domande e venni preso dalla Siata, che io non sapevo neanche cosa fosse. Era una ditta che, tra le altre cose, faceva anche le macchine da corsa. Mi misero in officina. Quando il segretario d'officina venne richiamato alle armi, ne misero me a capo. Riparavamo le macchine più belle dell'epoca, oltre a creare delle macchine nostre, da corsa. Ricordo che all'ultima Mille Miglia, prima della Guerra, nel '40, iscrivemmo 7 vetture. Il mio compito era pulire il parabrezza delle auto, lavare la faccia ai piloti e dare loro da mangiare: cosce di pollo. Nel febbraio 1941, partii militare e tornai nel 1943, ma la Siata non c'era quasi più, era stata bombardata. Il diretto-



ACTUALFOTO



*Al fianco del capo della tempi Cisitalia*

Carlo Abarth in mezzo ai suoi gioielli e a sinistra Renzo Avidano che lavorò al fianco del geniale viennese sin dai tempi della Cisitalia. Numero 2 dello Scorpione Avidano è scomparso il 2 novembre 2017 all'età di 96 anni





re che mi aveva assunto era passato alla Cisitalia di Piero Dusio, e mi chiamò. Conosce la storia di Dusio?»

#### **Quello che si può leggere nei libri...**

«Dusio era un industriale tessile con una fabbrica abbastanza importante a Racconigi, dove produceva divise militari, tela cerata e serviva soprattutto l'esercito rumeno. Era presidente della Juventus e aveva il pallino dell'automobile, gli piaceva correre. Durante la guerra aveva fondato un ufficio tecnico nella sua villa di Torino in via Bricherasio 11. Lo aveva chiamato UTA: Ufficio Tecnico Automobilistico. Vi convergevano i migliori cervelli della Fiat, infatti lì nacque un motore a cilindri rotanti – che non so neanche cosa voglia dire – e il cambio automatico a tre marce che venne poi montato sulla Cisitalia D46. Insomma alla fine del '43 ero in Cisitalia e me la cavai con i rastrellamenti perché la Cisitalia lavorava per i tedeschi. Alla fine della guerra, Dusio riuscì a costruire un numero di macchine sufficienti per realizzare il suo sogno: far correre i migliori piloti su macchine uguali. Le macchine erano le D46, monoposto a ruote scoperte, con motori derivati da quelli delle Fiat 1100. È diventata famosa perché, in una corsa al Valentino, Nuvolari è passato davanti ai box con il volante in mano».

#### **Lei cosa faceva alla Cisitalia?**

«Prima lavorai all'Ufficio Tecnico poi al Commerciale. A un certo punto Dusio entrò in contatto con la Porsche, che non era la Porsche attuale, ma era una engineering con sede a Gmund in Austria, sulle Alpi bavaresi e non produceva auto ma progetti che poi vendeva. Dusio aveva contatti con Carlo Abarth e con l'ingegner Rudolf Hruska (in seguito, tra l'altro, responsabile del progetto Alfa-sud per Alfa Romeo), che avevo acquisito la rappresentanza per l'Italia della Porsche. Tra i brevetti Porsche c'era una monoposto da Gran Premio molto bella, motore 1500 cc sovralimentato con compressore e quattro ruote motrici: Dusio acquistò il progetto ma pretese che Hruska e Abarth si fermassero in Italia per seguire il lavoro di costruzione della macchina. Fu a quel punto che conobbi Carlo Abarth».



