



Il titolo evoca il celebre inglese del 1896 ma il soggetto che vi presentiamo in queste pagine ha poco a che fare con la letteratura: è, infatti, una delle derivate di serie più note e desiderate al mondo, un'opera scaturita dalla creatività del costruttore austriaco Karl Abarth

# Dr. Jekyll & Mr. Hyde

## Le Fiat-Abarth 1000 Berlina Corsa e TCR

Testo di Roberto Motta

Foto Roberto Motta, archivio Fiat Auto Press, archivio Berni, archivio Beregni e Actualfoto



**C**on questa vettura hanno incominciato la propria carriera sportiva centinaia di giovani piloti alcuni dei quali sono riusciti a emergere in varie categorie. Due nomi per tutti: Ignazio Giunti e Arturo Merzario. Avrete certamente capito che la protagonista del nostro articolo non poteva che essere la splendida Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa, una delle infinite rivisitazioni della mitica Fiat 600, in versione competizione. Infatti, la Fiat 600 è paragonabile, con le dovute proporzioni, al famoso personaggio descritto da R. L. Stevenson nel romanzo Dottor Jekyll e Mister Hyde. Comoda e robusta per i tragitti settimanali, si trasforma in una vettura da gara il fine settimana, quando diventa per molti piloti la via di accesso al mondo delle competizioni.

Al momento della sua presentazione, la Fiat 600 (nome da che deriva emblematicamente dalla cilindrata di 633cc) risponde a requisiti di progettazione molto semplici: è un'auto a quattro posti, peso di 590 kg, piuttosto compatta, comoda, sicura e robusta. Tra le sue principali caratteristiche tecniche il propulsore a 4 cilindri di 633 cc, montato in posizione posteriore e in grado di erogare 19 CV SAE (Standard della Society of Automotive Engineers, utilizzati all'epoca) a 4.600 giri. A lato del motore è collocato il radiatore, mentre la pompa dell'acqua è collegata al motore per mezzo di un braccio al cui centro ruota la ventola, orientata in senso contrario alla direzione di marcia. Le sospensioni, indipendenti su entrambi gli assi, sono caratterizzate anteriormente da bracci triangolari e balestra trasversale, e posteriormente da bracci triangolari longitudinali e molle elicoidali. L'impianto frenante è composto da freni a tamburo sulle quattro ruote e sterzo a vite senza fine e settore elicoidale.

La produzione della vettura inizia nei primi mesi del '55; il successo è immediato.

### L'impatto sociale della Fiat 600

L'introduzione sul mercato della FIAT 600 contribuisce alla grande diffusione dell'auto nel nostro Paese in un periodo in cui, superati a stento i postumi del conflitto bellico, l'Italia si proietta in un futuro migliore, rappresentato da una forte industrializzazione che ben presto porta al boom economico degli anni Sessanta. In questo periodo, inizia una profonda mutazione dei costumi e la piccola utilitaria contribuisce a migliorare le condizioni di vita di buona parte della popolazione consentendo una mobilità e un'indipendenza sino ad allora sconosciuti. Contemporaneamente, la comparsa di questo modello sul mercato infligge una dura battuta d'arresto a settori fino ad allora fiorenti, ossia a quello della motocicletta, dei mezzi commerciali e dei motocarri, che per anni avevano dominato le strade del nostro Paese. La maggior parte dei costruttori di questi mezzi scompare o, suo malgrado, è costretta a convertirsi alle nuove tendenze del mercato. La ragione è semplice: la 600 è un'automobile vera, forse modesta, ma pur sempre



L'Abarth 1000 Berlina Corsa di Arturo Merzario su 3 ruote durante la 4 Ore di Monza del 1968.

**In apertura:** l'inconfondibile e bella strumentazione Jeager e il volante in pelle a tre razze dell'Abarth 1000 Berlina Corsa

un'automobile. Si può acquistare a rate e spesso è utilizzata solo durante il fine settimana, ma è un sogno di libertà alla portata di chiunque.

Anche chi si può permettere un'auto di fascia superiore, la sceglie per la sua praticità, per le dimensioni compatte e l'estrema maneggevolezza, caratteristiche che la rendono auto ideale per muoversi nel traffico cittadino. La sua semplicità costruttiva, l'economicità d'uso e la resistenza ne decretano il totale successo.

#### **La Fiat 600 scende in pista**

Nonostante la sua chiara vocazione utilitaria e le prestazioni piuttosto modeste, in poco tempo la piccola 600 entra nell'universo delle manifestazioni sportive partecipando a competizioni di vario tipo: dalle gare di velocità in pista, come a Monza, ai tracciati delle gare in salita, dagli impegnativi rally alle gare di regolarità. In poco tempo la versione elaborata diventa un'autentica

istituzione che ben presto varcherà i confini del Paese. Nei fine settimana sveste i panni del Dr. Jekyll per indossare quelli di Mr. Hide. La sua trasformazione in vettura da competizione non presenta grandi difficoltà poiché la sua meccanica si presta bene a ogni tipo di elaborazione. Questa caratteristica non sfugge naturalmente a Karl Abarth il quale decide di sfruttare la duplice personalità della vettura. In questo periodo l'Abarth è ormai sinonimo di elaborazione, velocità e vittoria. Il suo successo è dovuto all'intuizione geniale del suo fondatore che ha saputo affiancare all'attività sportiva la produzione e la vendita delle famose "cassette di elaborazione" per vetture di serie.

