

## TREMATEI! LE



**A112 Abarth e I27 Sport hanno tolto il sonno a tutti quei ragazzi che hanno preso la patente più di 30 anni fa e, ancora oggi, fanno sognare. Ma qual è la migliore delle due? Proviamo a rispondere, testando due esemplari particolarmente “in palla”!**

► di Pierluigi Mancini ► foto di Igor Gentili

**P**er chi è stato teenager in Italia negli anni '80, il bar era qualcosa di più che un semplice posto dove prendere un caffè o fare colazione. Era un punto di ritrovo, un po' come la nostra pagina di Facebook, ma reale. Ogni città italiana aveva i suoi “bar” di riferimento a volte mal frequentati, ma comunque sorgenti di leggende metropolitane e punti d'aggregazione degli appassionati. Il quartiere

dove vivo, quello dove sono nato e cresciuto, una volta si chiamava borgata. La metà delle strade non era asfaltata e la “fauna” che vi abitava era quanto di peggio possiate immaginare. Il bar di Massimino non era un semplice luogo di incontro come può essere un bar di oggi. Era veramente un postaccio dove si poteva comprare di tutto, anche televisori e autoradio di dubbia provenienza. Alcune nefandezze, però, vanno ascritte a qualcuno dei suoi

giovani avventori... come l'usanza di consumare coppette gelato per poi riempirle con le cose più schifose che si potevano trovare per strada, prima di riporle nuovamente al loro posto o ritagliare monete di piombo per poter giocare a sbafo a flipper. Poi capitava che qualcuno prendesse queste “monete” di resto... altri invece, meno fortunati, ricevevano la classica caramella, ma scaduta da qualche decennio! Voi giovani lettori però non

scandalizzatevi, questi erano gli anni '80, un'epoca in cui tutto, o quasi, era permesso al di fuori dell'omicidio (forse!). Davanti a “Massimino” stazionava il meglio del peggio della borgata e, se il lunedì era la giornata dedicata ai coloriti commenti sull'andamento del campionato di calcio, negli altri giorni si parlava comunque di argomenti altrettanto edificanti e istruttivi, come le TV private che iniziavano a trasmettere qualche filmetto osé o i

“complimenti” da caserma riservati alle giovanette che osavano passare dinanzi a quel luogo di perdizione. La cosa più bella, comunque, erano le discussioni in campo automobilistico, con tanto di leggende metropolitane e improbabili racconti sulle prodezze degli assi del volante della zona, gente con il vezzo di guidare con lo stesso piglio di un malato terminale. Tra i dualismi che davano modo di arrivare

# STREGHE SON TORNATE



alle discussioni più efferate c'era quello tra la 127 Sport e la A112 Abarth. Spesso, parlando di questi due sogni irraggiungibili, si arrivava a momenti di autoindulgenza inenarrabili, come quando tale "Volpe Secca" giurò sul suo onore di aver guidato una A112 Abarth che volava a "2 piotte" (piotta = 100 in dialetto romano ndr). Ora dovete sapere che la reale conversione di

"2 piotte" non sono i 200 km/h che si potrebbero immaginare. Dopo anni di studio, di analisi tecniche e scientifiche, di ricostruzioni in laboratorio, sono riuscito ad arrivare alla conclusione che "1 piotta" corrisponde più o meno a 79,5 km/h, se consideriamo che la A112 veniva cronometrata a 159 km/h e il leggendario

tubone MBM Amico, con "carburatore 19/19 e marmitta Simonini", raggiungeva circa 80 km/h. Quando questo numero di Elaborare sarà in edicola, mi impegnerò a recapitare personalmente una copia a tutti i sopravvissuti alle caramelle Mou scadute (in cui la cartina era

fusa geneticamente con l'impasto pietrificato) e agli altri scempi di Massimino, per chiudere definitivamente questa folle diatriba e sapere, con certezza, quale delle due auto fosse veramente la migliore. Ma io so come andrà a finire: vincerà, comunque, chi

alzerà più la voce e tirerà fuori la battutaccia più pesante. I nostri rilevamenti, per gli avventori del premiato bar, non contano! Per loro la tecnica non ha mai avuto importanza... perché hanno sempre contato di più le emozioni!