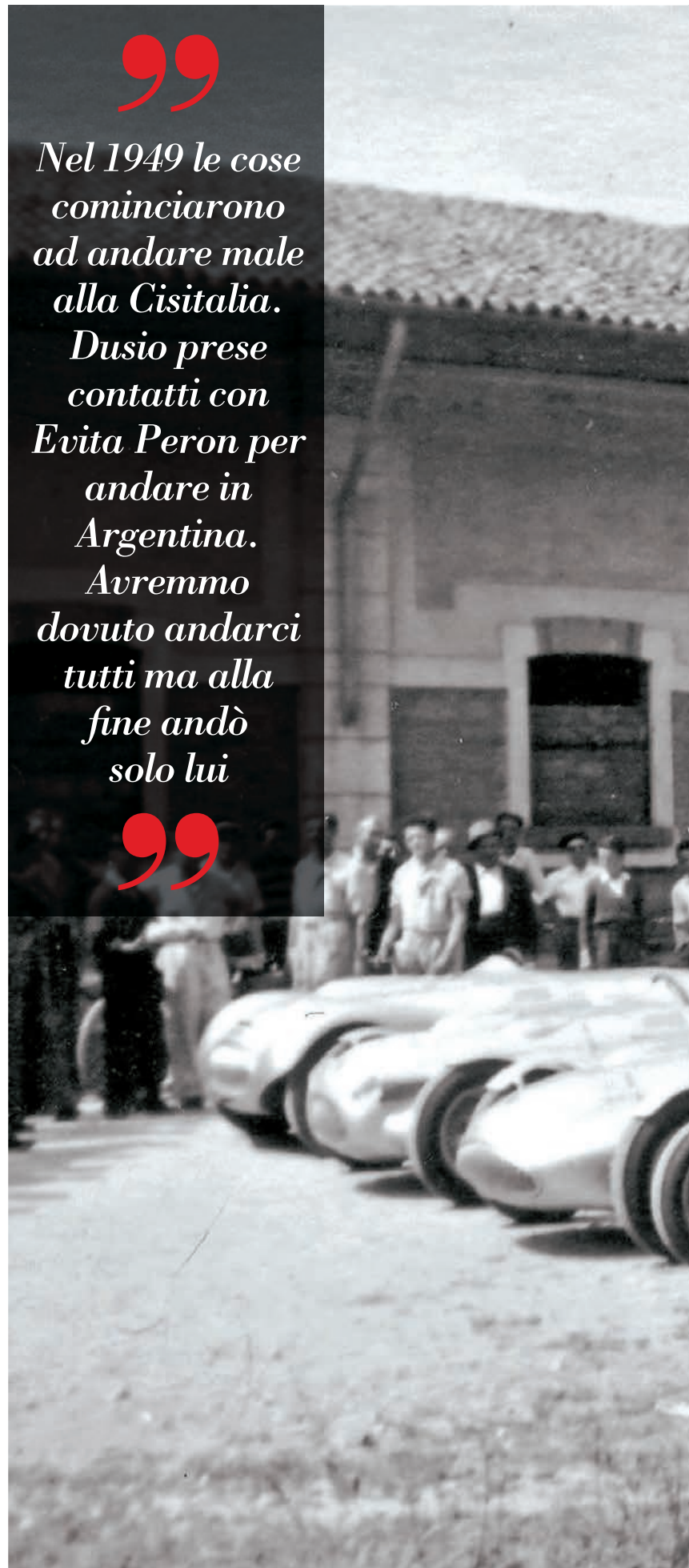
ACTUALFOTO

«Mentre Hruska si mise subito al lavoro sul progetto, Abarth rimase un po', diciamo così a guardare. All'epoca il direttore dello stabilimento era l'ingegner Savonuzzi, che poi venne sostituito proprio da Abarth quando prese in mano il Reparto Corse della Cisitalia. Io allora ero al Reparto Commerciale e facevo anche i resoconti delle riunioni dei direttori della Cisitalia, che era una grossa ditta con 200 dipendenti. Bene, un giorno lui va dal mio direttore e dice: "Non voglio più Avidano alle riunioni". Il motivo era che qualcuno durante una riunione aveva raccontato una barzelletta e io l'avevo raccontata l'indomani sul tram. Lui era venuto a saperlo e aveva detto: "Dalla sala riunioni non deve uscire nulla". Ecco chi era Carlo Abarth! Fui riabilitato solo dopo qualche mese, e proprio per volontà di Abarth che volle che mi occupassi

#### **E che tipo era Carlo Abarth?**

«Mentre Hruska si mise subito al lavoro sul progetto, Abarth rimase un po', diciamo così a guardare. All'epoca il direttore dello stabilimento era l'ingegner Savonuzzi, che poi venne sostituito proprio da Abarth quando prese in mano il Reparto Corse della Cisitalia. Io allora ero al Reparto Commerciale e facevo anche i resoconti delle riunioni dei direttori della Cisitalia, che era una grossa ditta con 200 dipendenti. Bene, un giorno lui va dal mio direttore e dice: "Non voglio più Avidano alle riunioni". Il motivo era che qualcuno durante una riunione aveva raccontato una barzelletta e io l'avevo raccontata l'indomani sul tram. Lui era venuto a saperlo e aveva detto: "Dalla sala riunioni non deve uscire nulla". Ecco chi era Carlo Abarth! Fui riabilitato solo dopo qualche mese, e proprio per volontà di Abarth che volle che mi occupassi

