

Una Mini e, sotto, una Cinquecento elaborate Abarth

Stefano Ferrio

ROMANO D'EZZELINO (VI). I sedili in pelle bicolore. Le batterie di sei abbaglianti da sparare nel buio della notte. I vistosi zig zag dipinti lungo le fiancate. I parafranghi corazzati. Il muso reso più aggressivo da un tocco, uno spruzzo, un numero buttato lì sul cofano. Migliaia di vittorie e di "imprese" colte da vetture elaborate Abarth in autodromi, sterrati, piste di montagna, e circuiti cittadini sparsi per i cinque continenti. Immagini care agli archivi oleografici di un Paese come l'Italia, e puntualmente ritrovate nella mostra "Abarth, l'uomo, le macchine", aperta fino al 6 ottobre nelle sale del Museo dell'Automobile Luigi Bonfanti, a Romano d'Ezzelino.

È questo singolare sacrario delle quattro ruote, incassato tra le ciminiere del Nordest e le pendici del Grappa caro agli alpini, il luogo dove ritrovare pezzi imperdibili nella storia dell'automobilismo. Qui risplende ancora la curvilinea maestà della GT 750 Fiat Zagato, vincitrice di centinaia di corse sul finire degli anni '50. Qui riecheggia il rombo di quella mostruosa 600, pompata fino a 1000 di cilindrata per diventare la squadrata e possente "Radiale" impossibile da battere dieci anni dopo. Qui si lascia solo amare la volatile silhouette della 124 Rally trionfante sull'Acropoli nel 1974. Qui c'è da stupire e basta al cospetto della scatola della combattimento battezzata A112, per formare un'intera generazione di piloti stregati dai famosi fari spenti di Lucio Battisti.

In tutto sono trentasei veicoli originali, provenienti da collezioni private, e quasi tutti Fiat, considerato il rapporto di esclusiva instauratosi fra la casa torinese e il progettista italo-austriaco, nato nel 1908 e scomparso nel 1979. Si tratta di vetture fabbricate fra il 1928 e un presente in cui il marchio Abarth continua a esistere e a produrre (la Stilo Selespeed, per esempio), anche se nella mostra la parte del leone viene ovviamente fatta dai modelli degli anni cinquanta e sessanta. Quelli che all'epoca non avevano nemmeno bisogno di farsi vedere per essere riconosciuti. Non appena riecheggia nell'aria il loro inconfondibile rombo, un mitragliante e pacchiano scoppiettio di marmitta, chiunque sapeva che fuori dalla finestra od oltre la curva stava sfrecciando un motore Abarth. Forse della stessa macchina vincitrice la domenica prima di una polverosa gara in salita o di una rapinosa "notturna" corsa sotto il plenilunio.

«Guarda che però è una 750 Abarth!» si sentiva dire nei bar del boom economico, da chi desiderava nobilitare il possesso di una comune 500 o 600 esibendo lo stesso numero di cilindrata delle vetture da competizione, potenziato grazie alle arcane modifiche sulla meccanica note, nel loro assieme, come "elaborazione". In quell'Italia così spavalda, e affamata di sensazioni "maggiorate" come le misure delle sue dive, sfoggiare una Abarth offriva piaceri analoghi a una mensilità in più, a tre settimane di mare invece che due, a una giacca per ogni stagione, a una televisione zeppa di pollici, o alla lambretta regalata al figlio. Conferiva al proprietario un'aura rampante tale da elevarlo sopra la massa, attribuendogli una patina da arricchito in divenire destinato a guidare, al successivo scatto di carriera, una civettuola Giulietta o una signorile Lancia coupé.

Come la mostra di Romano d'Ezzelino documenta, Karl Abarth è stato conoscitore così profondo e avveduto di questa meccanica dello status symbol prima ancora che dei motori,



# Abarth, il rombo degli anni del boom

In una mostra i mitici modelli delle auto "elaborate" che hanno segnato un'epoca



## la Fondazione Luigi Bonfanti

### Metti un un gruppo di amici e una passione diventata business

Il Museo dell'Automobile - Fondazione Luigi Bonfanti nasce nel 1993 dalla passione e dallo spirito di iniziativa dei 500 soci del Circolo veneto auto e moto d'epoca.

Convinti che tramite le invenzioni di oltre un secolo di industria automobilistica sia possibile raccontare un capitolo fondamentale della Storia sociale, culturale e tecnologica dell'Occidente, questi appassionati rintracciano la sede del nuovo museo in un singolare edificio, vagamente a forma di transatlantico, situato nella zona industriale di Romano d'Ezzelino, comune posto al confine tra le province di Vicenza e Treviso.

Si tratta dell'ex sede di un'impresa di design industriale, e sui due spaziosi piani un tempo adibiti a laboratori i soci della fondazione cominciano subito ad allestire quelle mostre, di media ne vengono allestite due all'anno, in grado di rivelarsi molto presto polo

d'attrazione per un numero sempre più grande di visitatori (la media annuale si attesta attorno alle trentamila unità).