Tra gli accessori più richiesti del catalogo Abarth spiccano le marmitte, sviluppate sulla base di un'idea tanto semplice quanto geniale. Da ottimo uomo d'affari, Abarth intuisce le potenzialità del fenomeno "600" e quindi intraprende una nuova

sfida tecnica e commerciale. Da un lato indirizza la produzione verso la realizzazione di vetture Fiat fuoriserie con meccanica derivazione Abarth carrozzate da Boano, Bertone, Vignale, Viotti e Zagato; dall'altro si dedica alla trasformazione della Fiat 600 nella "derivazione Abarth 750". Ma prima di dare il via al progetto, Abarth ne studia la fattibilità e dopo un'attenta analisi scopre che la conversione della produzione richiederebbe un importante impegno industriale che la renderebbe lenta e costosa. Abarth non ha nessuna intenzione di aumentare l'organico ma non può neanche ignorare le pressanti richieste degli appassionati. Decide di mettere in vendita la "Cassetta Abarth" come corredo "aftermarket", offrendo così a chiunque la possibilità di effettuare la conversione.

In fabbrica realizza un numero limitato di esemplari. Grazie a una straordinaria campagna pubblicitaria e, soprattutto, all'infinito numero di ➔

vittorie conquistate sulle piste di tutto il mondo, convince gli appassionati che, come dice la pubblicità, "un'Abarth ha comunque qualcosa in più!" anche se montata nel garage di casa.

Gli anni Sessanta rappresentarono un decennio d'oro per l'Abarth, un periodo in cui il mito cresce a dismisura, tanto che le parole Abarth e "abarthizzata" entrano nel linguaggio comune: "Abarth" significa velocità, coraggio, prestazione e modifiche mozzafiato. La Fiat Abarth 750 Berlina prodotta come 'derivazione Abarth' rimane in listino fino all'ottobre del '60. Nel corso della sua carriera agonistica ottiene importanti successi sportivi e commerciali.

Quando, anni dopo, la Fiat presenta la 600D con propulsore di 767 cc, dotato di un blocco cilindri di nuova concezione, Abarth realizza una nuova trasformazione che consente di incrementare la cilindrata fino alla soglia di 850 cc. Inizialmente, la trasformazione della 850 viene resa disponibile come "cassetta di trasformazione", successivamente la vettura viene montata direttamente dalla Casa con un procedimento identico a quello adottato a suo tempo per la "Derivazione Abarth 750".

La nuova vettura denominata "Derivazione Abarth 850" ha l'aspetto estetico della 600D ma è dotata di nuovo propulsore con misure di alesaggio e corsa di 62,5 e 69,0 mm e una cilindrata effettiva di 847 cc.

Nello stesso anno, per competere nella categoria Turismo, Abarth intraprende una nuova avventura industriale e sigla un accordo con la Fiat che gli permette di realizzare una vettura adatta allo scopo.

L'accordo prevede che la Fiat consegni le 600D, parzialmente smontate, a Torino, in corso Mar-

che. In questa sede le maestranze dell'Abarth provvederanno all'assemblaggio finale con il montaggio dei freni anteriori, dell'impianto di scarico e del motore dotato di un diverso albero motore, di un carburatore maggiorato e di una serie di altri piccoli particolari che rendono la nuova vettura velocissima. Nasce così la Fiat-Abarth 850 TC, ossia Turismo Competizione. Per soddisfare le richieste di omologazione e quindi competere nella categoria "Turismo", come previsto dal regolamento, Abarth produce 1.000 unità in meno di anno.

Grazie all'accordo con la Fiat, Abarth riesce a contenere i costi di acquisto delle scocche Fiat e della trasformazione e a proporre la vettura a un prezzo inferiore a quello dei precedenti progetti. Inoltre, per la prima volta, la Casa torinese consegna le sue vetture con una "garanzia assistenziale" della durata di sei mesi.

La Fiat Abarth 850 TC è in grado di dare soddisfazione al suo pilota. Il 3 settembre 1961 conquista i primi 3 posti di Classe nella 500 km del Nürburgring condotta da Ernest Furtmayr, Karl Foitek e Alec McCowen. La vittoria vale, alle vetture caratterizzate dallo stesso allestimento utilizzato in gara, l'appellativo di Fiat-Abarth TC 850 Nürburgring. La vettura è proposta in diverse soluzioni: assemblata in fabbrica, o montata in casa utilizzando una delle tre cassette di trasformazione prodotte dall'Abarth, scegliendo tra diversi stadi di preparazione. Chi è più esigente può acquistare direttamente la vettura, già dotata dei particolari contenuti nella cassetta di trasformazione e, in più, con la balestra anteriore rinforzata, le molle delle sospensioni posteriori maggiorate, i freni a disco anteriori, il radiatore

Una "1000", con tanto di paraurti, in gara nel 1963



supplementare collocato sotto il pianale e i compassi alzacofano (la cui funzione non era tanto di migliorare il raffreddamento del motore, quanto l'aerodinamica della vettura).

### Arriva la 1000

Nel luglio '62, alla 850 TC e alla 850 TC Nürburgring, si affianca una novità destinata ad entrare nell'olimpo dell'automobilismo sportivo e nei sogni di milioni di appassionati di tutto il mondo: la Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa. Questa differisce dalla precedente 850 per la meccanica e per alcune scelte estetiche, tra cui l'applicazione sui parafranghi della scritta Abarth 1000 e del logo con saetta tricolore; sul cruscotto, del marchio Abarth e della sigla della cilindrata. Sul cofano motore appare la scritta Abarth e la corrispondente cilindrata.

