

Lo Scorpione nel CUORE

Bruno Dorigo ed Antonio Bortolus hanno fatto delle vetture di "herr Karl" una ragione di vita. Una passione che li ha portati a recuperare ed a restaurare alcuni esemplari di alto valore storico.

DI EDY CIPOLAT BARES FOTO SERGIO DEL BONO

■ Bruno Dorigo e Antonio Bortolus sono due amici legati dalla stessa viscerale passione. Quella di Bruno è forse più forte, più emotiva e meno razionale, quella di Antonio è più delicata, nata soprattutto nel periodo della gioventù. Un'amicizia che continua a crescere ogni volta che uno dei due pronuncia la faticosa parola: Abarth. «I più giovani non capiscono il vero significato del marchio Abarth. Ma non è colpa loro se non hanno vissuto da vicino le vere auto dello Scorpione. Le auto oggi nascono con Abs, Esp, Asr, idroguida, trazione anteriore e 200 CV... Una volta anche con soli 80 CV se non eri capace di guidare, ti facevi male. Molto male!». In queste poche parole si cela una filosofia, una mentalità che va scomparendo e che solo nelle competizioni storiche o nei veri appassionati d'una volta è possibile ritrovare.

Natura e motori

I due amici ci accolgono in una calda giornata primaverile in un ranch ai piedi delle prealpi carniche, ricco di fauna (soprattutto... Scorpioni) e di quel silenzio che solo la natura sa omaggiarci. Ad un tratto però un cupo rombo ci segnala che quel ranch cela un importante tesoro fatto di motori radiali, telai, cerchi da pi-



sta e tanto altro. «Ha più voglia di noi di sentirlo in moto...» ci dice Antonio indicandoci Bruno già all'interno della sua 1000 TCR 16V. E così, dopo aver spruzzato la benzina direttamente nei tromboncini d'aspirazione e dopo aver speso alcuni minuti a scaldarla, Bruno parte per un piccolo tour intorno al paese. Sentiamo il motore che sale di giri, 6.000, 7.000, 8.000... volendo fino a quasi 11.000. A tanto è in grado di arrivare il propulsore di questa evoluzione della tranquilla Fiat 600.

Quota 127

«Della 600 rimane solo e parzialmente la forma» dice Bruno. «Anzi, mi sono preso la libertà di montare una testata a 16V progettata dall'inge-

gnier Ivan Tratta, di Brescia. Dagli originali 112 CV siamo arrivati a 127. Oltre è troppo pericoloso. Il regime di rotazione è decisamente al limite, però sentire questo rumore e sapere che è nato dal genio di Karl Abarth, mi riempie di soddisfazione. L'ho acquistata - prosegue - ad inizio Anni '90: è una ex Merzario in quanto la Squadra Corse, appena venduta, ha chiesto al proprietario di farle correre la 4 Ore di Monza. Al tempo queste cose si facevano senza problemi anche perchè l'auto veniva così preparata e modificata direttamente dalla Casa. Ha un importante passato sportivo ed è rimasta come era all'ultima gara, circa 25 anni fa. Con lei mi diverto a fare da apripista in qualche corsa in salita prendendomi anche qualche bella soddisfazione».

Alcune delle vetture a marchio Abarth acquistate e restaurate da Bruno Dorigo, a fianco.



Bruno, portami via

La sua passione per le Abarth però nasce molti anni prima, quando andava a vederle correre. «Le Abarth hanno un'anima e non tutti sono degni di guidarle. Al tempo non mi ritenevo degno neppure di sfiorarle per cui mi avvicinavo, le guardavo e a volte gli parlavo. Mi è successo anche l'anno scorso quando sono riuscito a portare a casa una OT 1000, ormai in pessime condizioni. A fine Anni '80 - spiega - una signora pordenonese aveva lasciato in eredità l'auto al figlio. Come spesso accade, molte volte non siamo a conoscenza del valore delle cose e purtroppo quest'auto è stata lasciata per ben vent'anni alle intemperie. Quando sono arrivato presso l'officina che la custodiva,

Sopra la Abarth 1000 TCR che Dorigo cura con una passione ammirevole. Sotto la Abarth 1000 stradale e, in secondo piano, la "piccola" 695.



la macchina mi ha visto e mi ha detto "Bruno, io ti conosco, portami via di qua, sono 20 anni che sono sotto la pioggia...". Quando sono andato a caricarla, la macchina ha gioito: "Finalmente mi porti a casa! Ti raccomando di non mettermi più sotto la pioggia...". Vedendo le foto della vettura e gli scatoloni che contengono i pezzi arrugginiti della meccanica (potrebbe sembrare un marciume... per chi non capisce!) viene da pensare che Bruno abbia un grandissimo cuore per volerla restaurare ma l'amore che ha per le vetture dello Scorpione gli fa compiere, con un pizzico di incoscienza, quei miracoli che contribuiranno a tramandare la memoria storica di questo marchio.

