

IL SOGNO *interrotto*

Stava raccogliendo in maniera egregia il testimone dalla 124 Abarth. Ma i vertici torinesi decisero di fermare il suo progetto a favore di quello della 131 Abarth. Con grande rimpianto degli appassionati.

Capita spesso, scrivendo di auto storiche, di raccontare di storie di uomini e dei loro sogni. Gli uomini sono quelli di corso Marche, a Torino, e la storia e quella della Fiat X1/9 Abarth Prototipo. Storia, emozione, impegno e amarezza, il tutto in soli due anni, ovvero da quando nasce il progetto Abarth sull'X1/9 a quando in corso Marche giunse la notizia che il sogno di rendere mondiale la Fiat X1/9 veniva meno. Il diktat aziendale era di far diventare vincente la nuova arma

di casa: la 131. Certo è che i successi della berlina italiana hanno dato ragione alle scelte dei manager del Gruppo torinese, ma nel cuore degli appassionati la scelta di interrompere la serie di risultati vincenti della Stratos e lo sviluppo dell'X1/9 Abarth non è mai stata totalmente accettata. Della Lancia Stratos è stato detto quasi tutto, ci sono tantissimi libri che ne discutono la storia, lo sviluppo e le vittorie; poca importanza storica si è data invece al prototipo X1/9 che, seppur meteora, non fu di certo inferiore per le sue emozionanti prestazioni.

L'ULTIMA GLORIA

Nella foto grande la X1/9 di Bacchelli-Scabini alla partenza da Torino del Giro d'Italia 1974. In foto, in un'immagine tratta da "Fiat da rally" edito da Giorgio Nada, Darniche-Mahè nella vittoriosa Ronde de la Durance del 1975.

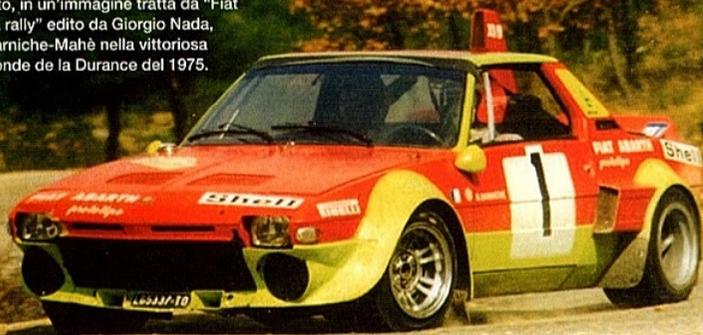
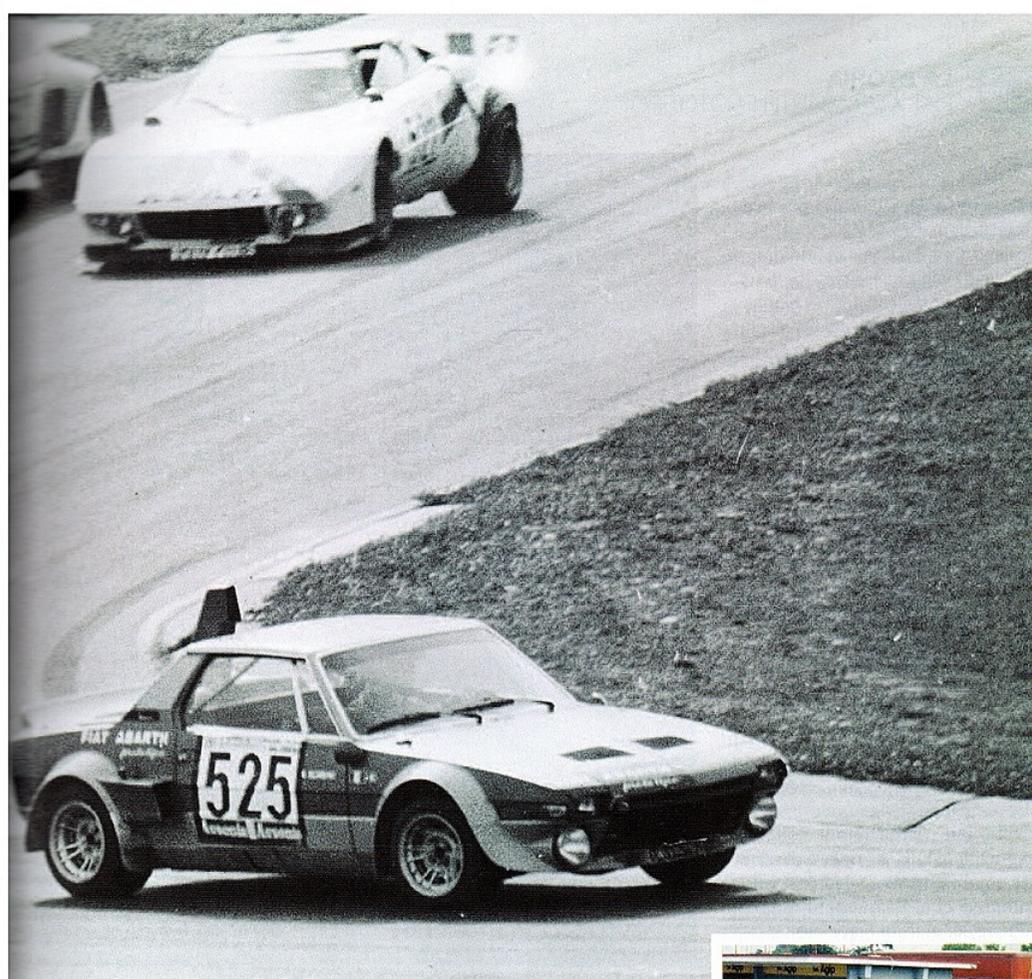




