

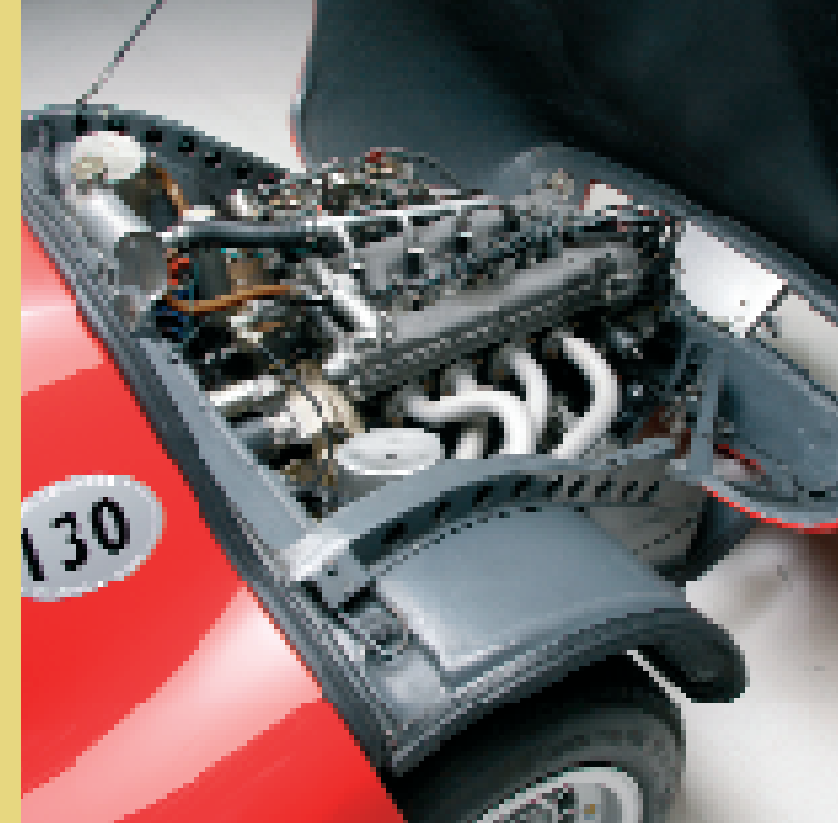


Metamorfosi

Nel 1965 Carlo Abarth allestì un'efficientissima coupé da corsa partendo dalla base dell'umile Fiat 850 berlina. Velocissima e aggressiva, dominò la classe nelle corse e affascinò il pubblico

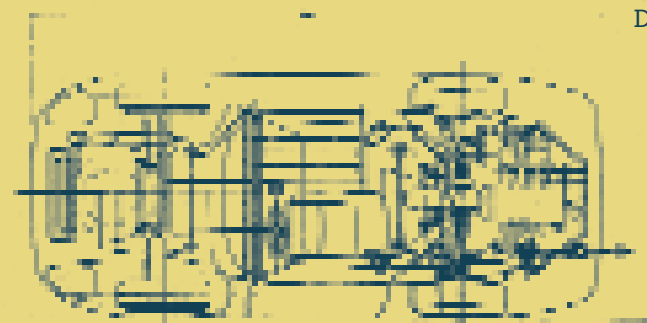
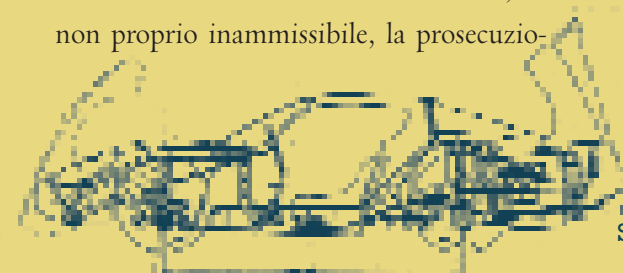


La Fiat Abarth OT 1300 è una libera e fantasiosa interpretazione della piattaforma della Fiat 850 ed è sicuramente una delle più estreme radicalizzazioni del concetto di utilitaria elaborata. Secondo una concezione che era cara a Carlo Abarth, il telaio fu realizzato in lamiera scatolata rispettando i suoi principi di massima economia, quindi impiegando elementi e parte delle sospensioni della popolare utilitaria. Riguardo il motore, i tecnici dello scorpione svilupparono il 1300 bialbero progettato per conto della Simca, aggiornandolo e caratterizzandolo diversamente, per esempio con cinque supporti di banco invece di tre. La necessità di caratterizzare il propulsore spiega una delle ragioni della nascita del tipo 137C, la sigla interna della OT 1300. Il fatto è che nel 1965 la Chrysler acquistò il pacchetto azionario di maggioranza della Simca, che prima apparteneva alla Fiat. Come conseguenza decadde il contratto di collaborazione che la Casa francese aveva sottoscritto due anni prima con Carlo Abarth. Oltre che scomoda, se non proprio inammissibile, la prosecuzio-