Grazie ad un alesaggio di 65 mm e una corsa di 74 mm, variazione ottenuta con l'adozione di un nuovo albero motore, la cilindrata del propulsore raggiunge i 982cc. Sottolineiamo che la scelta delle nuove misure di interesse dei cilindri costringe i tecnici Abarth ad adottare un nuovo basamento, denominato AH. Il basamento è ottenuto per fusione e viene realizzato utilizzando gli stessi stampi usati per il propulsore 600 del '55, opportunamente modificati. Nel dicembre del '62 viene presentata la nuova 1000 versione 'Corsa', dotata di propulsore accreditato di ben 65 CV. Nello stesso periodo appare anche la 850 TC Nürburgring Corsa che, grazie a nuove varianti meccaniche raggiunge il massimo della preparazione. I modelli 'corsa' destinati alla stagione '63 presentano sostanziali novità tecniche che segnano il passaggio dalla semplice elaborazione all'adozione di particolari progettati specificamente per la competizione, con particolare attenzione per la 850, già impegnata sui circuiti di mezzo mondo, per la quale vengono introdotti: doppie molle di richiamo per le valvole maggiorate, pistoni con la "saponetta" più alta di un millimetro, carburatore Solex PBIC da 34 mm, balestra con occhielli rovesciati, cambio a 5 marce con diversi rapporti, freni a disco



La "1000" Berlina Corsa" di Antony Berni oggi, più intrigante che mai

posteriori, semiassi con giunti cardanici, nuovi alza-cofano (cofano orizzontale). Le nuove berline, 850 e 1000, sono vendute con libretto di circolazione e garanzia, a condizione che non vengano impiegate in competizione. Allo stesso tempo la rete di vendita Abarth non applica garanzia e non consegna il libretto di circolazione a quelle vetture dotate di propulsore con rapporto di compressione di 11,5:1. La gamma dei motori Abarth è completata da altre due unità caratterizzate da un rapporto di compressione di 12,5:1, per le gare in pista, e di 12,8:1 per le brevi gare in salita. Come le sorelle di minor cilindrata, le "1000 Corsa" sono dotate di scocca opportunamente rinforzata con l'applicazione di fazzoletti di lamiera nei punti più sollecitati, hanno l'assetto ribassato, sfruttano una pompa della benzina elettrica Bendix, hanno lo sfiato dell'olio sul basamento, il radiatore supplementare anteriore, i compassi alza-cofano, i ganci ferma-cofano di sicurezza, i freni a disco anteriori e posteriori, il termometro dell'olio, il cruscotto con strumenti combinati. La vettura viene consegnata con marmitta e filtro aria di serie ma è corredata di marmitta da competizione tipo T81 e tromboncino d'aspirazione libero. In questo periodo l'Abarth continua a fornire alla clientela una vasta gamma di opzioni consentendo ai piloti di utilizzare al meglio il proprio budget. Se questa possibilità consente a molti piloti di gareggiare, è comunque evidente che saranno i piloti con maggiore disponibilità economica a disporre dei mezzi più competitivi. Contemporaneamente alla commercializzazione delle vetture, l'Abarth continua a partecipare alle competizioni con una squadra ufficiale. Nel '64 intensifica la sua presenza nelle gare internazionali e con tre vetture Fiat-Abarth 850 TC, affidate agli equipaggi Fusina-Osella, Condriker-Billard e Leukel-Hennecke, oltre a due Fiat-Abarth 1000 Berlina per Mason-Vinatier e Maublanc-Mosnier, partecipa al Rally di Montecarlo. In questa occasione le vetture presentano un nuovo



Ignazio Giunti in salita con la "Abarth 1000"



Il classico cofano posteriore orizzontale, uno dei "segni" più racing di questo "Scorpione"

tipo di radiatore anteriore che prende appunto il nome di "tipo Montecarlo". Il sistema di raffreddamento sfrutta due radiatori acqua, uno normalmente inserito all'interno del vano motore e dotato di ventola di raffreddamento, il secondo, reso disponibile ai clienti nel giugno del '64, è montato anteriormente, sotto la calandra. Poco dopo, in previsione della stagione '65, le vetture ufficiali ricevono un nuovo carburatore Weber 36 DCL 4 verticale, in sostituzione del 32 PBIC e uno spinterogeno Bosch che sostituisce quello Marelli S83C; modifiche che vengono ratificate e omologate nel giugno '64 e rese successivamente disponibili ai clienti. Nel gennaio del '65, l'Abarth dota le sue vetture di un nuovo impianto di raffreddamento che consente l'eliminazione del radiatore posteriore e della ventola, particolare che assorbe una discreta potenza. Viene introdotta anche una nuova pompa acqua, di costruzione Abarth, comandata, come la dinamo, da una cinghia dentata, in sostituzione della classica cinghia trapezoidale che assorbe maggiore potenza.

Le "Corsa" destinate alla stagione '65, adottano un nuovo impianto di alimentazione con collettore doppio, in ferro, su cui viene montato un carburatore Weber 36 DC L4, un nuovo impianto di scarico con collettore del tipo 4 in 1, un diverso castelletto dei bilancieri con cuscinetti ad aghi per ridurre gli attriti. Completano la trasformazione un nuovo radiatore anteriore combinato acqua-olio, il differenziale autobloccante e un nuovo sistema di sospensione anteriore che prevede l'adozione di braccetti a trapezio articolati e il mantenimento della balestra trasversale che fuge da braccio inferiore della sospensione.