”  
*Nel 1949 le cose cominciarono ad andare male alla Cisitalia. Dusio prese contatti con Evita Peron per andare in Argentina. Avremmo dovuto andarci tutti ma alla fine andò solo lui*  
”





## *Squadra Corse Abarth*

Ecco la prima  
presentazione ufficiale  
della Squadra Corse Abarth:  
è l'inizio di una meravigliosa  
avventura. Si notano tre  
esemplari della Cisitalia  
avuti da Abarth come  
buonuscita





”

*Un giorno scoprii che si vendeva abbastanza bene una marmitta fatta da un certo Patria. Quel Patria era il padre di Franco che sarebbe poi diventato nostro sfortunato pilota*

”

delle corse. Mi interessavo delle cose pratiche, degli alberghi e dei ristoranti. Allora si correva quasi tutte le domeniche, sui circuiti cittadini: Asti, Voghera, Mantova, Vercelli... la Cisitalia sbaragliava il campo, era una buona macchina. Però nel '49 le cose cominciarono ad andare male, tanto che Dusio prese contatto con Evita Peron per andare in Argentina. Avremmo dovuto andarci tutti in Argentina, ma alla fine ci andò solo lui, con i due o tre esemplari della monoposto da Gran Premio costruiti fino a quel momento».

#### **E lei? E Abarth?**

«Abarth voleva continuare con le corse. Tra i suoi piloti aveva Guido Scagliarini, che era il figlio di un grosso proprietario terriero di Finale Emilia. Per sistemare il figlio, il padre fece società con Abarth: la società si chiamava Abarth & C e quel C era Scagliarini. Assieme comprarono tutto il materiale del Reparto Corse Cisitalia. Presero un grande garage in centro a Torino e l'attività cominciò. Io entrai nel maggio del '49, due o tre mesi dopo la nascita dell'azienda».

#### **Lei cosa faceva allora in Abarth?**

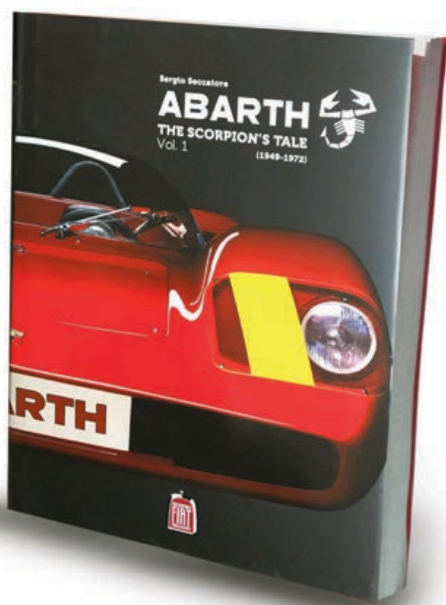
«Avevo dei compiti prettamente commerciali, giravo l'Italia per vendere i prodotti che l'Abarth faceva: all'inizio un cambio al volante per la Fiat 1100, una frizione per la 1400, un collettore a due carburatori, ecc. Durò così per qualche anno. Intanto Abarth, che aveva ritirato le vetture da corsa della Cisitalia in conto liquidazione, aveva una sua scuderia e continuava a fare le competizioni. Era tutto avventuroso: la benzina, per esempio, la trasportavamo nei bidoni del latte. Non è che girassero dei gran soldi allora, infatti Abarth mi mandava in giro a cercare sempre qualche idea per fare prodotti nuovi. Un giorno capitai da un ex magazziniere della Cisitalia che aveva messo su una concessionaria Fiat e lui mi disse che si vendeva abbastanza bene una marmitta speciale fatta da un certo Patria. Quel Patria, era il padre di Franco Patria, che sarebbe poi diventato un nostro sfortunato pilota. Aveva un bar a Torino e aveva fatto i soldi durante la guerra inventandosi e vendendo un surrogato di caffè, quando il caffè non c'era. Aveva la passione delle macchine e aveva avuto la rappresentanza a Torino della Cisitalia. Abarth non ci pensò due volte e cominciò a fabbricare le marmitte. Le fece belle con la vernice nera raggrinzita che l'Olivetti usava per le macchine da scrivere. Fece una cosa pregiata di qualcosa che andava montata nella parte più sporca della macchina. Fu un successo e cominciarono ad arrivare tanti soldi».