Ufficialmente riconosciuto da enti come la Fia (federazione internazionale dell'automobile), e patrocinato dalla Regione Veneto, il Bonfanti aggiunge con questa mostra sulle Abarth una nuova "perla" a una serie di esposizioni che hanno già toccato temi altrettanto accattivanti come le utilitarie, le moto Harley-Davidson, le Alfa Romeo di ieri e di oggi.

Al museo si arriva in auto, imboccando l'uscita Romano Nord-Cimica Grappa della superstrada che, arrivando da Bassano, collega il traffico alla statale Valsugana.

L'apertura è quotidiana (turno di chiusura il lunedì), con orario 10-12,30 e 14,30-18,30, mentre il telefono è 0424513746

s.f.

da poter essere definito innanzitutto "artista", dotato di una creatività così esplosiva e nello stesso tempo realistica da marchiare un'epoca intera del suo genio spericolato.

I prodromi si colgono tutti nell'aerodinamica asciutta e sfavillante, per nulla estranea all'attualità, del clamoroso pezzo d'esordio, esposto al museo, la moto-sidecar Sunbeam Sport 90 TT. La sua, più che una storia, è una leggenda. Corre l'anno 1934 quando il ventiseienne viennese, costretto da un incidente a rinunciare al sogno di una carriera da pilota, decide di reinventarsi come progettista meccanico. Non appena la Sunbeam gli dà carta bianca, crea telaio, motore e carrozino appositamente brevettato di questa "Sport", così ruggente e maestosa da indurlo a sfidare in una gara di velocità niente meno che l'Orient Express, lungo la tratta Vienna-Ostenda-Vienna. All'andata lo fa perdere un banale ritardo patito alla dogana. Al ritorno rifila un'ora secca al treno più famoso del mondo, per la gioia della Castrol che gli ha sponsorizzato il sidecar.

L'idea di quell'ex pilota reinventatosi progettista meccanico. Dai primi passi artigianali all'intesa con la Fiat



A un debutto così sfolgorante se-

guono anni più difficili, in cui Abarth, trasferitosi in Italia (del nostro Paese acquisisce la cittadinanza nel 1938) spostata progressivamente il suo raggio d'azione dalle due alle quattro ruote. Diventa amico di un asso del volante come Tazio Nuvolari, e lavora con alterni successi a prototipi nati da sinergie fra la tedesca Porsche e la torinese Cisitalia. La fondamentale intuizione maturata in questo periodo di esperimenti consiste nell'inquadrare una serie di interventi-base grazie a cui soddisfare nello stesso tempo le esigenze delle scuderie agonistiche e quelle dei comuni automobilisti. Specializzandosi nella realizzazione di quei pezzi che, come la marmitta e il collettore, garantiscono le prestazioni di una vettura "elaborata", Abarth approda nel dopoguerra alla produzione industriale, insediandosi con una

quarantina di dipendenti nella fabbrica aperta a Torino, al numero 10 di via Trecate. Nasce così il mitico simbolo dello scorpione, subito inciso con successo sul muso possente della Cisitalia 204-A con cui nel 1949 Guido Scagliarini diventa campione italiano della categoria Sport fino a 1100 di cilindrata.

Comincia allora, per durare fino alla scomparsa di Abarth, una serie di vittorie così strabiliante che le annate in cui sono divise occupano intere pareti del museo Bonfanti. Sono gli albi d'oro sotto cui al Museo dell'Auto troneggiano le vetture di questa lunga età dell'oro, segnata dall'alleanza di ferro stipulata con Fiat. Spaziando dalle esotiche 24 Ore di Leopoldville alle classiche 500 Km del Nurburgring, lo Scorpione marcia la più diverse creazioni uscite dalle cucine di Lingotto e

Mirafiori. Da una parte fantascientifici prototipi come la mastodontica 6000 che forse fa cambiare i regolamenti internazionali per paura di vederla competere con Ferrari e Porsche nel mondiale marche. Dall'altra infinite variazioni competitive della berlina e dell'utilitaria di tutti i giorni:

Lo stemma dello scorpione simbolo di un'Italia affamata di sensazioni maggiorate



la 500 spinta fino a 595, le 600 e le 850 trasformate assieme a Zagato in gioielli di design, la 131 versione rally, la 124 sublimata nella perfezione aggressiva della X1/9.

Ecclettico e inarrestabile di fronte a qualsiasi sfida, sul finire della propria carriera Karl Abarth non si sottrae nemmeno alla tentazione della monoposto. Ma senza bisogno di tradire la propria filosofia di elaborazione del quotidiano. Covicché, quando la Fiat gli richiede un prototipo-scuola per nuovi piloti, il pilota più veloce dell'Orient Express non fa altro che assemblare il motore della 124 Sport 1600 e il cambio della Lancia Fulvia HF per dare vita alla Formula Italia. Negli anni '70 ragazzi di nome Michele Albreto, Riccardo Patrese e Bruno Giacomelli la guideranno per imparare a diventare assi degli autodromi.

Ogni settimana con

I Unità

Motori

Lunedì

Salute

Venerdì

Arte

Domenica

Scienza & ambiente

Lunedì

Religioni

Giovedì

Libri

Sabato

Giochi

Domenica