



le Abarth dopo Carlo Abarth



1974 - senza SE (without SE) Fiat X1/9 Abarth Rally

La vettura nasce in corso Marche nel 1974 per battere la Lancia Stratos. Si vuole un erede della 124 Spider Abarth, e tecnicamente la scelta è per lo "spiderino" di Bertone.

Il primo esemplare nasce sulla base di una vettura "prestata" dall'ufficio stampa Fiat, sulla quale si inserisce il motore della Lancia Montecarlo, le modifiche vengono fatte in opera tagliando e ricostruendo il longherone posteriore sinistro.

Il motore nella versione gara è derivato dal 232B della 124 Spider, di 1850 cm³, dotato di alimentazione a carburatori Weber 44IDF.

Il cambio è quello a 5 marce ravvicinato della Beta Gruppo 2, fornito da Lancia Corse, sostituito poi da un cambio di progettazione Abarth ad innesti frontali.

La vettura, agile e leggera, dimostra subito di avere un buon potenziale, vengono fatte alcune gare nella categoria prototipi e si inizia a preparare la versione di serie.

Una vettura partecipa al Giro d'Italia 1974 con Clay Ragazzoni, ma si ritira nelle prime fasi per colpa di un cedimento dell'alberino di comando della pompa dell'olio. La gara sarà vinta dalla Stratos, con al secondo posto la sorella maggiore di famiglia Abarth, la SE030.

Prende corpo, intanto, la realizzazione di un esemplare prototipo della vettura da produrre in 400 esemplari per la omologazione. Il motore è di 2000 cm³, derivato dal tipo 254 proposto a suo tempo da Abarth per la Stratos e saggiamente scartato a favore del V6 della Dino.

Al vertice del Gruppo Fiat la presenza di due vetture prodotte da Bertone - entrambe lontane dall'immagine della vettura di serie - in lotta tra di loro non piace: se si deve correre, si deve correre con una sola vettura di serie, quindi la 131.

La decisione di produrre le 400 vetture viene cancellata, Bertone rottama tutte le attrezzature in preparazione ed in cambio avrà l'incarico di preparare la linea per le 400 vetture della 131 Rally.

La fiche di omologazione, già pronta, viene ritirata in sede di presentazione alla commissione omologazione della FISA. Ne rimane qualche copia, a testimoniare un sogno dei tecnici di corso Marche.

Le vetture esistenti sono vendute ed iniziano una seconda giovinezza, corrono e vincono negli slalom, dove la compattezza e la buona erogazione di potenza ne fanno la vettura vincente permettendo la vittoria in numerosi campionati italiani ed alimentando il rimpianto per una vettura morta in fasce, sacrificata alle leggi del mercato.

The car was born in Corso Marche in 1974 to beat the Lancia Stratos. The idea was to give an heir to the 124 Spider Abarth, and, based on the technical considerations, the choice fell on Bertone's "little spider".

The first prototype was put together with a car "on loan" from the Fiat press office, which was fitted with the engine powering the Lancia Monte Carlo after making all the necessary changes to the chassis by cutting and re-

constructing the left rear side-member.

The 1850 cm³ 232B power unit of the 124 Spider, fitted with Weber 44IDF carburettors was used to provide a race car engine, which was equipped with the 5-speed close ratio box of the Group 2 Beta, supplied by Lancia Corse, which was replaced at some point with an Abarth designed gearbox with non-synchronized dog gears. Nimble and lightweight, the car proved its mettle right away in a few prototype class races, and a production version began to be prepared.

A Fiat X1/9 Abarth Rally driven by Clay Ragazzoni entered the 1974 Giro d'Italia but was pulled out in the early stages when the oil pump shaft failed.

First place was taken by a Stratos, and the SE030, the senior sister in the Abarth family, took second place.

In the meantime, a prototype of the car to be produced in 400 units for homologation purposes was being prepared. The engine was the 2000cc derived from the type 254 proposed in the past by Abarth for the Stratos but which had been wisely rejected in favour of the Dino V6

engine.

The top management of the Fiat Group was not happy with having two cars - both of them produced by Bertone - competing with each other: if they had to race, they would do so with just one production car, hence, the 131.

The decision to produce 400 units of the Fiat X1/9 special was cancelled, Bertone scrapped all the tools they were getting ready and, in exchange, they were asked to prepare a line to make the 400 units of the 131 Rally.

The homologation report, already completed, was withdrawn at the stage of submission to the FISA homologation commission. A few duplicates still remain, bearing witness to the dream of the Corso Marche technicians.

The existing cars were sold and started a new life, competing successfully in slalom races, where the compact design and high power output made the difference, enabling the car to collect wins in many Italian championships and fuelling feelings of regret for the car left dead in the cradle, sacrificed to the laws of the marketplace.



La prima vettura in prova.
The first car during tests.