Photo 4

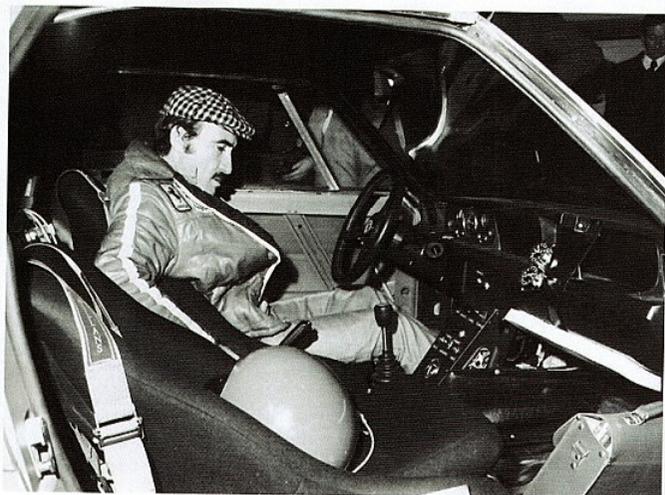


MOMENTI DI GLORIA

A sinistra, dall'alto, i fratelli Barbasio alla Coppa Liburna 1974 (l'immagine è tratta da "Fiat da rally") e Cerutti-Pardini-Stradella al Giro d'Italia 1980. Sotto Clay Regazzoni nell'abitacolo della sua X1/9 prima del via del Giro d'Italia 1974.

DUE PROGETTI

Cerchiamo quindi di capire la storia di questa particolare vettura dal grande potenziale purtroppo in parte inesperto. L'X1/9 nasce da un progetto di casa Fiat volto a sostituire la Fiat 850 Spider, auto di grande successo tra le piccole di "lusso" destinate ad un mercato piccolo borghese. Tra le varie proposte vengono tenuti in considerazione solo i progetti Bertone X1/9 e Pininfarina X1/8, entrambi di vetture due posti a motore centrale. Viste le ottime potenzialità di entrambi i progetti, dopo pochissimi anni ne inizia la commercializzazione: l'X1/9 viene messa in commercio nel 1972 con il marchio Fiat, mentre il progetto X1/8 prende forma nel 1975 con il nome Lancia Beta Montecarlo.



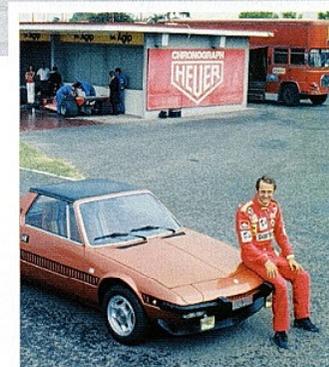
QUASI VENT'ANNI

L'X1/9 viene realizzata in tre versioni. La prima viene prodotta in circa 100.000 esemplari e monta la meccanica della Fiat 128 con il motore da 1.290 cc, cambio a 4 rapporti e finiture un po' spartane. Dopo ben sei anni, al Salone di Birmingham nell'autunno del 1978 viene presentata la seconda serie. Motorizzata con il monoalbero Fiat da 1.498 cc è caratterizzata da prestazioni più brillanti, dal cambio a cinque marce (da cui il nome Five Speed) e soprattutto dai paraurti ad alto assorbimento richiesto dal mercato americano. Chiude la brillante carriera di questa due posti, la terza serie che dal 1982 viene prodotta direttamente in Bertone sino al 1990. Diverse sono poi le serie speciali a tiratura limitata