# PICCOLA PESTE



La versione cattiva della A112 è considerata da tutti come l'ultima vera Abarth, in quanto è stata l'ultima vettura di serie su cui la factory torinese poté lavorare con una certa libertà di azione e sotto la supervisione del Maestro Carlo Abarth. L'idea era quella di sconfiggere l'avversaria Mini anche nella sua veste sportiva Cooper: la A112, infatti, con il suo handling e la praticità del portellone posteriore aveva già surclassato l'avversaria

inglese, grazie anche ad un livello di affidabilità decisamente superiore e ad un'abitabilità invidiabile per i tempi. Carlo Abarth propose subito un prototipo da 107 CV con testa radiale, ma questa soluzione venne abbandonata per via dei costi e si ripiegò sulla versione meno potente da 58 HP. Il successo, nonostante un prezzo piuttosto elevato, fu istantaneo e, per averne una, si doveva attendere addirittura anche un anno nonostante l'impegno della

Fiat per incrementarne la produzione. Carlo Abarth, a quei tempi non più proprietario della maison, rimase come consulente e per la A112 curò personalmente lo sviluppo partendo dal propulsore 903 cc. Questo 4 cilindri, è bene ricordarlo, deriva direttamente dal classico modello 100D utilizzato sulla Fiat 600/750, su cui in Abarth si era lavorato molto negli anni. L'aumento di cilindrata a 982 cm<sup>3</sup> venne ottenuto con un nuovo albero motore in

acciaio nitrurato a corsa lunga 74 mm (in luogo degli originari 65 mm). Nuovi pistoni stampati con segmenti cromati, per cui rimase inalterato l'alesaggio di 65 mm, consentirono di raggiungere un rapporto di compressione pari a 10:1. La testa fu dotata di nuove sedi valvola e venne studiato un albero a camme con fasatura e alzata più spinte. Immane, ovviamente, l'impianto di scarico Abarth e un carburatore doppio corpo Weber. Completavano

il pacchetto l'impianto frenante ottimizzato con l'adozione del servofreno, interni più rifiniti con sedili anatomici con poggiatesta, strumenti aggiuntivi e volante sportivo. È difficile spiegare come quel motore potesse consumare il 15% in meno della versione più tranquilla 903 cc, e di come gli spazi di arresto fossero più lunghi di quest'ultima malgrado le modifiche effettuate. L'allestimento prevedeva la verniciatura bicolore. Alcuni problemi di surriscaldamento



paracolpi laterali, presa d'aria dinamica sul cofano motore e paraurti anteriore con spoiler. Fu potenziato l'impianto frenante. La nuova A112 era più borghese e meno cattiva dei precedenti modelli. La 5 serie, ancora più "civilizzata", venne lanciata nel 1979 e dotata del cambio 5 marce. La spaziatura, però, non permise più il raggiungimento della velocità massima di 160 km/h. La sesta serie, lanciata nel 1982, fu caratterizzata soltanto da alcune diverse finiture della carrozzeria, mentre la settima serie venne presentata nel 1984 e rimase in vendita per un anno, anch'essa impreziosita da alcune modifiche estetiche di dettaglio.



dell'olio furono risolti nel 1972 con l'adozione di un radiatore. Nel 1973 venne presentata la seconda serie caratterizzata da nuovi sedili, eliminazione fasce sottoporta e nuove finiture in nero opaco al posto di quelle cromate. La terza serie arrivò nel 1975, con la motorizzazione 1.050 cc 70 HP (l'alesaggio salì da 65 a 67,2 mm) da 160 km/h (fu la più veloce delle A112 Abarth) con nuovi gruppi ottici posteriori. Nonostante l'arrivo della 127 Sport, della Innocenti