Viaggio in Sicilia

Nel garage troviamo altri gioielli. Accanto alla 1000 TCR c'è la prima vettura comprata da Bruno: una 1000 TC. Acquistata ormai 21 anni or sono, non è stato facile portarla a casa. Per andarla a vedere ha dovuto portare tutta la famiglia in vacanza con una vecchia Fiat 131 Mirafiori... in Sicilia, per 8 giorni, quando in vacanza normalmente non ci andava mai! La macchina aveva tutti i documenti in ordine, per cui, anche se portava i segni di tanti anni sull'asfalto, meritava d'essere portata a casa. In quel periodo era ancora facile trovare qualcuno che sapesse mettere mano a questo tipo di vetture e, a distanza di due decenni, Bruno



ci tiene a ringraziare il caro amico Gaetano, meccanico di grande capacità. Inoltre presso i centri di demolizione si trovavano preziosi cimeli ed a volte importanti amici. Proprio la ricerca di un particolare fa incontrare Bruno e Antonio, proprietario di un centro di rottamazione auto.

Storia da salvare

Grazie a questa attività Antonio ha potuto salvare un po' di storia automobilistica del nostro Paese, mettendo da parte motori, cambi, cerchi in lega e tanto altro. «Purtroppo - ricorda - ad inizio Anni '80 si schiacciavano le A112 Abarth come se fossero delle normali vetture. Ricordo un amico di mio padre che voleva vendere la sua 124 Abarth ma, essendo al tempo considerata vecchia, nessuno la voleva. Chissà che fine ha fatto ora! Le auto d'oggi in futuro non saranno facilmente restaurabili. Chi saprà ricostruire un particolare di un cruscotto in plastica? Nessuno mette da parte le componenti elettroniche mentre fino a pochi anni fa tutti salvavano i carburatori. Per fortuna, grazie ai media, ai raduni, ai rally storici, molti giovani si stanno riavvicinando alle auto d'un tempo. Ammiro chi spende tempo e denaro nella ricerca dei ricambi di una Fiat 128 o di una Alfa 75, vetture non troppo costose il cui restauro supera le reali valutazioni. Queste persone appassionate sono le stesse che passano le notti nei garage per restaurare in autonomia la vettura, mettendoci anima e corpo. Stiamo forse abbandonando quel consumismo tanto poco educativo».

Passione antica

Anche Antonio dimostra una passione incontrollabile. Quando ricorda che da piccolo dalla sua finestra vedeva una 1000 TC spesso parcheggiata di fronte ad un autosalone, i suoi occhi si illuminano, forse immaginandosi ancora sul terrazzino di quella casa: «Passavo le ore a guardarla, aveva una forma bellissima e non desideravo altro che sentirla accesa». Sarà forse per questa primordiale visione che con il passare del tempo anche Antonio si è portato a casa una Abarth, precisamente una 1000 TC. È una

Nell'immagine sopra Antonio Bortolus tra la Formula Fiat Abarth e, coperta, la Formula Italia. Sulla destra una moto Minarelli da Gran Premio degli Anni '70. Qui sotto cerchi, pneumatici e ricambi rigorosamente con il marchio dello Scorpione.



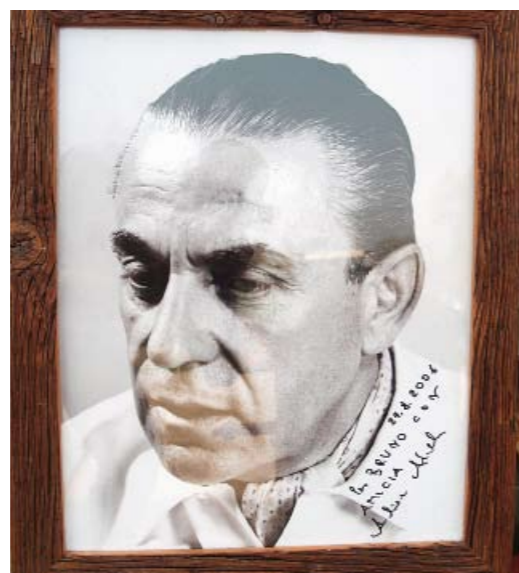
stradale, ha la testata normale non emisferica, è il classico monoalbero con distribuzione ad aste e bilancieri. Raggiunge circa 8.000 giri/minuto e, come molte vetture sportive, sotto un certo regime di giri è pacata, oltre diventa una bomba. In questo caso, passati i 5.900 giri fa sentire un'accelerazione bruciante.

Tuning ante-litteram

Accanto alla vettura di Antonio trova posto un'altra "piccola", la 695, in casa Dorigo dal 1989. Anche questa vettura è stata restaurata in modo maniacale in quanto i precedenti proprietari l'avevano trasformata in un improbabile tuning ante-litteram. Oltre ad averla colorata di rosso, le erano state applicate sui parafranghi posteriori le prese d'aria di un camioncino... Anche qui però i documenti parlavano chiaro e confermavano la corretta genealogia Abarth, classe 1970.

