



# L'aspetto non basta

Una normalissima Fiat 850 viene modificata da Francis Lombardi, che la trasforma in una coupé tanto compatta quanto affascinante. A questo punto, le mancano solo prestazioni mozzafiato, o almeno così si crede negli stabilimenti di corso Marche, da cui esce un piccolo bolide profondamente modificato nella meccanica.



DI EDDY CIPOLAT BARES  
FOTOGRAFIE SERGIO DEL BONO

Quando Abarth diede inizio alla campagna pubblicitaria della Scorpione 1300 puntò su due immagini radicalmente differenti tra loro. La prima rappresentava una coppia di innamorati, la seconda, invece, aveva come protagonista una giovane ragazza con la valigia, pronta a partire per chissà dove. In entrambe le foto, la coupé Abarth stava lì, in primo piano, ad indicare la propria versatilità: auto quasi da famiglia da una parte, ma anche adatta ai giovani, sbarazzina e dinamica dall'altra. I pubblicitari avevano colto nel segno, perché la vettura protagonista degli spot era tanto veloce e scattante quanto di pic-

cole dimensioni e, in un certo senso, desiderosa di affetto. Nella pubblicità però non poteva trasparire quello che era il reale potenziale dell'auto: solo calandosi nell'abitacolo, infatti, era possibile sentire l'accelerazione e apprezzare la maneggevolezza di questo piccolo bolide.

## Dall'utilitaria alla coupé

Per capire da dove arrivi questa Scorpione 1300, però, si deve fare un passo indietro nel tempo. Si deve tornare al 1968, anno in cui al Salone internazionale di Torino viene presentata la Francis Lombardi 850 Grand Prix. È un periodo in cui l'attività dei grandi carrozzieri artigiani è ancora in grande fermento: non si perde occasione per dare nuova veste ad un modello par-

tendo da un telaio nudo, oltretutto che tale telaio, in molti casi, viene fornito direttamente dalla Casa costruttrice. È in questo scenario che Lombardi, imprenditore genovese che ha fondato a Vercelli l'omonima carrozzeria, assembla sulla base di una Fiat 850 una coupé sportiva e compatta da consegnare al mercato. Proprio da questo processo di personalizzazione nasce la 850 Grand Prix, disegnata da Pio Manzù (figlio del noto scultore Giacomo Manzù) e realizzata in diverse centinaia di esemplari. L'auto ha uno stile molto diffuso tra le sportive dell'epoca: davanti si notano il cofano anteriore basso e a spiovente e i fari a scomparsa. L'abitacolo è in posizione abbastanza arretrata e il tetto termina sul posteriore con il classico profilo a goccia.



### Ferrari in miniatura

Le proporzioni sono armoniose e le linee simili alla ben più costosa Ferrari 365 GTB non lasciano intuire le reali dimensioni dell'auto, larga solo 1,48 metri e lunga 3,55 (per 620 kg di peso). Almeno fino a quando non si accedono i fari anteriori, che alzandosi a sbalzo, occupano buona parte del frontale mettendo in risalto il fatto che, a discapito di un aspetto aggressivo e accattivante, l'850 Grand Prix nasce sulla base un'utilitaria compatta. La vista posteriore, invece, lascia trasparire la grinta della vettura e soprattutto della sua meccanica "tutto dietro". Il cofano motore è forato per permettere la fuoriuscita del calore così come la parte inferiore della carrozzeria: tutti dettagli che portano a credere che sotto l'abito si celi una meccanica molto aggressiva. In realtà, sotto il cofano si cela il motore della 850 Sport, che eroga 52 CV.

### Sportiva senza fronzoli

In realtà, oltre alla meccanica da utilitaria, anche gli interni evidenziano un'origine quasi proletaria. Sebbene tutto l'abitacolo, rigorosamente per due persone, sia accogliente, sufficientemente rifinito e ben proporzionato (dietro ai sedili anteriori è anche possibile riporre per piccoli oggetti), la costruzione in economia della vettura traspare da alcuni dettagli, come dal comando di accensione proprio dei fari anteriori, azionati dal conducente tramite un sistema manuale di leve anziché da un più raffinato dispositivo elettrico.