Vengono montati anche nuovi gruppi molle-ammortizzatore; la sospensione è completata da una barra stabilizzatrice. Un nuovo piantone dello sterzo con giunto cardanico consente di utilizzare una nuova geometria delle sospensioni e un abbassamento dell'assetto di guida. Nel corso del '65, mentre termina la produzione delle "stradali", nelle "corsa"

vengono adottate altre migliorie come l'introduzione dell'alternatore che sostituisce la dinamo e di un nuovo sistema di filtraggio dell'olio. Nel corso degli anni, i tecnici Abarth hanno affiancato alla ricerca della massima potenza, quella della via migliore per contrastare il normale assorbimento di potenza da parte degli organi accessori al motore (come già accennato, cinghie dentate in sostituzione delle normali cinghie trapezoidali).

Le vetture sono soggette a continui aggiornamenti che consentono alla Casa di mantenere la superiorità tecnica aumentando anche l'affidabilità dei mezzi.

La continua ricerca della "perfezione" e l'estensione delle modifiche apportate inizialmente sui mezzi ufficiali alle vetture destinate alla clientela sportiva, incide negativamente sui prezzi tanto che nel '65 una 850 TC Corsa costa 2.340.000 Lire e la 1000 Corsa 2.440.000 Lire. I costi ormai elevati fanno delle derivate della 600 delle vere vetture da competizione non più compatibili con il ruolo di vetture sportive adatte ad un uso combinato. Nell'autunno dello stesso anno l'Abarth monta per la prima volta, su di una OTR 1000 Coupè, un propulsore dotato della celebre "testata radiale". La 1000 Corsa conquista il Challenge Europeo Turismo con una dimo- ➔



*Il consociutissimo scudetto anteriore*



*I retrovisori, esteticamente in perfetta sintonia*



*I bellissimi e leggeri cerchi Campagnolo*



*Lo scarico, efficace e... "sonoro"*

strazione di superiorità che non lascia dubbi: 9 vittorie su 9 gare. Nel corso della stagione invernale '65-'66 gli incontentabili tecnici Abarth continuano lo sviluppo della "piccole bombe". Viene introdotto un nuovo distributore d'accensione Marelli, un nuovo radiatore che raggiunge la sua forma definitiva in occasione della 4 Ore di Monza, prima gara del "Challenge Europeo Turismo". Nel corso della stessa competizione, le vetture ufficiali debuttano con una nuova colorazione grigia. Il nuovo colore diventa subito simbolo delle vetture e di una vettura esclusiva, anche se forse, in realtà, la continua ricerca del contenimento dei costi, ha consigliato l'utilizzo di una vernice tra le più economiche sul mercato e, probabilmente, la stessa utilizzata per verniciare alcune macchine utensili. Anche questa scelta contribuisce ad aumentare il carisma delle vetture Abarth. Nel corso della stagione '66 tra le modifiche omologate appare la ribattitura dei parafranghi posteriori che consente l'utilizzo di pneumatici Dunlop da competizione. Nella stessa stagione la piccola '1000 Corsa' si aggiudica per la seconda volta consecutiva il 'Challenge Europeo Turismo'.

Come di consueto, all'inizio del '67, le novità tecniche "ufficiali" della stagione precedente vengono estese alle vetture destinate ai clienti.

### **Arriva la nostra 1000 Berlina Corsa**

Nel '67 la 1000 Corsa monta anteriormente le stesse sospensioni della Fiat-Abarth 1300 OT Coupè Corsa, ossia trapezi inferiori accordati a una traversa, in sostituzione della balestra. Il propulsore presenta un nuovo manovellismo con perni di banco stretti per garantire una maggiore scorrevolezza. Nell'inverno '67, si effettuano delle prove a Vallelunga dove si collaudano alcuni prototipi. Tra le più interessanti vetture testate, due 1000 Corsa Gruppo 5 (Turismo Speciale). Le vetture, che appaiono molto più basse delle precedenti versioni, hanno parafranghi anteriori di maggiore dimensioni e sono dotate di propulsore con testata radiale e nuove sospensioni posteriori. La nuova Gr.5 sfrutta sospensioni posteriori con braccetti paralleli articolati, soluzione che la FIA si rifiuterà di omologare. La seconda macchina sfrutta sospensioni posteriori che ricalcano lo schema duella Fiat Abarth 1300 OT, con bracci tubolari al posto di quelli in lamiera stampata originali della 600 D, scelta che consente il montaggio del propulsore in una posizione ribassata per abbassare il baricentro e migliorare la tenuta di strada. Tra le altre modifiche da segnalare l'introduzione di un nuovo comando del cambio che consente un più preciso innesto delle marce. La nuova vettura, dotata di propulsore con testata radiale, debutta alla "4 ore di Monza", prima gara del Challenge Europeo Turismo, dove ottiene la vittoria di Classe con l'equipaggio Peter Schetty-Albert B. Goedemans. Una delle peculiarità della testata radiale sono le camere di scoppio caratterizzate dalla intersezione di due calotte sferiche di cui la