**SCHEDA TECNICA
FIAT ABARTH OT 1300
PRIMA SERIE (1965 - 1967)**

- POSIZIONE MOTORE → posteriore longitudinale
 NUMERO DEI CILINDRI → 4 in linea
 ALESAGGIO X CORSA → 86 mm x 55,5 mm
 CILINDRATA → 1289 cc
 POTENZA → 147 CV a 8800 giri/min
 DISTRIBUZIONE → due alberi a camme in testa
 RAPPORTO DI COMPRESSIONE → 10,5:1
 ALIMENTAZIONE → 2 carburatori Weber 45 DCOE9
 ACCENSIONE → doppia con bobina e spinterogeni
 RAFFREDDAMENTO → ad acqua
 CAMBIO → a 5 marce + Rm
 FRIZIONE → monodisco a secco
 RAPPORTO AL PONTE → 5,4:1 e altri a richiesta
 AUTOTELAIO → lamiera scatolata saldata elettricamente
 CARROZZERIA → coupé a due posti (Sibona & Basano)
 PASSO → 2015 mm
 CARREGGIATE → ant. 1296 mm; post. 1340 mm
 SOSPENSIONI → ant. bracci oscillanti, barra stabilizzatrice, ammortizzatori idraulici telescopici; post. bracci triangolari, molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici
 DIMENSIONI → lungh. 3830 mm; largh. 620 mm; alt. 1040 mm
 STERZO → a vite e settore
 RUOTE → in lega di magnesio
 PNEUMATICI → 5.50x13 anteriori e 6.00x13 posteriori
 FRENI → idraulici a disco
 PESO → 655 kg a vuoto
 VELOCITÀ MASSIMA → 245 km/h





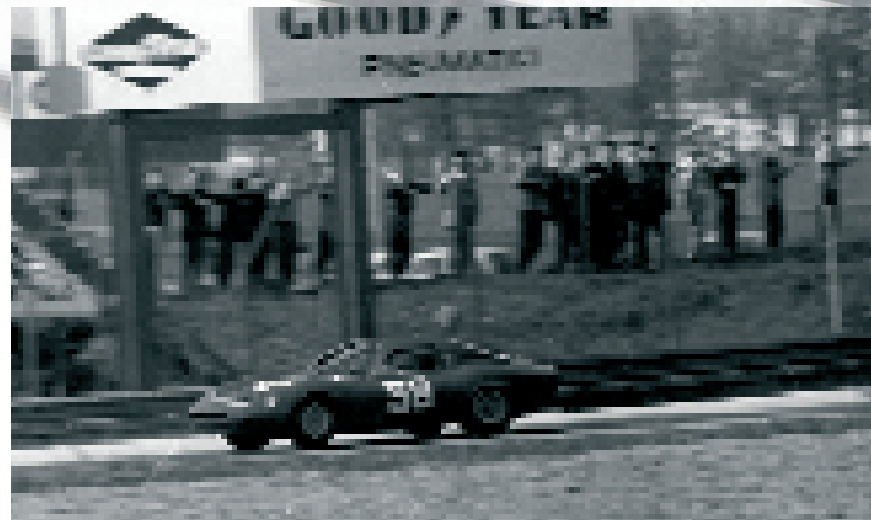
ne dell'attività agonistica ufficiale con le Simca Abarth 1300 GT e 2000 GT divenne difficile anche a causa del nuovo regolamento sportivo internazionale, che nel 1965 impose ai costruttori di fabbricare un minimo di 500 esemplari di un certo modello come condizione per ottenere l'omologazione nella categoria Gran Turismo. La Casa dello Scorpione aveva costruito fino allora un centinaio di Abarth Simca 1300 GT, troppo poche perché non fossero trasferite d'ufficio fra le