prodotte, tra cui la Lido e la IN. Di particolare interesse però è la prima Serie Speciale della vettura che nel 1976 viene ricordata dagli appassionati per la presenza di un testimonial d'eccezione: Niki Lauda. A dire il vero però in casa Fiat non era la prima volta che si cercava di dare un'immagine sportiva alla vettura sebbene i cavalli a disposizione non fossero molti. Nel 1973, sulla rivista Quattroruote del mese di maggio, comparve la prima prova della vettura. Tester in quell'occasione fu niente meno che Emerson Fittipaldi che, al termine del test, dichiarò che "la Fiat x1/9 si guida proprio come una Formula 1".

AL POSTO DELLA 124

Il carattere sportivo non viene valorizzato semplicemente dalle prove dei



SUPER TESTIMONIAL

Un'immagine pubblicitaria di Niki Lauda a Fiorano con la X1/9 stradale. In alto Fulvio Bacchelli impegnato sul circuito di Imola durante il Giro d'Italia 1974 che non ha terminato a causa della rottura del motore.

testimonial, ma cercando di rendere questa vettura anche vincente nelle competizioni. Grazie alla disposizione degli organi meccanici (motore centrale) e alla conseguente perfetta distribuzione dei pesi, l'X1/9 ben presto venne utilizzata da diversi piloti privati. Sebbene l'unica omologazione disponibile fosse quella di Gruppo 3, la piccola torinese dovette presto confrontarsi con l'altra arma del Gruppo, la Lancia Fulvia preparata dal Reparto Lancia Corse. I progettisti di corso Marche però avevano un'idea ben diversa sul futuro sportivo della piccola Bertone. La necessità del Reparto Corse Fiat era di sperimentare diverse soluzioni per poter sostituire la bellissima ed efficiente Fiat 124 Abarth. Correva l'anno 1973 e di lì a poco l'X1/9 Abarth avrebbe visto la luce.

ECCO IL PERISCOPIO

L'ingegnere Colucci, telaista Abarth da vecchia data, fu interessato all'operazione e la prima esigenza che ne scaturì fu di aumentarne le prestazioni. Venne quindi modificato il telaio ad un esemplare di serie per poterci installare il bialbero Lampredi che, già montato sulle vetture dei marchi Fiat e Lancia, era il motore più diffuso e robusto.



LA FRANCESINA

Nelle foto l'esemplare ex Darniche acquistato negli Anni '80 da Giacomino Della ed usato soprattutto in gare di rallycross. Al termine della sua carriera agonistica è stato riportato allo stato originale. Sotto come si presentano oggi, da sinistra, la plancia degli strumenti ed il posto di guida.

LA CAVALLERIA

Sotto il quattro cilindri della vettura torinese, capace di erogare circa 200 CV, che assieme ai soli 750 chilogrammi di peso rendevano competitiva la vettura.



Conclusa l'installazione ci si rese conto della necessità di rivedere l'aerodinamica e di portare aria al propulsore: nacque così l'idea del periscopio posteriore montato sopra al cofano motore e di adottare fari anteriori fissi in luogo degli originali retrattili. Infine per rendere il prototipo più stabile si allargò la carreggiata montando pneumatici larghi e codolini tipici del Gruppo 4.