Mini de Tomaso e della Renault 5 Alpine, la A112 rimase comunque nel cuore di molti e continuò a mantenere la sua nicchia di clientela spesso composta da appassionati che ricompravano la stessa vettura. La quarta serie del 1977 impiegò la scocca B2 rinforzata e rivista, caratterizzata dal tetto rialzato, appositamente studiata per la versione Abarth. Si distingueva per un nuovo disegno del muso, nuovi gruppi ottici posteriori, fasce



## IDENTIKIT DEL PREPARATORE



Preparazione motore  
**Officina Domenico**  
Chiavari - Roma  
Tel. 06/2180 9790

Messa a punto motore  
**Ezio Campoli -**  
Scuderia Tricolore  
Tel. 338/6793167  
ezio.campoli@libero.it



**UN "12" SU TRE RUOTE IN CURVA?  
ORDINARIA AMMINISTRAZIONE  
PER LA PICCOLETTA!**



## Autobianchi A112 Abarth 70 HP

### IL TUNING

#### Motore

- Pistoni alesaggio 67,2 mm €400
- Albero a camme €220
- Alleggerimento volano rettifica piani ed equilibratura albero €350
- Bronzine banco biella e rasamenti €240
- Pompa acqua €80
- Pompa olio €140
- Kit guarnizioni e paraoli con guarnizione testa spessore 1,2 mm €120
- Revisione testa completa di valvole sedi sinterizzate e guide condotti €600
- Revisione carburatore €120
- Candele Champion n7y €20
- Pompa C €40

## A112 Abarth 70 HP 4ª Serie

### Caratteristiche di serie:

**Motore:** anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea, alesaggio per corsa 67,2x74 mm, cilindrata 1.049 cc; potenza massima 70 CV (51,4 kW) a 6.600 giri/min; coppia massima 85 Nm a 4.200 giri/min; distribuzione aste e bilancieri, 2 valvole per cilindro a valvole in testa; rapporto di compressione 10,4:1; alimentazione con un carburatore doppio corpo Weber 32DMTR38/250; accensione a puntine e spinterogeno.

**Trasmissione:** trazione anteriore, cambio meccanico a 4 rapporti: I) 3,909:1; II) 2,055:1; III) 1,348:1; IV) 0,963:1; rapporto al ponte 4,461:1

**Sospensioni:** anteriori McPherson e barra antirollio, posteriori a ruote indipendenti con balestra trasversale; sterzo a cremagliera

**Freni:** pinze anteriori flottanti disco pieno; posteriori a tamburo

**Ruote:** Cerchi in lega leggera, 4,5Jx13" con pneumatici 135 SR 13

**Peso:** 700 Kg

**Prestazioni:** 0-100 Km/h 12"; V. max 160 Km/h; rapporto peso/potenza 10 Kg/CV

#### La preparazione

Quella che ci ha portato Ezio Campoli è una bellissima A112 Abarth quarta serie, quattro marce, in splendide condizioni generali. Il motore è stato preparato secondo il regolamento Gruppo 1, ovvero una sorta di Gruppo N dei giorni nostri. La versione messa a punto per la più sportiva delle A112

ha una cilindrata di 1.049 cc, con misure di alesaggio e corsa pari a 67,2x74 mm. I limiti progettuali di questo propulsore sono da ricercarsi in un'architettura non proprio adatta ad esprimere elevati valori di potenza, avendo l'albero motore montato su 3 supporti anziché 5, distribuzione ad aste e bilancieri e un condotto di

aspirazione singolo sulla testa, che impediva di installare i due carburatori doppio corpo. Anche se la Casa dichiarava 70 CV, sembra che gli esemplari meglio riusciti e più a punto arrivassero soltanto a 64 CV. Riguardo alle sospensioni, la A112 impiegava un sistema a ruote indipendenti sulle 4 ruote: all'avantreno fu

