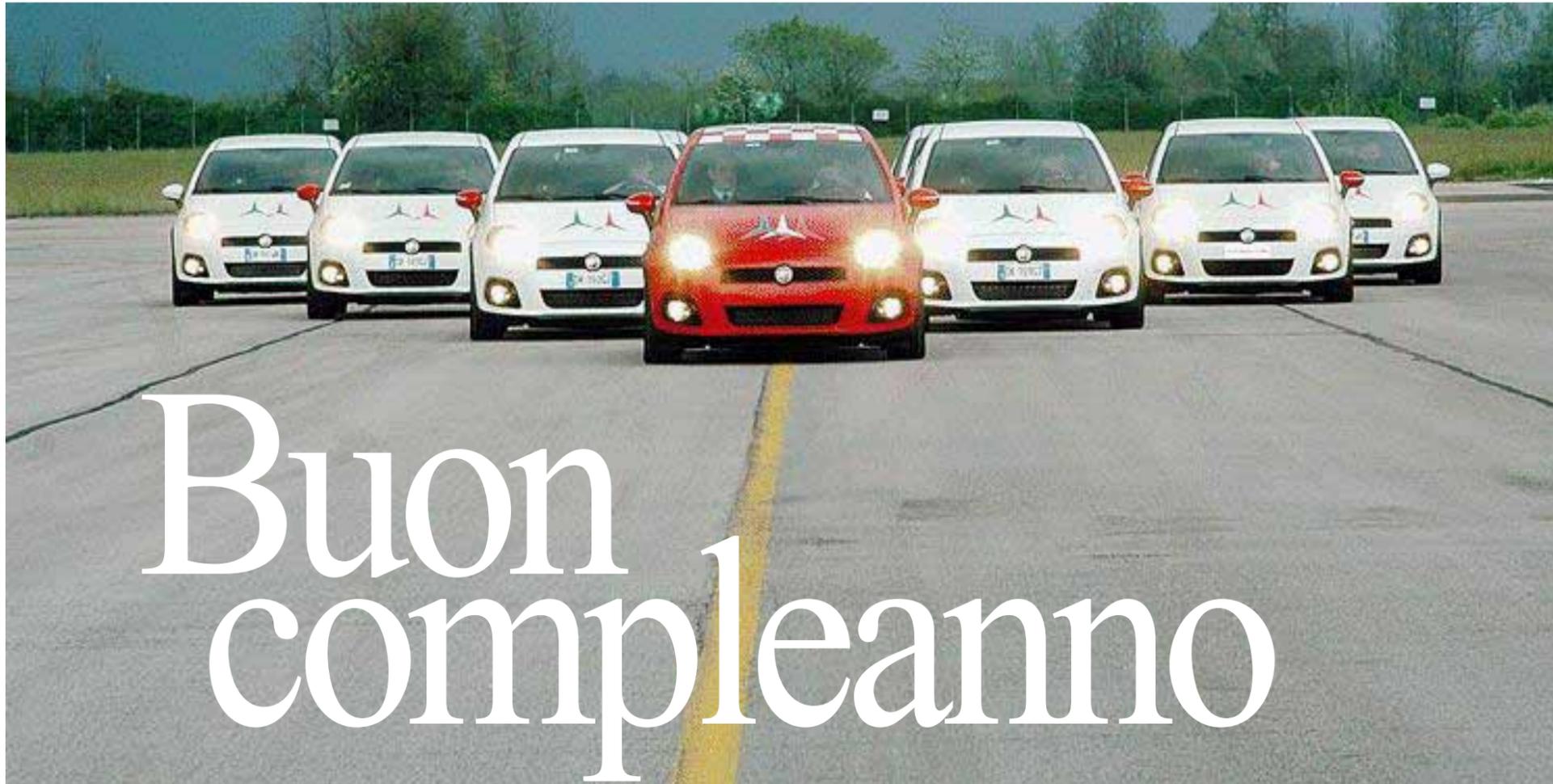


LA STORIA / Nel 1908 nasceva il fondatore Karl, uno dei talenti più ammirati del mondo dell'auto  
Diede vita a qualcosa di più di un semplice marchio, animando la passione di tanti giovani piloti



# Buon compleanno

## Mr. Abarth

SALVATORE TROPEA

Quando Karl Abarth nasce, il 15 novembre 1908, Filippo Tommaso Marinetti ha da nove mesi dato alle stampe a Parigi il Manifesto del Futurismo per proclamare al mondo che «un'automobile da corsa col suo cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'a-



lito esplosivo. Un'automobile ruggente, che sembra correre sulla mitraglia, è più bello della Vittoria di Samotracia». Naturalmente è solo una coincidenza e come tale conta poco. Però nessuno può negare che nella vita di quest'uomo, venuto al mondo nella Vienna di Francesco Giuseppe, sotto il segno dello Scorpione, l'automobile e la velocità abbiano occupato un posto importante, tanto quanto basta per consegnarlo alla storia dell'automobilismo. E ritrovarselo nel primo centenario della sua nascita in una mostra che lo racconta sotto il titolo «Da 0 a 100», ospitata sotto i padiglioni di Torino Esposizioni, sulle rive del Po, per molti anni teatro del salone internazionale dell'automobile.