LA PRIMA VITTORIA

Modificato il cambio con uno ravvicinato e sincronizzato, potenziati i freni e bilanciato maggiormente il peso spostando all'anteriore il serbatoio della benzina, la vettura era pronta per l'esordio e soprattutto per l'omologazione in Gruppo 4. Prima però doveva essere sviluppata sui campi di gara. Giorgio Pianta e Gino Macaluso iniziarono a trasformare la vettura in un'arma vincente. Giro dopo giro, alla circuito alla Mandria, la vettura divenne bilanciata, veloce e facile da portare al limite. Grazie all'adozione di carburatori IDF da 44, con soli 750 kg di peso e una potenza attorno ai 200 CV, l'X1/9 Abarth Prototipo (questo il nome definitivo) presto iniziò a dimostrare le proprie potenzialità sebbene difetti di gioventù non le consentirono di essere da subito vincente. È così che nei suoi primi due rally (Sicilia dal 29 al 30 marzo 1974 e 4 Regioni dal 29 al 31 maggio) l'equipaggio Pianta-Scabini non riuscì a vedere il traguardo. Al terzo tentativo però giunse la prima vittoria. L'equipaggio Bacchelli-Scabini conquistò il primo posto al difficile Rally Alpi Orientali. Era il 30 giugno 1974.

INIZIA A FAR PAURA

In Abarth iniziarono a crederci e dopo i difficili tentativi del Tour de France dal 13 al 21 settembre (dove Bacchelli-Sodano-Barbasio arrivarono all'ottavo posto con l'X1/9 equipaggiata di iniezione Kugelfischer mentre gli equipaggi Pianta-Rossetti e Beckers-De La Grandive si dovettero ritirare) e del Giro d'Italia dal 15 al 19 ottobre (dove Regazzoni-Macaluso e Bacchelli-Scabini

si ritirarono), arrivò la conferma. Al Rally 1000 Trabucchi dal 25 al 26 ottobre Bacchelli-Scabini conquistarono nuovamente il successo. Circa un mese più tardi, l'equipaggio Verini-Torriani al Rally Coppa Liburna riuscì a mantenere fede agli impegni presi e a conquistare la terza vittoria per l'X1/9. Purtroppo l'equipaggio Barbasio-Barbasio si ritirò. L'anno d'esordio terminò però un po' amaramente in territorio francese. Al Criterium des Cevennes dal 14-15 dicembre, gli equipaggi Darniche-Mahè e Verini-Torriani si dovettero ritirare.

NELLE MANI DI "NANARD"

Arriva così il 1975, l'anno previsto per il pensionamento della 124 Fiat Abarth e per il lancio definitivo della vettura. Nei rally internazionali Sandro Munari conquista continue vittorie con la Lancia Stratos ed è quindi difficile convincere i vertici Fiat a puntare sulla piccola vettura

del Reparto Corse Abarth. A inizio anno, per l'esattezza il 4 e 5 gennaio, l'equipaggio Darniche-Mahè vince la Ronde di Serre Chevalier in Francia. A Montecarlo, dal 15 al 26 gennaio, lo stesso equipaggio è protagonista ma solo come apripista (vincerà la Lancia Stratos di Munari-Mannucci). A febbraio, dal 22 al 23, Darniche-Mahè conquistano il secondo posto al Criterium Neige et Glace sempre in Francia. Si arriva così a marzo quando in una giornata primaverile giunge la doccia fredda. I vertici Fiat decidono di dirottare tutte le risorse economiche sulla Fiat 131 Abarth, la berlina di famiglia trasformata in arma vincente. L'X1/9 Abarth non sarebbe quindi più stata sviluppata.



GLI ULTIMI FUOCHI

La gestione delle vetture viene così affidata a Fiat France e dal 22 al 23 marzo Darniche-Mahè tornano alla vittoria al Ronde de la Durance (Francia). Le vittorie si susseguono, mese dopo mese. Ad aprile vincono anche il Criterium Jean Behra (Francia) e il Criterium de l'Ouest (Francia). Ultima apparizione degna di nota a maggio in terra francese alla Ronde Limousine dove purtroppo Darniche-

CHE GRINTA

Il posteriore della X1/9 ex Darniche che rende l'idea dell'aggressività della vettura e, in alto, il sistema per far scorrere il finestrino laterale.



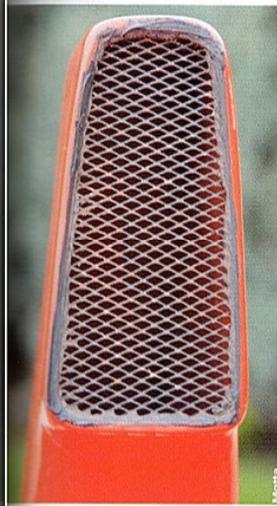
NELLE MANI DELLO SVIZZERO

In queste foto la vettura utilizzata dall'equipaggio Regazzoni-Macaluso al Giro d'Italia 1974 e poi passato al pilota piemontese Augusto Cesari. Sotto, da sinistra, il periscopio e la presa d'aria laterale.