**PRONTO E REATTIVO.  
IL MOTORE DI QUESTA  
ABARTH È UN VERO  
SCORPIONE!**



scelto il classico schema McPherson, al retrotreno bracci triangolari con una singola balestra trasversale: semplice, ma raffinato ed efficace (molto più di un ponte rigido...). Il propulsore è stato assemblato da Domenico Chiavari di Roma. La testa è completamente

## DATI STRUMENTALI

rilevamenti cronometrici

**ACCELERAZIONE:**

	Tempo (sec.)	Diff. (sec.)		Tempo (sec.)	Diff. (sec.)	Vel. uscita (Km/h)
0-100 km/h	11,8	-	100 m	7,4	-	77,9
0-140 km/h	-	-	200 m	11,5	-	96,2
0-200 km/h	-	-	400 m	18,1	-	113

**Velocità massima 168 km/h ▲ = 8 Km/h**

**FRENATA:**

Spazio (mt.)

**TEST:**

Tempo (sec.)

Spazio (mt.)

100-0 km/h

-

0-100-0 km/h

-

-

-

**pesi**



**59%** anteriore  
**41%** posteriore

**684,2 kg**  
con **18 kg** di carburante

lavorata, il rapporto di compressione è salito a 10,8:1. L'albero a camme di serie è riprofilato dagli specialisti Tani e Giannini di Roma. Il carburatore è rimasto il doppio corpo Weber DMTR32 di serie,

opportunamente rivisto nella taratura. Con la messa a punto effettuata da Ezio Campoli a livello di fasatura, la potenza di questo brillante 4 cilindri dovrebbe aggirarsi sui 78 CV.



IN PISTA CON Pierluigi Mancini

gommini stretti come quelli di uno scooterino, la piccoletta ha una tenuta di strada pazzesca, una maneggevolezza da manuale e una prontezza di sterzo da primato. Me la godo in ogni centimetro di pista. Alla prima variante arrivo piuttosto veloce e, malgrado le dimensioni di un vecchio 45 giri, i freni fanno il loro dovere e non bloccano se non si esagera oltre il dovuto. Questa

tenendomi molto abbottonato sul cordolo: sacrifico la velocità di uscita, ma divento un proiettile nella percorrenza della Esse Bagnata potendo contare sulla linea ideale. Dentro la seconda, e la inserisco con un colpo di sterzo micidiale che richiede praticamente tutta la mia forza. Mi puntello col ginocchio sinistro, mi sposto con la testa sfruttando il peso del

alzarsi anche su questo curvone. Allargo un po' la traiettoria, scivolo verso il cordolo esterno sfruttando tutta la pista. Terza a 7.000 g/m, dentro la quarta e la A112 scarica a terra la sua cavalleria trillando come un violino. Non c'è la quinta, ma tanto all'ISAM non serve... non riesco a vedere i 160 km/h che dovrebbe raggiungere con un lancio ben più lungo... ma



# IL FUNAMBOLICO SCORPIONE!

**Il rombo del piccolo 4 cilindri Abarth non mi fa più venire la pelle d'oca come quando ero un mocciosetto di 10 anni, ma ha ancora tanta grinta con i suoi quasi 80 CV...** soprattutto se relazionati a 700 kg scarsi di massa! Salgo a bordo e non mi danno più di tanto nel cercare la giusta posizione di guida, visto che al massimo si può far scorrere il sedile e inclinare lo schienale. Mi devo adattare, ma lo faccio con piacere. Come spesso mi succede quando provo una macchina che mi trasmette delle emozioni, mi accorgo di avere un sorriso cretino stampato in faccia e inizio a fare un po' l'asino. La A112 mi prende subito la mano e comincio a spingere come un dannato. Nonostante dei

