



vado a 1000

Negli anni '70 era la vettura più amata e desiderata da tutti i giovani (e anche dai meno giovani) stregati dalla velocità. Derivava dalla "600", ma aveva perduto la connotazione di utilitaria grazie a meccanica e prestazioni eccezionali. La **Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa** ha vinto gare su gare e, oggi, è la protagonista indiscussa delle corse storiche in salita e in pista [di Sperangelo Bandera](#)



Come in ogni fiaba moderna, anche nell'automobilismo la passione pura spesso diventa protagonista di episodi che culminano nel magico recupero di valori che erano giunti a un passo dalla rovina. Una ormai rara automobile, avendo compiuto parecchi anni, stava attraversando un periodo così difficile da comprometterne la sopravvivenza, quando un appassionato collezionista, affascinato da questa piccola vettura ormai in odore di rottamazione, decise di acquistarla. La fece restaurare con scrupolo, sconfisse le innumerevoli difficoltà incontrate nella ricerca dei pezzi di ricambio, e la riportò all'originario splendore, consegnandola a una seconda giovinezza e a nuovi successi sportivi.

Il principe azzurro è Anthony Berni (foto pagina precedente), un inglese trapiantato a Maleo (Lodi), una vita stregata dal marchio dello Scorpione. La piccola vettura sottratta a una sicura fine è la Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa, la cui storia e il cui palmares vengono analizzati in queste pagine.

A dispetto del numero di telaio (1716), le sue origini e la prima giovinezza restano avvolte nel mistero. Prodotta nel 1967, il primo intestatario sarebbe stata l'Abarth stessa, che, come gli



La Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa impegnata sul circuito di Monza nel corso di una recente gara. Da notare la speciale livrea bianco-rossa estesa per l'occasione anche al radiatore anteriore. Al volante Anthony Berni, colui che si è occupato del recupero e del restauro della vettura.

appassionati sanno bene, aveva sede a Torino, in Corso Marche 38. Non si conosce con precisione neppure se sia uscita senza targa, per un uso quindi esclusivamente corsaiolo, come succedeva all'epoca o se sia stata targata con la sigla EE (escursionisti Esteri), che, comunque, aveva una scadenza e non richiedeva l'iscrizione al PRA. Quindi, fino alla metà degli anni '70, il mistero relativo al suo impiego in gara resta fitto. I veli cadono con l'acquisto della Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa da parte del toscano Francesco Landi, il quale la impiegò in gara in salita e in pista per un paio d'anni ('74-'75). Sembrerebbe che egli l'avesse acquistata da Enzo Osella, il quale l'avrebbe avuto in permuta per una vettura nuova, dopo essersi messo a lavorare in proprio nella sua officina di via Guastalla 14 a Torino. Dopo un salto di sette anni, nel 1982, la troviamo in Liguria, dove

Rino Casagrande e Guido Bevegni la utilizzarono nelle cronoscalate. Ormai la pur blasonata Abarth era giunta a fine carriera e, avendo perduto attualità per la comparsa delle prime e più giovani A112 Abarth, sarebbe certamente finita male, rottamata come tante altre vetture prestigiose. E' a questo punto che interviene il salvatore, Anthony Berni.

Correva l'anno 1987 e di lì a poco il binomio Abarth-Berni sarebbe diventato il punto di riferimento per tutti gli appassionati dello Scorpione. L'inglese venne folgorato dalla Casa di Corso Marche sulla via della Ferrari. E Berni, che lavorava da un paio d'anni a Maranello, abbandonò il Drake per dedicarsi anima e corpo alle vetture dello Scorpione.

Ora ha allestito una struttura che è una sorta di paradiso artificiale per chi ama le Abarth. All'interno, in via Monte





Vioz 7, a Maleo in provincia di Lodi (tel. 0377 589138), conserva ogni possibile ricambio, dalla scritta a tutto ciò che serve per restaurare un'Abarth (motore, impianto di raffreddamento, freni, sospensioni, trasmissione, impianto elettrico, compreso carrozzeria e cerchi) o per costruire una replica Abarth.