più piccola ospita la valvola di aspirazione, mentre la più grande la valvola di scarico. La testata radiale Abarth può contare su quattro condotti di alimentazione separati; tale scelta permette un'ottimizzazione del riempimento delle camere di scoppio grazie all'eliminazione delle contropressioni che normalmente si generano nella testa originale con condotti gemellati. Le qualità meccaniche della nuova testata inducono il costruttore a dichiarare di aver ottenuto dal propulsore, alimentato da 2 carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE, lo stesso rendimento termico di un bialbero, e di aver raggiunto al banco prova più di 95 CV. Anche il '68, è un anno ricco di soddisfazioni per l'Abarth: la 1000 Corsa conquista nuovamente il Challenge Europeo Turismo. Contemporaneamente le Gr.2 destinate ai piloti privati si affermano ancora in diversi campionati nazionali, grazie anche alle nuove modifiche come nuovi parafranghi anteriori di maggior diametro, sospensioni posteriori con bracci tubolari, nuovi semiassi, un nuovo serbatoio della capacità di 70 litri e l'adozione di nuove bielle con taglio diritto, in sostituzione di quelle a taglio obliquo. Per la stagione '69, la Abarth prepara l'ennesima versione della 1000 Corsa Gr. 5 che presenta una nuova posizione del filtro olio una inedita copertura del radiatore che viene omologata anche per le 850 e 1000 Gr.2. Un retrotreno modificato consente un assetto migliore anche se richiede un guida più attenta e pulita, adatta a un pilota già esperto. Le vetture ufficiali dispongono di una potenza di 100 CV che mette a dura prova le scocche originali sulle quali si introducono ulteriori fazzoletti di lamiera nei punti nevralgici. Ciononostante le scocche tendono a torcere quindi si applicano piccoli catenacci di sicurezza per evitare l'accidentale apertura delle portiere. Contemporaneamente, per migliorare la "comodità" del pilota e aiutarlo a contrastare le forze centrifughe, vengono inseriti appoggi per le gambe, uno sul tunnel centrale e l'altro sulla portiera lato guida. Per rispettare le nuove regole in materia di sicurezza, viene introdotto uno stacca-batteria esterno all'abitacolo.

### **La Radiale è per tutti**

Nel '70, grazie a regolamenti più permissivi, numerosi particolari delle Gr.5 vengono trasferiti sulle vetture Gr.2. La "piccola bomba" di Corso Marche raggiunge così la massima evoluzione; la semplice e modesta utilitaria con il tocco della bacchetta magica di Karl Abarth, si è trasformata nella vettura più ambita dai giovani piloti e più sognata da milioni di appassionati. La Nuova 1000 Corsa Gr.2 a partire dal 1 gennaio '70 monta normalmente la testata radiale (tale testata non viene utilizzata sulla 850 a causa del diverso interasse dei cilindri). L'unità con testata radiale usufruisce anche di valvole di maggiore diametro ed è alimentato da 2 carburatori doppio corpo Weber 40 DCOE 2, le cui farfalle sono azionate da una serie di rinvii arti-

*Il riuscito propulsore dell'Abarth 1000 Berlina Corsa è dominato dal grosso carburatore doppio corpo e dal particolare collettore di scarico. Nella foto è comunque possibile apprezzare i numerosi particolari modificati dall'Abarth o realizzati "ad hoc" per permettere all'unità di funzionare spesso al massimo delle possibilità mantenendo la giusta affidabilità*



colati su cuscinetti a sfere. Completano l'elaborazione un nuovo collettore di scarico, un comando a ingranaggi per l'albero a camme e un'infinita serie di piccole migliorie tecniche che aumentano la potenza fino alla soglia dei 112-118 CV a 8200-9200 giri. Il nuovo regolamento consente alla vettura preparata dal parmense Gianni Baistrocchi di utilizzare un impianto di alimentazione con condotti singoli e 2 carburatori doppio corpo Weber 45 DCOE. La 1000 Gr.2 adotta anche il nuovo retrotreno denominato "pendolare", sempre derivato dalle vetture ufficiali Gr.5, nel quale è un triangolo formato da un grosso tubo che descrive una geometria diversa dalla originale Fiat. La vettura può usufruire di nuovi "codolini" anteriori e parafranghi posteriori in resina, finestrini laterali e lunotto posteriore in plexiglas. Le 850, invece, vengono fornite con finestrini laterali e lunotto posteriore in plexiglas, ma con i nuovi parafranghi posteriori forniti esclusivamente come optional.

Nello stesso periodo viene messa in vendita, al prezzo di 1.050.000 lire, una nuova "cassetta di trasformazione" con tutti i particolari del motore "radiale" per aggiornare le vecchie 850 e 1000 Corsa. Quando la 1000 Gr.2 viene presentata alla stampa è dotata di scarico con un classico terminale a tromboncino. Al Salone dell'Auto Sportiva di Torino la vettura viene esposta in forma definitiva, con un impianto di scarico composto da 4 collettori separati che confluiscono in un unico terminale e che, a differenza delle precedenti versioni, non passa sotto la scocca, ma si sviluppa trasversalmente sopra al fascione posteriore. Il nuovo impianto di scarico è denominato "coda di topo", l'ultima modifica introdotta dalla Abarth su questa vettura. Nel corso della stagione si apportano ulteriori aggiornamenti tra i quali, a partire dall'aprile '70, il montaggio di un cofano posteriore in resina di poliestere, più aerodinamico e più leggero.