Sport progettate come tali e perciò più competitive. Il nuovo modello fece tesoro delle esperienze maturate con le Abarth Sport Prototipo della nuova serie OT, che debuttarono in corsa nel 1965. La carrozzeria disegnata da Mario Colucci conservò lo stesso impianto stilistico delle OT Sport Prototipo Spider nella parte inferiore, mentre cambiò la parte superiore per ottenere la configurazione coupé. Per semplicità costruttiva e per facilitare gli interventi in gara, Colucci integrò il muso e la coda nei grandi cofani interamente apribili. Al centro vi era la cellula abitativa con le porte. Michel Liprandi, uno specialista della vetroresina, fornì la consulenza per la realizzazione della prima Abarth costruita in piccola serie con questo leggero materiale. Il motore distinto dalla sigla di progetto 237 sviluppava 147 CV a 8800 giri/minuto, sufficienti per spingere a 245 km/h la profilata berlinetta, che pesava solo 655 kg. La Fiat Abarth OT 1300 debuttò in corsa nella 500 Km del Nürburgring, il 5 settembre 1965, nella categoria Prototipi perché non era ancora stato costruito il numero minimo di esemplari necessari per ottenere l'omologazione come Sport. La OT 1300 di Hans Herrmann si classificò quarta alle spalle della collaudatissima Simca-Abarth 1300 GT di Kurt Ahrens, di due Abarth 1300 Sport e dell'Alpine M 65 dei vincitori, i fratelli Mauro e Lucien Bianchi. Le Abarth tuttavia vinsero in ogni categoria e classe nelle quali erano





presenti, contribuendo al totale finale di 900 vittorie Abarth nell'anno. Nel 1966 iniziarono le prime consegne ai clienti. Il pilota fiorentino "Nicor" (Guido Nicolai) portò il modello al primo successo il 27 marzo 1966 vincendo la Coppa Gallenga nella categoria Prototipo fino a 2000 cc. Il 3 aprile successivo, nel Trofeo Sanremese della Montagna, Gigi Taramazzo ottenne la prima vittoria assoluta per una berlina della serie OT. Ancora iscritta nella categoria Sport Prototipi, la OT 1300 ottenne quindi una splendida tripletta il 25 aprile nella 1000 chilometri di Monza con Anton Fischhaber-Ernst Furtmayr primi nella classe 1300 seguiti da Johannes Ortner-Klaus Steinmetz e da Sergio Morando-Gianni Varese, tutti davanti alle Alpine M65 Renault, sulle quali si presero la rivincita dopo la battuta d'arresto sul circuito del Nürburgring. L'omologazione della Fiat Abarth OT 1300 nella categoria Sport 4 avvenne il primo maggio 1966. Nello stesso giorno, Giuseppe Rebaudi vinse la Coppa della Collina nei pressi di Pistoia, conquistando la prima vittoria della OT 1300 fra le Sport. Il 5 giugno la nuova tripletta nella categoria Sport 1300 di Kurt Ahrens-Ernst Furtmayr, Leo Cella-Anton Fischhaber e Hans-Dieter Dechent-Robert Huhn nella 1000 km del Nürburgring ebbe il sapore di una "bella" nei confronti della Alpine M65 Renault, che avevano vinto la 500 chilometri tedesca l'anno prima e avevano perso a Monza nella primavera del 1966. Anche questa volta la Alpine di Roger De Lageneste-Jacques Patte si classificò dietro a tutte le Abarth. Più umiliante per la Casa francese fu la nuova vittoria della OT 1300 di Ernst Furtmayr il 4 settembre nella 500 Km del Nürburgring,



Una vita di corsa... A sinistra, la Fiat Abarth OT 1300 impegnata nella 1000 km di Monza con Sergio Morando-Gianni Varese. A destra, durante il Gran Premio del Mugello. I piloti erano Carlo Zuccoli-Achille Marzi.





valida per il Campionato Mondiale marche, davanti alla Alpine Renault, che per l'occasione fece debuttare lo spettacolare prototipo A 210. Il 1966 fu un altro anno trionfale per la Casa di Corso Marche. Chiuse la stagione con 904 vittorie complessive. Nonostante il prezzo non proprio economico di oltre cinque milioni di lire (la Fiat 500 F negli stessi anni costava 475.000 lire) la OT 1300 ottenne molti consensi fra i corridori. Ciò obbligò la Casa e la carrozzeria Sibona e Basano che realizzava le carrozzerie in vetroresina a uno sforzo per espandere la produzione fino ai 2-3 esemplari al giorno. Il duraturo successo commerciale e agonistico del modello spinse poi la Casa a realizzare una versione aggiornata che debuttò nel 1967.

Periscopio L'aspetto più curioso della OT 1300 era rappresentato dalla presa d'aria (a fianco) a forma di periscopio, che caratterizzava la sagoma della vettura. Come si può constatare dagli altri particolari nelle foto delle due pagine, la vettura di Corso Marche nacque esclusivamente per correre. Da notare le guide alla base della leva del cambio, tipiche delle auto racing.