Cuore ed intuito

Mentre parliamo Bruno continua a "spogliare" le proprie vetture. Ognuna di esse è ricoperta da un telo marchiato Abarth. Anche se la sua passione sono le derivate Fiat 600, la collezione Abarth non sarebbe "completa" se non comprendesse anche altri modelli. La prima è una 1000 Bialbero, bellissima. È stata acquistata una dozzina di anni or sono, senza neppure vederla. Un amico aveva segnalato che a Reims si trovava in vendita una vettura da restaurare, completa, con i documenti in ordine. Senza vederla, ricevendo un semplice fax, Bruno si è fidato del suo intuito ed ha ascoltato il cuore. Dopo ben cinque mesi, arrivato al cospetto della vettura acquistata "per corrispondenza", un colpo al cuore gli ha dato ragione: la vettura necessitava di un restauro completo, ma anche stavolta era riuscito a salvare una creatura di



Abarth. Ora il restauro ha riportato agli antichi splendori quella che forse è la più bella vettura della collezione. Il motore posteriore nascosto dal cofano, il colore rosso, il passato storico e soprattutto la linea senza storia la rendono la principessa del garage.

La 750 doppia gobba

Al suo fianco, ancora da restaurare, la vettura che potrebbe toglierle lo scettro: una 750 doppia gobba. Il restauro deve ancora iniziare, ma Bruno ha raccolto tutti i pezzi necessari a ricomporre l'ennesimo capolavoro. Ogni qualvolta Bruno toglie il telo dalle vetture, si sente nell'aria una sorta di armonia, di romantica melodia. Dalla sua voce si sentono parole di passione, di ricordi legati al ritrovamento di un pezzo o al "primo incontro" con questa o quella vettura. Arriviamo così alla Fiat 124 Abarth che, qui da metà Anni '90, è forse la Abarth più atipica del garage. Il motore anteriore la costringe ad essere diversa, comunque fantastica, ma diversa. Bruno a volte l'accende e ci fa un giro, ma l'emozione della sua guida non è neppure lontana parente della sensazione che prova con le altre vetture.

L'opera di Manzù

Le ultime tre vetture coperte sono una rarissima Scorpione 1300 e due monoposto: una Formula Italia e una Formula Fiat Abarth. La Scorpione 1300 è del 1968. Non è mai riuscito a ricrearne la storia ma è comunque iscritta al registro storico. È stata acquistata a metà Anni '90 anche questa in pessime condizioni. Ritrovare alcuni particolari è stato un calvario, però il risultato finale ripaga di tutti gli sforzi fatti. La



Sopra la Abarth 1000 TC stradale, perfettamente restaurata. Sopra a sinistra un'immagine di Karl Abarth con la dedica della vedova Annalise a Bruno Dorigo. A sinistra alcuni motori realizzati dalla Casa torinese nel deposito-officina dell'appassionato friulano.

vettura nasce dalla Francis Lombardi il cui progettore fu Pio Manzù. Il pianale è quello della Fiat 850 ma il motore è della Fiat 124 portato a 1.300 cc, monoalbero, con carburatori da 40 mm. Ne sono state costruite poche decine di esemplari e non è dato sapere quante ne esistono ancora. Oltre alla linea da piccola coupé, come la Opel GT, ha il meccanismo manuale per alzare i fari anteriori. Sembra di stare in una Alpine A110, dove lo spazio non è molto e tutto è progettato per pensare alle prestazioni. Con un peso di 670 kg infatti è abbastanza cattiva e sul misto, grazie al passo corto, riesce ad essere molto maneggevole.

Abarth a raduno

«Nel 2000, e per quattro anni di fila - dice Bruno - abbiamo organizzato qui un raduno di Abarth con più di 50 vetture, anche provenienti dall'estero. Ho sempre messo a disposizione le mie auto, ma alla fine vedevo che avevo danni da riparare. Per questo ho deciso di non continuare con l'evento, anche se Annalise Abarth è venuta a trovarmi fino a tre anni fa». Al termine della visita a Bruno viene un momento di tristezza. Per

tutta la mattina ha potuto ammirare e guidare i suoi gioielli, quelle auto che da sempre lo spingono a cercare il marchio Abarth nelle bancarelle dei mercatini o negli annunci delle riviste specializzate. Così, d'un tratto ci dice: «Peccato diventare vecchi ed un giorno dover lasciare queste auto. Ogni tanto mi raccomando con il Signore perchè con me mandi su anche una Abarth, quella che vuole lui... magari targata Betlemme così non fanno problemi per farla entrare...».

Sotto due esemplari della collezione di Bruno Dorigo: in primo piano la Scorpione 1300 risalente al 1968 e, dietro, la Fiat 124 Abarth.