Questo tipo di cofano, che secondo alcuni regala alla vettura un aspetto più "cattivo" ma che, a nostro avviso, ne snatura la linea, viene inizialmente accettato solamente nelle competizioni in pista e, dopo alcune stagioni, per questioni di sicurezza, ne viene bandito l'utilizzo. L'omologazione del cofano in vetroresina rappresenta l'ultimo aggiornamento della Fiche di omologazione delle Abarth derivate dalla Fiat 600. Anche nel 1970 le piccole Abarth sono protagoniste nel Challenge Europeo Turismo e conquistano ancora la vittoria di Classe, ma l'attenzione del costruttore torinese è ora concentrata sulle sue "Sport biposto".

Le vittorie sono ancora moltissime, ma l'impegno economico diventa insostenibile e convince la Fiat a modificare il rapporto con la Casa di Corso Marche, fino ad arrivare al completo controllo della Abarth. Probabilmente, il fatto che questa vettura è l'ultima ad essere firmata da Karl Abarth, ha contribuito a incrementarne il fascino tanto che la potente, complessa e costosa ➔

*I singolari "cornetti" del grosso doppio corpo*



*Lo strumento della temperatura dell'olio*



*L'interno della "1000"; bellissimi i sedili e l'originale appoggio della gamba del pilota montato sul tunnel*

1000 Gr.2/'70 è ora la più amata e desiderata tra tutte le Abarth derivate dalla 600.

Nel 1971 la Fiat, che ha ormai il controllo della gloriosa Casa dello Scorpione, liquida tutto il materiale da corsa e i ricambi. Viene sospesa anche l'assistenza tecnica e la fornitura diretta dei ricambi ai clienti. Tutti i particolari, fino ad esaurimento, verranno distribuiti da Enzo Osella che, nel frattempo, ha rilevato le giacenze di magazzino. Comunque le derivate dalla 600 continueranno a gareggiare con successo fino alla scadenza dell'omologazione e oltre, molti saranno infatti i piloti privati che le useranno per moltissimi anni ancora. Oggi, dopo una pausa di riposo, le piccole 'Corsa' sono ancora protagoniste nei raduni, e nelle competizioni riservate alle vetture storiche, segno che l'intuizione di Karl Abarth non era soltanto un'idea vincente ma destinata anche a rimanere nel tempo.

### **Berni e la 'nostra' Fiat-Abarth 1000 Berlina Corsa**

Come tutte le storie più affascinanti ed intriganti, anche quella della vettura protagonista di questo articolo è avvolta da un alone di mistero. Distinta dal telaio con numerazione Fiat 100D2202578 (produzione Fiat gennaio '67) e Abarth 1716, la nostra "1000 Berlina Corsa" faceva parte di un piccolo lotto, realizzato dall'Abarth nel marzo-aprile '67, che comprendeva i telai con numerazione Abarth dal 1705 al 1719. Dalla documentazione in nostro possesso risulta che le vetture 1714 (TO 87446) e 1719 (TO 894033) furono entrambe intestate alla S.p.A. Abarth & C., C.so Marche, 38, rispettivamente in data 13 marzo e 20 aprile 1967 e cedute, alcuni giorni dopo, ai piloti Kaussen Wilhelm Hubert e Koning ing. Gert residenti a Torino, presso... l'ACI! Il fatto che non siamo riusciti ad ottenere alcuna notizia relativa all'inte-

stazione d'origine e di altre del lotto, fa supporre due possibilità: la prima è che le vetture siano state vendute nella versione con propulsore "esasperato", la seconda è che le vetture abbiano ricevuta la targa EE (Escursionisti Esteri), scelta molto in uso all'epoca. Nel primo caso, la scelta non consentiva all'acquirente di godere dell'eventuale garanzia (anche se l'acquirente dichiarava di non utilizzare la vettura in nessun tipo di competizione) e di entrare in possesso del libretto di circolazione della vettura. Nel secondo, la targa aveva un limite di validità e non richiedeva, all'origine, la normale iscrizione al PRA.

Le notizie relative alla prima parte della vita agonistica della "nostra" sono quindi lacunose. È certo che sia uscita dalle officine di Corso Marche, ma non abbiamo notizie documentate da immagini o testi fino alla metà degli anni '70, quando la vettura preparata da Landi, partecipò alle competizioni riservate alle Gr.2. Dalle nostre informazioni, sembra che Francesco Landi abbia acquistato la vettura da Enzo Osella il quale l'aveva avuta da un pilota straniero in parziale permuta per l'acquisto di una macchina nuova. Poiché Osella non possiede un archivio cartaceo risalente a quel periodo, ci è stato impossibile ricostruire dopo tanti anni questa prima parte della storia. Quello che è certo e documentato è che la vettura è stata utilizzata da Francesco Landi, tra il '74 ed il '75, in diverse gare in salita e in pista, quindi ha cambiato proprietario. Dalla Toscana si è trasferita in Liguria dove, sul finire della "carriera", è stata impiegata da Rino Casagrande e Guido Beveggi, tra l' '82 ed l' '86, in diverse "salite" quando, nella Classe, emergono le più "giovani" A 112 Abarth. Nell' '87, infine, è arrivata nelle mani dell'attuale proprietario, Antony Berni. Attualmente, il binomio Abarth-Berni è indissolubile e rappresenta un punto di riferimento per tutti gli appassionati della Casa dello Scorpione. Abbiamo incontrato Antony Berni nella sede della 'Berni Motori' (Via Monte Vioz, 7 - 26847 Maleo (LO), tel: 0377-589138), una struttura moderna e ben organizzata che potremmo definire un sogno per qualsiasi appassionato di meccanica e auto da competizione. Qui è possibile trovare una vastissima serie di ricambi che spazia dalla semplice scritta adesiva a tutto il necessario per motore, impianto raffreddamento e di lubrificazione, freni, sospensioni, trasmissione, impianto elettrico, carrozzeria e cerchi ruota. In definitiva, tutto ciò che può servire per restaurare un'Abarth o costruire una vettura da corsa replica. "La storia della Berni Motori e del sogno di realizzare una mia azienda in Italia, incomincia nel '79" ci racconta Antony. "In quel periodo, mi trasferii dalla Gran Bretagna, mia terra di origine, in Italia, per iniziare una collaborazione con la Ferrari alla Gestione Sportiva". Berni collaborò con il "Commendatore" per due anni, il tempo di acquisire l'esperienza professionale necessaria alla gestione di una squadra corse,