svolta sembra larghissima su una vettura così piccola e la divoro in un baleno. Poi scarico la terza e percorro la curva del Ponte in piena accelerazione, con il piccolo 4 cilindri che urla attraverso il suo vorace carburatore doppio corpo tutta la sua sete di benzina. Decido di saltare il Cavatappi e, mentre percorro il curvone in contropendenza, la piccola si corica tutta sul fianco esterno fino ad alzarsi su due ruote. Tengo giù il piede sul pedale fin quando, chiusa la curva, poggia di nuovo le 4 ruote in terra. Ragazzi... da paura! Arrivo alla staccata della curva Roma e, con l'auto ancora sbilanciata, freno con moderazione e conquisto subito la corda,

corpo per girare quel volantino e lei, quando la richiamo, si alza di nuovo su due ruote. Come fa a tenere così con delle gomme da bicicletta? Non lo so! So soltanto che questa macchina è follemente divertente e io sono qui a godermi una magnifica giornata di pista. Niente sottosterzo, solo tanto grip e un retrotreno che parte solamente quando glielo chiedo a gran voce. Con la coda dell'occhio vedo Igor con la macchina fotografica in mano che ride come un pazzo. Rido anch'io... ci stiamo divertendo! Scarico la terza, poggio per un istante la quarta e poi di nuovo in terza dopo la staccatona della Mare. L'A112 tiene, tiene, tiene fino a quando sento che vorrebbe

chissene frega! Le emozioni non sono sempre proporzionali ai freddi numeri e in questo penso di poter dare ragione al mio amico Volpe Secca: pare veramente di andare a "2 piette"!

## la pagella

motore:	■■■■■■■■■	8
cambio:	■■■■■■■	6
assetto:	■■■■■■■■■	8
freni:	■■■■■■■■■	7
conclusioni:	■■■■■■■■■	8

**piace**  
\*Motore pronto e "cattivo"  
\*Piacere di guida  
\*Linea ancora piacevole e attuale

**non piace**  
\*Un po' pesante di sterzo...



# SPORTIVA A TEMPO DI SAMBA



**R**imanendo nel Gruppo Fiat, il predatore naturale della A112 Abarth fu la 127 Sport. Rispetto alla A112, la 127 era più spaziosa, più adatta alle esigenze di una famiglia rispetto alla cugina Autobianchi. Ma la versione Sport era di tutt'altra pasta! Lanciata nel 1978 sulla base della 127 seconda serie, impiegava un motore più moderno della A112 caratterizzato dalla testata 4 condotti, dalla distribuzione monoalbero a camme in testa e dai 5 supporti di banco. Questa unità, denominata "Brasile" per il fatto che veniva impiegata

sulle 127 costruite in quel Paese, erogava 70 CV grazie ad una diversa fasatura della distribuzione e ad un carburatore doppio corpo. Aveva un potenziale nettamente superiore a quello della cuginetta A112. Esteticamente la 127 Sport era, forse, anche più "cattiva": disponibile nei colori arancio, nero o grigio metallizzato con strisce adesive a contrasto, era facilmente riconoscibile per via della calandra con disegno reticolare, loghi sport, spoiler anteriore e posteriore, cerchi stampati con disegno sportivo, pneumatici 155/70 larghi e scarico con





Preparazione motore  
**OMC System**  
**Di Cerroni Marco**  
Ceccano (FR)  
Tel. 0775/625600

doppia uscita. In molti, ai tempi, cercavano di personalizzare la loro 127 impiegando strisce colorate e loghi Sport. Decisamente racing anche gli interni, con volante sportivo di piccolo diametro a due razze in alluminio, strumentazione aggiuntiva al centro della plancia, sedili anteriori anatomici con poggiatesta integrato (questi ultimi veramente molto piacevoli), rivestimenti in similpelle e tessuto con finiture a contrasto (arancio sulle nere e arancio, azzurri sulla grigia). Di serie era dotata di contagiri, orologio, lunotto termico, tergilunotto e sedile posteriore sdoppiato. La 127 Sport ebbe un clamoroso successo commerciale e divenne un oggetto di culto, tanto che moltissimi proprietari di normalissime 127 (anche prima serie) impreziosirono la loro auto con il famoso kit strisce adesive della mitica versione 70 HP (e non solo). Con l'avvento della terza serie, il propulsore denominato Brasile fu maggiorato fino a 1.301 cc per raggiungere 75 CV di potenza e una maggiore coppia ai bassi regimi, e venne abbinato al cambio a 5 marce in quanto il nuovo telaio poteva ospitarlo. Rispetto alla precedente versione, la 1300 75 CV risultò meno riuscita esteticamente e, a livello commerciale, non seppe ripeterne il successo di vendite.

