

AUTUNNO 2022

EURO 10,00

AUTOITALIANA

PASSIONE STILE CULTURA



RISCOSSA
GRANTURISMO

Numero 13 - Periodico trimestrale - D. Usc. 26/11/2022

2013



9 771121 452800

**LA
LEGGENDA
DELLO
SCORPIONE**

Un meeting ci offre l'opportunità di indagare sulla comunità degli Abarthisti. E di come qualcuno abbia tratto l'ispirazione per trasformare la passione in professione

testo **Federico M. Fabbri**
fotografie **Rosario Liberti**



Abarth 1300 Scorpione "Francis Lombardi": 1.280 cc da 75 cv, peso compreso tra i 680 e i 750 kg, 180 km/h di velocità massima

A

più di settant'anni dalla fondazione, avvenuta il 31 marzo 1949, il marchio Abarth e quell'aura di fascino motoristico tricolore che da sempre lo contraddistingue risuonano ancora con forza tra gli appassionati di tutto il mondo. Un'avventura — principata con l'ingresso in amministrazione controllata della Cisitalia — che ha generato pagine memorabili nella storia dell'automobilismo, portando la Casa dello Scorpione a divenire uno dei nomi più iconici del panorama. Il tocco magico di Carlo Abarth e il suo know-how ci hanno regalato numerose vetture degne di nota. Alcune di queste, poi, sono dei veri capolavori di design e meccanica che punteggiano gli albi d'oro di manifestazioni come la 1000 Miglia, le endurance più famose e i Campionati del Mondo Rally o Sport Prototipi.

Oggi, dopo il rilancio del marchio voluto da Fiat nel 2007, il fascino di Abarth permane nelle versioni più spinte della 500, continuando a testimoniare l'innata capacità di produrre piccoli bolidi con cui emozionarsi nel quotidiano. Tuttavia — e per fortuna — c'è chi ha deciso che, di tanto in tanto, sia d'uopo tornare ai fasti di un tempo, ai carburatori maggiorati e a quel profumo di benzina che a molti fa perdere la testa.

Anthony Berni è un car enthusiast a tutto tondo. Come la maggior parte di coloro che si interessano al nostro settore con cognizione di causa, riconosce e apprezza ogni contributo iniettato nel motorsport dai costruttori più blasonati, ma quando si parla di Abarth gli si illuminano gli occhi.

L'evento. La scorsa estate siamo stati a Varano de' Melegari, non certo per un approfondimento storiografico sulla cronologia dello Scorpione più velenoso dell'automotive, ma per spendere del tem-