Mahè si ritirarono. In estate... il silenzio. La storia ufficiale della vettura termina così, quando sta dimostrando un grandissimo potenziale.

SENZA OMOLOGAZIONE

Amarezza ancora più grande perché la scelta commerciale di proseguire l'impegno con la Fiat 131 Abarth, fu presa prima che l'X1/9 Abarth fosse omologata in Gruppo 4. Per tale omologazione era infatti necessaria la costruzione di 400 esemplari mentre la reale produzione a quel momento era di soli cinque esemplari. Quattro erano stati impiegati nelle competizioni e un quinto esemplare "stradale" era già stato sviluppato in corso Marche per la commercializzazione al pubblico. Sul telaio 23004 era infatti stato installato il bialbero di 1.995 cc che avrebbe dovuto rappresentare la base delle 400 vetture da omologare. Come spesso accadeva in Abarth (la storia della 030 è tra le più esemplificative), le vetture da competizione non più necessarie venivano messe da parte



senza pensare al futuro valore collezionistico. È così che le cinque vetture sono state successivamente vendute ed utilizzate ancora per alcuni anni da piloti privati in diverse competizioni. Quello che è noto ai giorni nostri è che le vetture ora sono importantissime nella storia del marchio Abarth e i fortunati proprietari ne conoscono bene il valore.

NUMERI E CURRICULUM

Il telaio 133, corrispondente alla targa TOH02940, esordì con Pianta al Rally Sicilia e al Rally 4 Regioni. È la vettura che ha riportato la prima vittoria con Bacchelli all'Alpi Orientali. Negli Anni '70 è stata acquistata dall'americano Al Cosentino che ha provveduto a montarle un motore 1.300 e ad iscriverla alla 24 Ore di Daytona del 1977. Purtroppo fu squalificata prima ancora di iniziare a gareggiare per irregolarità tecniche. Il telaio 23001, corrispondente alla targa TOL65337, è quello più vincente in quanto pilotata da Bernard Darniche in Francia. Venduto a Giacomino



Deila, con l'italiano ha gareggiato nel 1978 alla 3 Ore di Prato Nevoso (CN) e, negli Anni '80, nell'autocross. Il telaio 23002, targato TOL65335, ha vinto il Rally dei 100.000 Trabucchi

con Fulvio Bacchelli. Il telaio 23003, targato TOL65336 è stato utilizzato al Giro d'Italia del 1974 da Clay Regazzoni e ha vinto alla Coppa Liburna con Maurizio Verini. Nel 1980 la vettura è

VOGLIA DI VINCERE

Due immagini della vettura sviluppata dall'Abarth. A differenza dell'esemplare di proprietà di Giacomino Deila, il gancio posteriore è sul lato destro.



di proprietà di Augusto Cesari e viene esteticamente trasformata con il kit Dallara (pur mantenendo il periscopio). Nel 1980, con l'equipaggio Cerutti-Pardini-Stradella si classifica quarta assoluta al Giro d'Italia. Successivamente è stata utilizzata da Augusto Cesari in alcuni slalom. La vettura è stata ritargata VC420157 ed è ora di proprietà della famiglia Macaluso. Il telaio 23004 corrisponde all'esemplare 2 litri dell'Abarth Stradale. Negli Anni '70 è stata acquistata da Al Cosentino e da alcuni anni è di proprietà di un appassionato australiano.

E LA SESTA?

Come in tutte le storie affascinanti è presente una leggenda. C'è chi dice che ci sia stata una sesta X1/9 Abarth Prototipo. Di questa in realtà sembra non esistere il telaio preparato all'epoca ma pare ci sia la meccanica originale. Vera o no che sia questa leggenda, l'unica certezza è che l'X1/9 Abarth Prototipo ha sempre dimostrato grandi prestazioni e nessuno saprà mai dove sarebbe potuta arrivare la piccola due posti di Bertone. L'unica certezza è che i pochissimi fortunati al mondo che possono sedersi al suo volante sono sicuramente consci di poter guidare a ritroso nella storia, vivendo le stesse intense emozioni degli uomini di corso Marche...

ALLA RICERCA DELL'EQUILIBRIO

L'abitacolo con i sedili in velluto e pelle e, sotto, il serbatoio del carburante piazzato nel cofano anteriore per una miglior distribuzione dei pesi.