#### Il tuning

L'esemplare, oggetto del nostro test, è stato elaborato dallo specialista di motori



## 20 CV IN PIÙ SI FANNO SENTIRE SU QUESTA SCATOLETTA





## Fiat 127 Sport 70 HP

### IL TUNING

#### Motore

- Lavorazione completa testata €600
- Albero a camme con profilo sportivo €250
- Coppia carburatori Weber DCOE con collettore di aspirazione Alquati €600
- Alleggerimento ed equilibratura albero motore e volano €300

### Fiat 127 Sport

#### Caratteristiche di serie:

**Motore:** anteriore, trasversale, 4 cilindri in linea, alesaggio per corsa 57,8x76 mm, cilindrata 1.049 cc; potenza massima 70 CV (51,5 kW) a 6.500 giri/min; coppia massima 83 Nm a 4.500 giri/min; distribuzione monoalbero a camme in testa, 2 valvole per cilindro; rapporto di compressione 9,8:1; alimentazione con un carburatore doppio corpo Weber 34 DMTR47/350; accensione a puntine e spinterogeno.

**Trasmissione:** trazione anteriore, cambio meccanico a 4 rapporti: I) 3,909:1; II) 2,055:1; III) 1,348:1; IV) 0,963:1; rapporto al ponte 4,461:1

**Sospensioni:** anteriori McPherson e barra antirullo, posteriori a ruote indipendenti con balestra trasversale; sterzo a cremagliera

**Freni:** pinze anteriori flottanti disco pieno; posteriori a tamburo

**Ruote:** Cerchi in lega leggera, 4,5Jx13" con pneumatici 155/70 R13

**Peso:** 775 Kg

**Prestazioni:** 0-100 Km/h 12"8; V. max 160 Km/h; rapporto peso/potenza 11 Kg/CV



**GMC**  
Racing

Kit potenziamento,  
kit intercooler,  
kit radiatori olio e  
molto altro....



Fiat 127 Sport  
70 HP | Cerrone

## DATI STRUMENTALI

rilevamenti cronometrici

ACCELERAZIONE:

	Tempo (sec.)	Diff. (sec.)	Tempo (sec.)	Diff. (sec.)	Vel. uscita (Km/h)
0-100 km/h	11,2	-	100 m	7,4	82,5
0-140 km/h	-	-	200 m	11,4	102,6
0-200 km/h	-	-	400 m	17,7	119,1

Velocità massima 174 km/h ▲ = 14 Km/h

FRENATA:

Spazio (mt.)

TEST:

Tempo (sec.)

Spazio (mt.)

100-0 km/h

-

0-100-0 km/h

-

-

pesi



63% anteriore  
37% posteriore

769,4 kg  
con 20 kg di carburante

Fiat Giuseppe Cerroni di Ceccano. Il propulsore è completamente revisionato. L'albero motore e il volano sono alleggeriti ed equilibrati. La testa, lavorata nella geometria e finitura dei condotti, è accoppiata ad un nuovo albero a camme con profilo più spinto e ad una coppia di carburatori doppio corpo di derivazione Matra Simca, abbinati ad un collettore di aspirazione Alquati. In questa configurazione il "Brasile" raggiunge una potenza massima di 90 CV a 7.500 g/m. È ovvio che i 5 supporti di banco, la distribuzione con albero a camme in testa e i 4 condotti di aspirazione separati garantivano un vantaggio immenso rispetto al vetusto propulsore della A112 Abarth. Questo 4 cilindri, infatti, vanta una robustezza proverbiale, tanto che da questa base fu realizzato il diesel 1300 della Fiat Uno! Piero Lavazza, in allestimento Gruppo 2, riuscì a tirare fuori dalla 127 Sport una potenza massima di 115 CV a 8.500 g/m, impiegando l'iniezione meccanica Kugel Fisher con 4 farfalle. Questi valori di potenza, in abbinamento ad un eccellente telaio, permisero