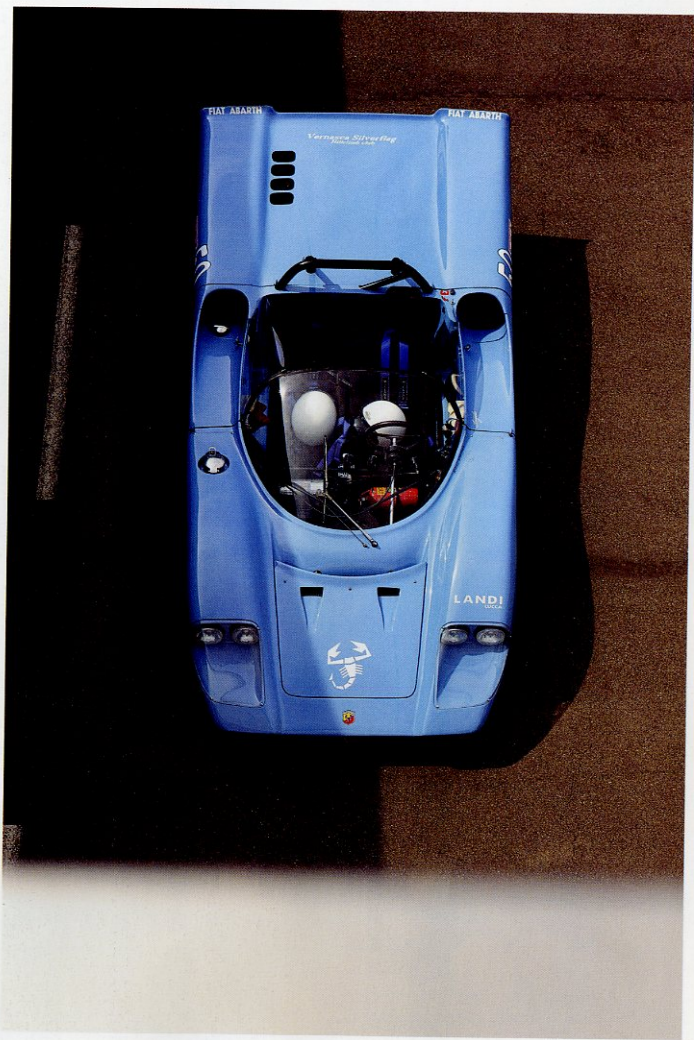


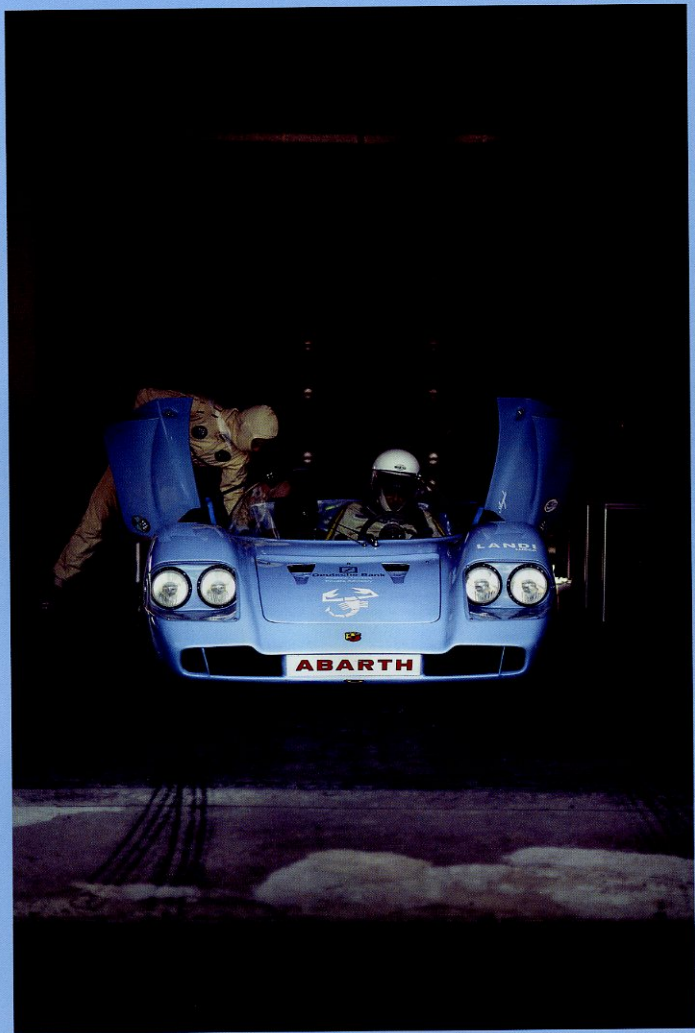
Abarth 1300 OT, prima serie, 1967: la caratteristica presa d'aria a periscopio portava refrigerio ai piloti nelle gare di durata





Fiat Abarth 1000 TCR, 1970: la vettura con cui Anthony Berni ha vinto tre Campionati Italiani Autostoriche





Fiat Abarth SE010 "Quattro Farò", 1970; all'epoca era una delle dominatrici assolute nelle competizioni in salita e in circuito

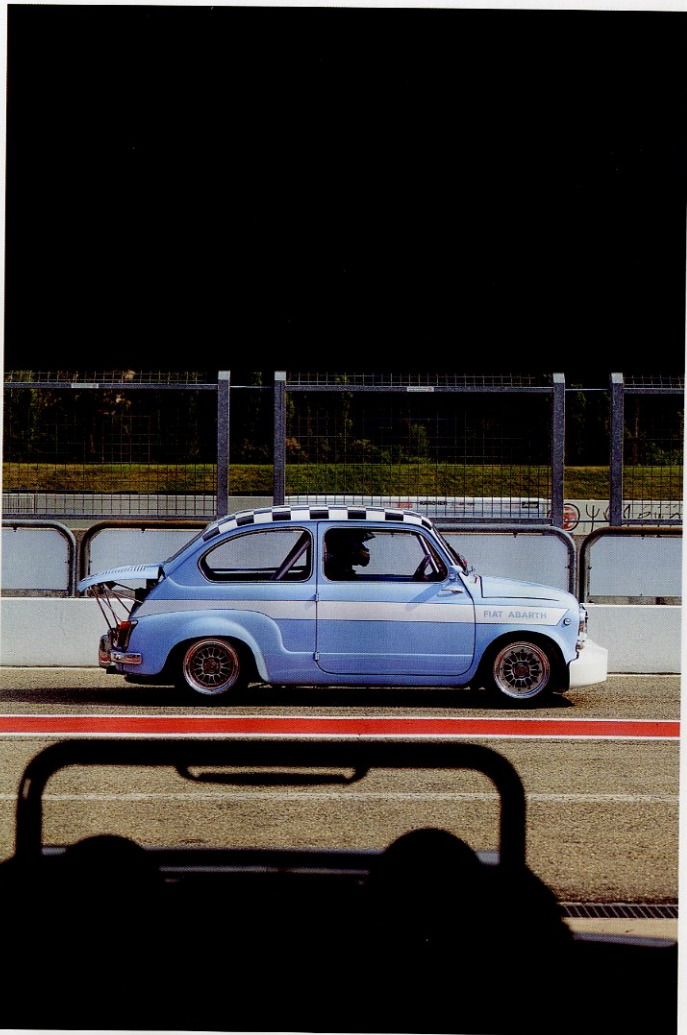
po di qualità calati in un atipico quasar sentimentale. Una dimensione parallela, animata dagli scarichi aperti di indomabili vetturette e prototipi micidiali concepiti nella metropoli sabauda dove Berni, puntuale ogni anno, raduna all'autodromo dedicato a Riccardo Paletti i più devoti del marchio. All'Abarth Historic Track Day si possono ammirare mezzi d'ogni tipo e forma, progettati, assemblati e messi a punto da Abarth, condotti sul filo di quella linea sottilissima che separa il buon senso dall'ansia cronometrica di un giro da qualifica. Non è una competizione né si calcano pressostati in virtù della regolarità: si tratta di una genuina giornata tra i cordoli, ritmata da un gruppo di fuoriserie che condividono origine e storia. La manifestazione è giunta quest'anno alla decima edizione, mixando con estrema facilità "cinquini" con il cofano posteriore rialzato con coupé filanti e prototipi di rara bellezza. Suddivise in quattro gruppi — stradali, 595-695-850TC-1000TC/TCR, 124-131-A112-037 e Ritmo Abarth, Formula e Sport Prototipi — raggiungono la Motor Valley insieme ai loro proprietari da tutto il Vecchio Continente.