### La forma e la sostanza

Sportiva, compatta e a buon mercato, la 850 Grand Prix possiede tutte le caratteristiche tipiche di una Abarth e Carlo non si fa certo scappare un'occasione così ghiotta. Non passa molto tempo, quindi, prima che compaia anche una versione al veleno della creatura di Francis Lombardi. Quasi invariata nell'aspetto esteriore e all'interno dell'abitacolo, viene sottoposta a profonde modifiche meccaniche. L'auto che esce dagli stabilimenti di corso Marche è leggermente più lunga (3,61 metri) e pesa circa 50 kg in più del modello di Lombardi, per via principalmente dell'adozione di un motore più grande. Dietro ha prese d'aria aggiuntive e un doppio scarico laterale che incrementa prestazioni e impatto sonoro. Con il motore montato posteriormente, inoltre, sotto il paraurti posteriore fa capolino la coppa dell'olio in alluminio con alette per un miglior raffreddamento.

### Un motore per correre

Tornando al motore, Abarth decide di sostituire il 4 cilindri della 850 Grand Prix con un più grande e potente 1300 (da cui il nome dell'auto) che utilizza lo stesso basamento del Fiat 124 monoalbero, ma che monta

*Il motore al posteriore ha influenzato la linea, con un frontale basso e filante e un posteriore più massiccio impreziosito da numerose prese d'aria.*



*Dedicata agli automobilisti in cerca di un'auto sportiva e senza fronzoli, la Scorpione 1300 ha un abitacolo essenziale, con tutta la strumentazione raccolta nella consolle centrale.*



valvole maggiorate e carburazione Solex da 32 mm. Con una compressione di 10,5:1, eroga una potenza massima di 75 cavalli a 6.000 giri minuto. Ad esso è abbinato un cambio manuale a 4 marce più retromarcia che permette alla Scorpione di superare i 180 km/h di velocità massima e di raggiungere i 100 all'ora con partenza da fermo in 13".

### Sempre più cattiva

Grazie ad un passo molto corto, appena oltre i 2 metri, e ad un peso di soli 670 kg, la Scorpione 1300 è particolarmente agile e scattante e, sebbene abbia una distribuzione dei pesi non ottimale (40% davanti e 60% dietro), l'auto non fa fatica ad esibirsi in spettacolari sovrasterzi di potenza. L'auto, inoltre, è talmente adatta ad una elaborazione sportiva che Abarth ne presenta addirittura altre due varianti, diverse per rigidità, carreggiata e potenza, la S e la SS. Quest'ultima, la più cattiva Super Sport, dedicata ai clienti più esigenti, raggiunge una potenza massima di oltre 100 CV e può scattare da 0 a 100 in meno di 10". Della Scorpione 1300 furono costruiti pochi esemplari, dal 1969 al 1971, e oggi è quasi introvabile, sia perché i collezionisti Abarth sono sempre più gelosi, sia perché i prezzi continuano a salire.

### Fiat Abarth Scorpione SS

Motore	posteriore longitudinale, 4 cilindri in linea di 1.290 cc
Asseggio e corsa	75,5 x 71 mm
Rapporto compressore	10,5:1
Potenza max	75 CV a 6.000 giri
Coppia max	n.d.
Alimentazione	1 carburatore doppio corpo Solex 32
Distribuzione	due valvole in testa per cilindro, aste e bilancieri
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata
Sospensioni	indipendenti a bracci oscillanti e molle elicoidali sulle quattro ruote, barra stabilizzatrice anteriore e posteriore
Trasmissioni	trazione posteriore. Cambio a 4 marce + RM
Freni	a disco sulle quattro ruote, con comando idraulico
Stirzo	a cremagliera
Pneumatici	155x13
Lunghezza	3.610 mm
Larghezza	1.495 mm
Passo	2.045 mm
Altezza	1.100 mm
Carreggiata	ant. 1.255 mm e post. 1.255 mm
Peso	670 kg
Velocità massima	180 km/h
Consumo medio	n.d.
Serbatoio	30 litri