Sulle rampe del Trofeo Città di Orvieto del 1978



Uno scorcio del profilo anteriore e del "musone"



Aerodinamica "economica" ma...

fondamentale per riuscire a districarsi nei meandri del sottobosco sportivo.

"Nell'81, decisi di dare una svolta alla mia carriera professionale e fondai una Società dedicata all'esportazione di ricambi per vetture italiane storiche e da collezione quali Ferrari, Maserati, Alfa Romeo ed anche, marginalmente, Abarth" ci spiega. "Un giorno conobbi Leo Aumüller, un collezionista tedesco di Abarth il quale, venuto in Italia per acquistare un lotto di ricambi, mi chiese di assisterlo nella trattativa. La trattativa andò a buon fine e Aumüller mi invitò a vedere la sua collezione. Rimasi affascinato a tal punto che decisi di dedicare tutte le mie forze verso la ricambistica e la collezione di sole Abarth. Da quella decisione all'acquisto della mia prima Abarth il passo fu breve" prosegue Antony. "Acquistai una 1000 Berlina Corsa (la vettura del nostro servizio, nda). Era veramente in cattive condizioni e dovetti faticare non poco per reperire tutto il necessario per il restauro. In particolare, ebbi problemi nella ricostruzione della carrozzeria. Mi ero affidato alla persona sbagliata e il restauro non procedeva, quindi recuperai la vettura e mi rivolsi a un altro carrozziere. I problemi non erano però finiti poiché, anche per la meccanica, il reperimento dei giusti ricambi era difficoltoso. Decisi quindi di riprodurre molti pezzi mancanti utilizzando le specifiche tecniche originali e, dove era possibile, anche i vecchi fornitori ufficiali della Abarth. In seguito, decisi di ampliare la mia gamma di ricambi a una vasta serie di vetture Abarth, dalle 595, 695, 850 e 1000TC alle TCR, Monomille, Bialbero, SP e OT". Berni volle collaudare in modo estremo tutti i pezzi prodotti e messi in vendita dalla sua "factory" e

a questo scopo fondò la "Berni Motori Racing". Partecipando al Campionato Italiano Autostoriche con le sue 1000 TCR e 1000 SP, sottoponeva al severo collaudo delle corse i ricambi che poi vendeva ai clienti. "L'appassionato Abarth è abbastanza esigente e rappresenta un collezionismo di nicchia. Il restauro di una vettura spesso raggiunge cifre ragguardevoli" ci spiega Berni. "A chi pensa di realizzare una replica consiglio di impegnarsi, invece, nella ricerca di una "vera Abarth". Diversamente, e lo dico contro i miei interessi, rischierebbe di affrontare una spesa superiore al reale valore della vettura. Le Abarth originali non sono adatte ad un pubblico giovane perché il loro mantenimento è abbastanza oneroso; inoltre, spesso sono vetture da competizione e ciò le rende utilizzabili solo nelle manifestazioni e nelle gare riservate alle vetture storiche. Ciononostante, ritengo che il bello del collezionare Abarth sia poterle utilizzare in svariate occasioni e godere del loro fascino e delle loro prestazioni". Poi, Antony apre le porte dell'officina e pochi secondi dopo, il rombo del propulsore 4 cilindri Abarth riecheggia nel grande cortile, affascinandoci, ancora una volta. In un attimo, il suono rauco e il caratteristico pompare, tipico della fase di riscaldamento di un propulsore da corsa, con il susseguirsi di esaltanti acuti, rompe il silenzio della campagna circostante; poi, il motore viene spento. Ora la piccola "1000 Berlina Corsa" è ferma davanti a noi. Appare bella e aggressiva grazie all'assetto ribassato, alle gomme racing, ai passaruota allargati e al radiatore anteriore. Le sospensioni, definite dalla stessa Abarth "a ruote indipendenti con assetto corsa e barra stabilizzatrice", anteriormente sfruttano trapezi inferiori ancorati ad una traversa che guida le ruote, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici. Le sospensioni posteriori, derivate dalla Fiat 600, conservano il sistema con bracci oscillanti, molle elicoidali e ammortizzatori idraulici. Sia anteriormente che posteriormente è presente una barra antirullo adatta a contenere il coricamento e limitare le variazioni di camber. L'impianto frenante conta su freni a disco sulle quattro ruote e a pinze con due pistoncini. La vettura denuncia un peso a secco di 583 kg ed appare particolarmente compatta: passo di 2000 mm, lunghezza di 3290 mm, carreggiata anteriore e posteriore di 1160 mm, altezza di 1400 mm. Uno dei punti di forza della "1000 Berlina Corsa" è il 4 cilindri in linea raffreddato denominato Tipo 210 A. Il propulsore è distinto da valori di alesaggio e corsa di 65 e 74 mm per una cilindrata totale di 982,216 cc. Si noti che la scheda di omologazione consente di rialesare il cilindro fino ad ottenere una misura massima dell'alesaggio di 65,4 mm, raggiungendo una cilindrata di 994,343cc. Il blocco motore è realizzato in ghisa mentre la testa, in alluminio, ha condotti di aspirazione e scarico lucidati a specchio. L'albero motore, realizzato in acciaio e sotto- ➔