Flashback. Quando Fiat rilevò ufficialmente l'Abarth & C. nel 1971, tutto ciò che esisteva, sia a livello di ricambi, sia di vetture rimanenti, fu affidato ad Enzo Osella, ex meccanico e tecnico Abarth. Negli anni che seguirono, piloti e proprietari di vetture Abarth da corsa o stradali esaurirono tutte le forniture di componenti originali che, con i primi anni Ottanta, divennero merce rara. Oltre al danno la beffa, perché quando il valore collezionistico delle vetture dello Scorpione iniziava a salire, la possibilità di mantenerle funzionanti andava via via scemando. Il patron Berni, trasferitosi dal Regno Unito in Italia nel 1979, dopo tre anni d'esperienza alle dipendenze del Drake nella Gestione Sportiva Ferrari, si mise in proprio e aprì un'import-export di ricambi per le vecchie glorie italiane: auto del Cavallino Rampante in primis, ma anche Maserati, Alfa Romeo e — in parte — Abarth. L'incontro con Leo Aumüller — celebre collezionista dello Scorpione — cambiò molte cose e l'interesse verso i pezzi Abarth, che fino a quel momento erano una fetta marginale dell'operato, divenne il fulcro della sua professione. incominciò quindi a riprodurre i ricambi mancanti per tutta la gamma secondo le specifiche originali, rivolgendo-



Fiat Abarth 1000 Bilalbero, ultima evoluzione: nota anche come "muso lungo", veniva realizzata per Abarth dalla carrozzeria Sibona & Basano

La 1000 TC del 1963 è la vettura che più permise ad Abarth di vincere in tutta Europa, dominando la categoria Turismo



si anche ai fabbricanti ufficiali dell'epoca. Dulcis in fundo, Berni decise di sottoporre il tutto al test più estremo ovvero la pista. Nacque così la Berni Motori Racing che, mietendo successi nel Campionato Italiano Autostoriche nei weekend, poteva offrire conoscenza e affidabilità professionistica ai clienti nei restanti giorni della settimana.

In pista. Anthony vanta un garage di tutto rispetto — che annovera tra le altre una Monomille, una 1300 OT "Periscopio" e una 2000 SP — ma lui, naturalmente, organizza l'Historic Day per amici, clienti e appassionati di ogni età. C'è davvero di che lustrarsi gli occhi, la storia di Abarth è quasi tutta qui. Fa specie vedere così tanti carrelli e camion nel paddock, sembra un evento di vasta portata, mentre in realtà è tutta una questione di gran cuore che si consuma nell'arco di dodici ore. Eccezion fatta per i motori di maggior cubatura in forza alle leggendarie Sport Prototipo, la colonna sonora è una sinfonia di piccoli propulsori tiratissimi che ronzano all'unisono, echeggiando fino alle colline circostanti. Rendersi conto che un tanto vetusto quanto minuscolo quattro cilindri di 1000 centimetri cubi sia in grado di erogare potenze nell'ordine dei 100 cavalli/litro fa venire la pelle d'oca, anche per gli standard odierni. La zona rossa di questi piccoli mostri è posta solitamente intorno agli 8000 giri/minuto e il trovarsi qui, a parlare di dati da supercar anche di fronte a utilitarie nate per le famiglie del boom/post boom economico, è alquanto singolare.

“Il fenomeno Abarth riunisce vetture entrate di diritto nella storia delle competizioni e che per anni sono state l'anima stessa del motorsport italiano e non solo. Ecco perché siamo qui oggi”, ha commentato il patron. Il suo entusiasmo è contagioso e una passione viscerale come la sua definisce magistralmente la sua persona. I sogni, i sacrifici, la passione di Anthony Berni, di suo figlio Brian e di ogni Abarth-lover giunto fino a qui da un lato, il genio di Carlo Abarth e i suoi gioielli su quattro ruote dall'altro. Un unicum che ci riporta indietro nel tempo, ben lontano da quel faticoso 2035 in cui, i più, ci promettono solo involucri semoventi super sicuri, farciti di tecnologia, alimentati dalla corrente elettrica e senza alcuna personalità. ●