La 1000 Berlina Corsa di queste pagine costituì per Berni il primo acquisto, quello che, come il primo amore, non si scorda mai. Egli stesso ricorda che la vettura era veramente in cattive condizioni e quanta fatica gli costò trovare i pezzi, soprattutto quelli legati agli interventi sulla carrozzeria.

Siccome poi, molti ricambi relativi alla parte meccanica non si trovavano, decise di riprodurli egli stesso tenendo conto delle caratteristiche degli originali. Si sa, da cosa nasce cosa e l'inglese-lodigiano apersè il suo ventaglio di pezzi di ricambio anche ad altre Abarth (595-695-850-1000TC-Monomille-Bialbero-SP-OT). A quel punto non gli restò che fondare la "Berni Motor Racing". Tornando alla 1000 Berlina Corsa perfettamente restaurata, vale la pena effettuare un'analisi sincronica, per scoprire forma e sostanza di una vettura da corsa, che rappresentò, nella seconda metà degli anni '60, l'iniziazione all'automobilismo sportivo per molti giovani. L'aspetto è decisamente muscoloso e aggressivo, grazie all'assetto ribassato, ai passaruota allargati, al



grosso radiatore anteriore e al compasso che tiene spalancato il cofano posteriore (non tanto per ragioni di raffreddamento dell'unità motrice quanto di aerodinamicità), formando vortici che danno vita all'effetto coda tronca. Pesa, a secco, 583 chilogrammi, ha un passo di 2 metri, è lunga 3,29 metri ed è alta 1,40. E' spinta da un 4 cilindri in linea di 982,21 cc il cui blocco motore è realizzato in ghisa, la testa in alluminio, con condotti di aspirazione e scarico lucidati. Gira su tre cuscinetti di banco, le bielle sono in acciaio e i pistoni in lega di alluminio.

Uno dei segni distintivi di tutte le Abarth, a cui non fa eccezione la 1000 Berlina Corsa, è la coppa dell'olio maggiorata e in lega. L'olio lubrificante - 6 chilogrammi - è messo in circolo da una pompa di ingranaggi. Ingegnosa l'adozione del termostato che regola il flusso al radiatore anteriore soltanto quando la temperatura dell'olio supera i 90°.

Monta un carburatore doppio corpo verticale Weber 36 DCD7, un sistema di alimentazione con pompa elettrica e l'accensione singola. Sviluppa una potenza di 85 CV a 7600 giri/minuto e raggiunge una velocità massima di 190 km/h. A completamento di questo quadro meccanico, troviamo un cambio a 5 rapporti, una frizione monodisco a secco, il differenziale autobloccante, cerchi in lega da 13" e pneumatici Dunlop Racing 450 M 13". Così allestita è un mostro da pista o svetta nelle gare in salita. Non facile da guidare, come tutti i purosangue richiede capacità ed esperienza, ma poi sa offrire emozioni forti. Dalla Fiat 600, la progenitrice di tutte le Abarth 850 e 1000, quale sviluppo tecnologico e meccanico è intercorso! Di quella versione di serie, tuttavia, il genio di Carlo Abarth ha saputo conservare l'immagine, pur spingendola oltre.



MOTORE
4 cilindri in linea • Cilindrata 982 cm² • Alesaggio 65 mm • Corsa 74 mm
Rapporto di compressione 13:1 • Potenza 85 CV DIN a 7600 giri/min
Carburatore doppio corpo Weber 36 DCD7

TRASMISSIONE
Motore e trazione posteriori • Cambio a 5 marce • Frizione monodisco a secco
Pneumatici 4,25x13

CORPO VETTURA
Berlina a due porte • Carrozzeria portante • Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, balestra inferiore trasversale, bracci superiori oscillanti, molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori idraulici • Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici
Freni anteriori e posteriori a disco

DIMENSIONI E PESO
Passo 2000 mm • Carr. anteriore 1150 mm • Carr. posteriore 1160 mm
Lunghezza 3285 mm • Larghezza 1380 mm • Altezza 1400 mm • Peso 590 kg

PRESTAZIONI
Velocità 190 km/h