posto a trattamento di nitrurazione e cromatura, gira su 3 supporti di banco con cuscinetti a guscio sottile. Le bielle sono in acciaio e pistoni in lega d'alluminio, stampati a caldo e dotati di due segmenti di tenuta e di un raschiaolio. Scorrono all'interno di cilindri in ghisa speciale. Come già accennato, la testa è in lega d'alluminio e presenta di 8 valvole parallele ed inclinate di 10° rispetto al piano orizzontale. Sulla testata è, naturalmente, il castelletto dei bilancieri comandati dall'albero a camme posto nel basamento. Il sistema di lubrificazione è del tipo a carter umido e sfrutta una coppa dell'olio in lega della capacità di 6 Kg. Il lubrificante è messo in circolo da una pompa ad ingranaggi e, affinché l'olio mantenga una temperatura di esercizio ottimale, il sistema è dotato di un termostato che consente al lubrificante di essere inviato al radiatore, montato anteriormente, quando la sua temperatura supera i 90°C. Con a un rapporto di compressione di 10,2 : 1, un'accensione singola con spinterogeno Marelli, un sistema di alimentazione con pompa elettrica e un carburatore doppio corpo verticale Weber 36 DCD7, il propulsore è in grado di erogare oltre 85 CV a 7600 giri/min e di spingere la vettura a una velocità massima vicina ai 190 km/h. Al propulsore sono abbinati un cambio a 5 velocità + RM, una frizione monodisco a secco e un differenziale autobloccante. La vettura è dotata di cerchi in lega leggera da 13" e di pneumatici Dunlop Racing di misura 4.50 M 13".

### Il parere del pilota e preparatore

Per conoscere meglio la Fiat-Abarth 1000 Berlina Corsa abbiamo chiesto il parere del pilota e preparatore Pietro Biselli il quale, con questo tipo di vettura, ha partecipato, dal '69 alla metà degli anni '70, alle competizioni riservate alle Gr.2. "La 1000 Corsa, come quella di Berni, è un vettura abbastanza impegnativa nella guida poiché ad un assetto anteriore molto performante coniuga un posteriore ballerino" ci spiega Biselli. "I modelli precedenti, dotati di sospensione con balestra trasversale e molle incorporate sugli ammortizzatori, hanno un comportamento neutro, di conseguenza possono essere condotti come un Kart, grazie alla tendenza a pattinare sulle quattro ruote. Con l'introduzione della nuova sospensione anteriore, la vettura tiene molto davanti, mentre la sospensione posteriore, con i classici trapezi della Fiat 600, tende a scivolare. Come risultato, nei curvoni veloci, com'erano la 1° e la 2° di Lesmo a Monza, o la Rivazza a Imola, la vettura continua a dondolare, ma in fase di frenata questo tipo d'assetto migliora la vettura. Infatti, con la balestra classica, in frenata tutto il peso tende a spostarsi sull'anteriore e, come conseguenza, la balestra flette lasciando aprire le gomme. Questo causa un cambiamento dei valori di camber impostati. Diversamente, la nuova sospensione è più rigida e riesce a contenere tali fenomeni. Relativamente al propulsore" continua Biselli "la 1000 aveva una potenza leggermente inferiore alla 850, vettura era dotata di una testata migliore cosicché, almeno sulla carta, la vettura di minor cilindrata era favorita nelle cor-

se in pista mentre la 1000, nelle gare in salita, poteva contare su una maggiore coppia derivante dalla differenza di cilindrata. In questo periodo" prosegue "le piccole Abarth hanno permesso a molti giovani di avvicinarsi al mondo dell'automobilismo sportivo perché erano delle ottime vetture-scuola. La meccanica era molto robusta anche se il motore, a causa della profonda preparazione, aveva un limite di resistenza". Accarezzando la macchina, Biselli dice: "Ricordo che in quel periodo le gare erano molto combattute e il pubblico partecipava in modo quasi invadente. I ragazzi erano curiosi e se lasciavi la macchina aperta s'infilavano ovunque per poter carpire qualche segreto da trasferire sulla propria vettura stradale. Per noi piloti era come trovarsi in famiglia. Anche se eravamo in trenta, eravamo tutti amici".

La gara del periodo che ricordo con maggiore soddisfazione è l'edizione della Coppa Carri del '75. In quell'occasione battagliai duramente con altri due piloti e al termine della gara tagliai il traguardo in 2° posizione. Non è stata una vittoria ma la lotta per il podio fu entusiasmante e mi ha fece assaporare la gioia della competizione>>.

Le piccole Abarth>> conclude Biselli <<lasciavano spazio a una gran varietà di interventi nelle elaborazioni. In pratica, la Fiche di omologazione era un fascicolo alto 3 cm a causa della notevole quantità di particolari omologati. Un po' come succede ai giorni nostri con la Renault Clio Williams, anche se in proporzione, il propulsore Abarth era decisamente più elaborato ed estremamente più sviluppato>>.

Aspetto ancor più grintoso, quasi impressionante, per la 1000 TCR