#### **Quando iniziò ad occuparsi delle corse per conto di Abarth?**

«Quando divennero un affare. Dopo un record che riuscimmo a fare a Monza, con una 500 elaborata, la Fiat si accorse che esistevamo. Otto giorni dopo Vittorio Valletta convocò Abarth a Torino. Dopo i ringraziamenti di rito, Valletta chiese ad Abarth: "È contento di come la Fiat la tratta?". Lui rispose: "Non sono per niente contento, perché quando devo comprare una macchina devo comprarla alla borsa nera". Intendeva dire che doveva comprarla dal concessionario. Dieci giorni dopo, il direttore commerciale Fiat convocò Abarth e firmarono un contratto che sarebbe durato fino al 1971. Prevedeva che per ogni vittoria o record di una vettura Fiat-Abarth ottenuti in tutto il mondo, l'Abarth avrebbe ricevuto dei soldi. Questo divenne la droga di Abarth: da quel momento si mise a fare vetture da corsa per le categorie in cui poteva vincere e noi cominciammo a correre dappertutto. La Fiat pagava anche solo dietro presentazione dell'articolo di giornale che par-

#### **Qui comincia l'avventura**

Guido Scagliarini al volante della Cisitalia e in piedi Carlo Abarth e l'ingegner Scholtz: sta per iniziare la meravigliosa avventura dello Scorpione. A sinistra la cover del libro "Abarth The Scorpion's tale"









”

*Nel 1970 la Fiat aveva creato il proprio reparto corse con l'ingegner Sguazzini al vertice e risolto il famoso contratto. Abarth vendette: quel giorno piangemmo tutti*

”

lava della vittoria. I soldi ricevuti dalla Fiat, somme ingenti, permisero all'Abarth di correre per oltre dieci anni, diventando una fabbrica di vittorie».

#### **E lei diventò il direttore sportivo di quella fabbrica di vittorie...**

«Per tutti gli Anni Sessanta io facevo in media 140-150 giorni l'anno fuori casa».

#### **Dal punto di vista tecnico com'era Abarth?**

«Era formidabile. E poi reinvestiva i soldi che guadagnava. Ha fatto molti motori nuovi, come il 2 litri bilatero derivato Fiat. Poi fece un suo 6 cilindri, un 8 cilindri e perfino un 12 cilindri. E non so quanti prototipi abbiamo fatto negli Anni Sessanta. Quel che guadagnava, Abarth, lo spendeva nelle corse, che erano la sua passione».

#### **E dal punto di vista umano?**

«Mi dava del voi. A un certo momento, metà Anni Cinquanta, mi relegò in ufficio a Torino, dicendomi: "Vi state accorgendo di come si vive bene fuori". Alcuni lo amavano, altri lo odiavano. Per me è stato un grande maestro, soprattutto per la sua capacità di gestione e per la sua inventiva. Aveva uno spiccato senso estetico: ogni cosa che faceva doveva essere bella. Aveva dei saldi principi: quando i nostri fornitori mi offrivano dei soldi affinché dessi loro la preferenza, io glielo riferivo e lui diceva: "Avete sbagliato. I soldi non si rifiutano mai: dovete prenderli e ringraziare a nome degli operai, ai quali poi li distribuirete". Facevamo degli orari che definire antisindacali è niente. Abarth diceva: "La sera gli operai scappano, chiudete il portone e tenete in tasca la chiave". Così fino alle nove, alle dieci di sera non facevo uscire nessuno. L'unico giorno in cui si andava via presto, e per presto intendo le otto di sera, era il lunedì, perché quel giorno lui andava al cinema».

#### **Era un despota.**

«Lo era, però era anche una persona gentile. Quando trovava un pilota veloce, faceva di tutto per farlo stare bene. Io ho la casa piena di argenti, tutti regali Abarth, che con i suoi collaboratori era generoso. Le dediche le scrivevo io; mi diceva: "Io devo fare un regalo a voi. Scrivetemi che cosa devo incidere sul piatto". Nel '67 per festeggiare i miei 15 anni in Abarth, organizzò una grande festa, invitando tutte le più importanti personalità della stampa e dell'industria automobilistica. Ma c'era un motivo: allora la Ferrari cambiava direttore sportivo molto spesso, lui voleva dimostrare che la gente che lavorava con lui si trovava tanto bene da non andare via».