alla 127 di cogliere risultati incredibili non solo nella classe di appartenenza, ma anche nelle classifiche assolute nei rally, in salita e negli slalom, arrivando spesso a ridosso dei "mostri sacri" come Stratos e 131 Abarth. Oggi alcuni di questi motori, abbinati a teste Yamaha R1 o Suzuki Swift 1300 con 4 corpi farfallati e iniezione elettronica, raggiungono potenze nell'ordine dei 150 CV a 9.500 g/m.

**RADDOPPIANO  
I CARBURATORI  
E IL "BRASILE"  
ARRIVA A 90 CV!**





## la pagella

motore:	██████████	9
cambio:	██████████	6
assetto:	██████████	8
freni:	██████████	6
conclusioni:	██████████	8

**piace**  
 \*Motore super  
 \*Assetto stabile sul veloce

**non piace**  
 ✗Servirebbe la quinta marcia...

# LA BELLA INDIAVOLATA IN PISTA



**IN PISTA CON** Pierluigi Mancini

**Bella la 127 Sport... è una macchina "cazzuta" anche senza le strisce adesive, ancora non applicate il giorno del test! Dentro, ancora oggi,** trasuda cattiveria da tutte le bocchette e i bei sedili anatomici sono davvero validi considerando la tipologia di macchina! Il motore ha veramente tanto da spendere. Rispetto alla A112, non avrà lo stesso charme dato dalla cura Abarth e non sarà altrettanto nobile, ma

quando schiacci l'acceleratore i 4 bambinelli (ops... i 4 carburatori...) si fanno sentire e il propulsore ha una reattività nel salire di giri davvero insospettabile per una "nonnetta". Mi piace il piglio dello sterzo, pronto e deciso anche se pesante quando il gioco si fa duro. Rispetto alla A112 sembra leggermente meno pronta in inserimento, meno reattiva nei cambi di direzione già dalla prima variante, ma parliamo di discostamenti minimi imputabili anche ad un diverso tipo di pneumatico. La differenza più

evidente la sento quando affronto la curva del Ponte, saltando il Cavatappi: in questo modo percorro la lunga piega di ritorno completamente in appoggio con l'uscita in leggera contropendenza. Dove la A112 tendeva ad alzarsi su due ruote, la 127 resta più piatta e più incollata a terra. È anche più stabile in frenata all'ingresso della curva Roma, dove mette anche in mostra una buona motricità: non scordiamo che in Volkswagen copiarono di sana pianta gli avantreni Fiat per le Golf! Esagero anche con la 127 e, mettendola

alla frusta, sento le ruote interne sollevarsi da terra. Lo sterzo, in questi frangenti, è pesantissimo e richiede uno sforzo pauroso: ora capisco perché una volta le donne stavano a casa a fare la calzetta anziché correre in auto! Come per la A112, mi si stampa in faccia un sorrisino ebete. Forse è leggerissimamente meno agile della cuginetta Autobianchi, e sottolineo forse, ma è più scorrevole e meglio piazzata sul veloce. Resta il fatto, comunque, che il vantaggio più grande è dato dal motore Brasile... quando esco dalla curva Mare e la lancio per l'ultima volta sul rettilineo principale, 15 CV in più su 700 kg si fanno sentire! E io mi godo l'urlo dei 4 corpi che aspirano aria e benzina sotto il cofano arancione, mentre vedo l'ago del contagiri sparire oltre gli 8.000 g/m indicati...