Un viaggio lungo e suggestivo che attraversa tutto l'arco del Novecento per approdare alla rinascita dello Scorpione, questa volta sotto il segno di Fiat. Con un protagonista e le sue più belle creature, che Ugo Nespolo, marinettianamente, accosta alla Venere di Milo per bellezza, proporzioni e mito. Tre fattori che non fanno difetto alla Porsche 356 Carrera Gt Abarth, alla Abarth 205 Vignale, alla Fiat Abarth 1000 berlina Tcr, alla Giler Saturno dotata di marmitta Abarth, fino alla Abarth 500 Assetto Corsa. Le creazioni di un secolo di lavoro sotto le foto che ripropongono nell'essenzialità del bianco e nero l'itinerario di un talento di quelli che solo i mestieri passati per la fase pionieristica riescono a produrre. Naturalmente di tanto in tanto.

La curiosa puntigliosità dei bio-

**Un lungo e suggestivo viaggio che inizia con marmitte e parti speciali per arrivare fino ai nostri giorni, con un rilancio in grande stile che dona nuova vita al marchio dello Scorpione**

grafi ricorda che il piccolo Karl Abarth a 11 anni elabora già un monopattino «per vincere», cosa che gli riesce quando di anni ne ha venti, in sella a una Motor Thun. La prima motocicletta Abarth è datata 1930. Poi ci sono due incidenti che tracciano il percorso della vita del giovane Karl: il primo lo costringe a lasciare le corse in motocicletta e a ripiegare sul sidecar col quale affronta e vince la sfida niente meno che col celebre Orient Express nel 1932. Il secondo incidente nel 1939 lo obbliga ad abbandonare le competizioni ma segna anche l'inizio della sua seconda vita, quella di «cittadino italiano» che ha come punto di partenza il suo trasferimento a Merano nel 1945 e l'avvio, un anno dopo, della collaborazione con Ferdinand Porsche assieme al

quale mette in piedi la squadra corse di Cisitalia con Tazio Nuvolari.

La nuova esperienza dura quattro anni, ma l'Italia del dopoguerra ha voglia di recuperare non solo sul piano economico segnato dalle devastazioni belliche. E' un paese che insegue anche il desiderio di misurarsi con le novità, di eccellere in qualche cosa che ha a che fare con la tecnologia sfruttando la genialità e la fantasia. Due doti che non mancano al quarantenne Abarth. Il quale, assieme al pilota Guido Scagliarini, nel 1949, fonda la Abarth & C. Ed è subito successo: perché la prima vettura prodotta è una 204 A Roadster, derivata da una Fiat 1100 che s'impone immediatamente vincendo il campionato italiano 1100 sport e quello di formula 2. Ma il mondo limitato e ortodosso delle corse sta stretto ad Abarth che decide di avvicinare a questo il grande pubblico inventandosi i primi kit di elaborazione di serie. Un'idea geniale con la quale potenza, velocità, accelera-



### Dalla 600 alla 131

L'Abarth ha avuto una gamma molto vasta: dalla 124 Spider, qui sopra, alla 600, in alto. Senza dimenticare la 131 Rally (in alto a sinistra) di Sandro Munari

### La cassetta di legno

Il kit di elaborazione della 500 Assetto Corse venduto nella cassetta di legno è una citazione storica: Abarth spediva in questo modo tutte le sue parti speciali ai clienti sportivi

zione finiscono di essere un'esclusiva delle auto da corsa e contaminano anche le auto di serie.

Il comando cambio della Topolino e ancor più le marmitte di scarico che, con il loro inimitabile rumore sordo e pieno, diventeranno negli anni una firma inconfondibile di Abarth. E faranno, come si dice, risultati: nel 1962 vengono prodotte 257 mila marmitte, il 75 per cento delle quali destinate all'esportazione. Dalla parte al tutto, il marchio dello Scorpione si afferma e diventa un mito che negli anni Cinquanta mette in fila vetture come la Abarth 750 GT e poi la 750 carrozzata da Bertone (record delle 24 ore a una velocità di 155 chilometri orari) e quella carrozzata da Zagato in due versioni. Le cronache dei giornali dell'epoca sono entusiastiche e non potrebbe essere diversamente per un marchio che l'11 e il 12 maggio del 1957 alla 24esima Mille Miglia allinea ben venti vetture col simbolo dello Scorpione sedici delle quali

concluderanno la gara. Un trionfo che riscuote un'eco positiva in tutto il mondo. Tant'è che Franklyn Delano Roosevelt jr, figlio del presidente degli Stati Uniti, piomba in Italia per firmare con Abarth un accordo di distribuzione esclusiva di queste vetture.

Il decennio d'oro dell'Abarth, quello dei mitici Anni Sessanta, ha un prologo che si chiama 500, ovvero l'utilitaria simbolo del boom, trasformata nella prima vettura economica in versione sportiva e destinata a passare alla storia con i suoi 10 record del mondo, 133 record internazionali, oltre 10 mila vittorie su pista. La collaborazione con Fiat diventa sempre più stretta e le vetture, presenti alla mostra di Torino lo confermano. Dal 1971 in avanti la Abarth è sotto l'ombrello Fiat a tutti gli effetti. Il suo fondatore partecipa alla realizzazione della A112, ultima vettura prima della sua morte che avviene il 24 ottobre 1979, sotto il fatidico segno dello Scorpione che l'aveva visto nascere.