#### **Era un furbo.**

«Quando organizzò la prima sessione di record a Monza con la Fiat-Abarth, chiamò al volante i giornalisti più famosi del mondo. Ognuno da un Paese diverso. Disse: "Se guidano loro invece di dare all'articolo una pagina, gliene danno sei"».

#### **Cosa successe nel 1971? Perché Abarth vendette alla Fiat?**

«Nel 1970 la Fiat aveva creato il proprio reparto corse con l'ingegner Sguazzini al vertice, e risolto il famoso contratto. Così Abarth vendette. Aveva capito che con le sue sole forze non sarebbe riuscito ad andare avanti e all'epoca in Abarth eravamo tra le 250 e 300 persone. Anni dopo mi confessò che si era pentito di avere venduto, e mi delegò a trattare con la Fiat per riacquistare il marchio. Anche per me la vita cambiò: da quel momento non seguii più le corse, compito che passò a Fiorio, ma mi occupai della gestione dell'azienda. Si quando passammo alla Fiat, piangemmo tutti...».

CONTI EDITORE

**Direttore Responsabile:** Andrea Cordovani

**Redazione:** Via del Lavoro, 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO) - Telefono: 051.6227111 - Fax: 051.6227242. **Registrato** presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969. **Stampa:** Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna - Tel. 051.6034001.

**Distribuzione esclusiva per l'edicola in Italia:** m-dis Distribuzione Media S.p.A. - Via Cazzaniga, 2 - 20132 Milano - Tel. 02.25821 - Fax 02.25825302 - e-mail: info-service@m-dis.it

**Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:**

Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it - Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma - Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano - Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450 - Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma - Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401

**Banche Dati di uso redazionale:** In conformità alle disposizioni contenute nell'art. 85 del Regolamento UE 2016/679, nell'allegato A.1 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003, nonché nell'art. 2, comma 2, del "Codice Deontologico relativo al trattamento dei dati personali nell'esercizio dell'attività giornalistica ai sensi dell'art. 139 del D.lgs 196 del 30 giugno 2003", la Conti Editore S.r.l. rende noto che presso la sede esistono banche dati di uso redazionale. Ai fini dell'esercizio dei diritti di cui al Capo III del Regolamento UE 2016/679, agli artt. 7 e ss. del D.lgs. 196 del 30 giugno 2003, le persone interessate potranno rivolgersi a: Conti Editore S.r.l. - via del Lavoro 7 - 40068 San Lazzaro di Savena (BO). Telefono 051-6227101 - fax 051-6227309. Responsabile del trattamento dati (Regolamento UE 2016/679, D.lgs 196 del 30 giugno 2003): Andrea Cordovani.

Articoli, foto e disegni, anche se non pubblicati, non si restituiscono. Testi, fotografie e disegni: riproduzione anche parziale vietata. Tutti gli articoli contenuti in "Autosprint" sono da intendersi a riproduzione riservata ai sensi dell'Art. 7 R.D. 18 Maggio 1942 n. 1369.



PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG  
FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

Grafica **ALBERTO RONDELLI**  
e **ROBERTO RINALDI**

Fotografie **ACTUALFOTO**  
**BETTIOLO**  
**SUTTON-IMAGES.COM**







ABARTH.IT

# IL GIOCO SI FA STRADA.



595

*turismo*

Tetto in vetro apribile  
Nav 7"  
Apple CarPlay™ - Android Auto™  
Logo 70° Anniversario



595

*competizione*

Scarico Record Monza attivo  
Display 7"  
Apple CarPlay™ - Android Auto™  
Logo 70° Anniversario

## SCOPRI LA NUOVA GAMMA ABARTH 70° ANNIVERSARIO.

Consumo di carburante ciclo misto Nuova Gamma Abarth 595 Euro 6d-TEMP (l/100 km): 6,9 - 6,5; emissioni CO<sub>2</sub> (g/km): 158 - 146. Valori omologati in base al metodo di misurazione/correlazione nel ciclo NEDC, aggiornati al 28/02/19. I valori sono indicati a fini comparativi.



# Abarth

IL MITO DELLO SCORPIONE

”

*Sono molto  
fiero di aver  
creato questo  
nome che  
solo con  
l'ignoranza  
potrà essere  
dimenticato*

*Renzo Rosso*



9 770035 11203395



