

LA PRIMA DELLA CLASSE



Abarth distinse con la sigla OT una dozzina di modelli. Questa è la storia delle derivate della Fiat 850 Coupé. La 1000 OTS fu la versione di maggior successo e nella sua cilindrata non ebbe rivali nelle gare Gran Turismo.

La Fiat Abarth OTS 1000 appartiene alla numerosa famiglia OT che comprese molti modelli diversi, dalle utilitarie brillanti alle Spider Sport. La serie nacque nel 1964 dalla capostipite OT 850, dove le lettere alfabetiche della sigla suggerivano che sarebbe stata "Omologata Turismo", la cifra indicava la cilindrata invariata rispetto alla Fiat 850 dalla quale derivava. Abarth aumentò la potenza da 34 a 44 cv e la velocità massima da 120 a 130 km/h con il carburatore più grosso, lo scarico più efficiente e alcuni ritocchi alle regolazioni.

Esteticamente OT 850 si distingueva per l'originale calandra asimmetrica, i cerchi con le finestrelle e i marchi ai lati, dietro, sul cruscotto e sulle borchie delle ruote. Il prezzo aumentò da 798.000 lire a 870.000 lire. La clientela giudicò che la maggiorazione non fosse proporzionata all'aumento della velocità, tanto più che la stessa Fiat offriva senza aumento di prezzo una

A destra, il poster realizzato dalla Abarth per il lancio della gamma OT 1000 Coupé. La vettura raffigurata potrebbe rappresentare indifferentemente una OTS 1000 oppure una OTR 1000.



Sopra, il prototipo impiegato per lo sviluppo della Fiat Abarth OT 1000 Coupé. Esteticamente differiva dalle versioni costruite in serie per i cerchi con le finestrelle di ventilazione oblunghe e per le calotte copriruota lisce. Sotto, a sinistra, la Fiat Abarth OT 1000 Coupé presentata il 9 settembre 1965. In questa variante, che era alla base della gamma delle derivate dalla Fiat 850 Coupé, non vi era il radiatore anteriore. Nelle vetture di produzione i cerchi erano quelli con le finestrelle tonde della Fiat 850 Coupé.



**FIAT ABARTH
OTR 1000**

MODELLO

1965-1968

A destra, 16 aprile 1967. Paolo Carlo Brambilla accanto alla sua Fiat Abarth 1000 OTS in attesa della partenza della gara in salita Stallavena-Boscochiesanuova. Il pilota milanese fu fra i primi a credere nel modello e vi rimase fedele a lungo. Le sue ultime apparizioni in corsa con la "OT" risalgono alle gare storiche degli anni 2000.



Per renderla veramente competitiva Carlo Abarth avrebbe dovuto avviare una linea di montaggio per costruire gli esemplari necessari all'omologazione nella categoria Turismo, quindi costruire e omologare i pezzi speciali come quelli che avevano reso imbattibili le derivate dalla Fiat 600. Tutto ciò era difficile e costoso, in più la OT 1000 aveva l'handicap di pesare una quarantina di chili in più della 1000 derivata Fiat 600. Dal pianale della OT 850 ampiamente modificato derivò una nuova serie di modelli da corsa carrozzati Spider Sport e Coupé Sport, che tuttavia qui trascuriamo.

Dal punto di vista della produzione furono più importanti le derivate di serie che debuttarono il 9 settembre 1965. Con l'identica sigla OT 1000 si trattò del-



Sopra, 27 agosto 1967, Monte Erice. La Fiat Abarth 1000 OTS di Carmelo Bellavia vista da dietro. Sullo specchio di poppa si nota la sigla distintiva OTS.

A destra, 27 agosto 1967. Nella vettura di Carmelo Bellavia si notano il tergicristallo con il pantografo, i fari antinebbia, lo specchio retrovisore esterno e le fasce decorative: tutti accessori aftermarket.



A sinistra, La Fiat Abarth 1000 OTS di Giuseppe Trombetta in azione nella salita Cesana-Sestriere il 16 luglio 1967. La vettura è dotata dei cerchi in lega opzionali che in generale montavano i clienti a scopo agonistico.

le Coupé e Spider derivate dalle corrispondenti Fiat 850 Coupé e Fiat 850 Spider. Entrambe montarono una nuova versione più potente del classico motore monoalbero Abarth di 982 cc (sigla 202) che già aveva equipaggiato le berline OT 1000. Il corpo vettura si identificò con quello delle corrispondenti Fiat con la consueta aggiunta di una calandra speciale e dei fregi e marchietti caratteristici delle derivate Abarth.

La potenza delle OT 1000 Coupé e Spider raggiunse i 62 cv, la velocità massima i 155 km/h. Il prezzo fissato per la Coupé fu di 1.160.000 lire, quello della per la Spider di 1.300.000 lire. Accanto al modello base debuttò la Fiat Abarth OTR 1000 Coupé che al prezzo di 1.410.000 lire offriva il motore radiale e il radiatore aggiuntivo anteriore protetto da una griglia cromata. La novità del motore radiale era una nuova testata con camere di scoppio bisferiche che permetteva 74 cv nella versione stradale. Presentandola il costruttore dichiarò di avere ottenuto 95 cv con la versione da corsa provata al banco dinamometrico. Nella realtà la messa a punto del motore radiale fu lunga e laboriosa e la prima reale applicazione si ebbe nelle Fiat Abarth 1000 Gr. 2 del 1970.

Il motore ancora a livello sperimentale equipaggiò anche la 1000 OTR 1000 berlinetta, esemplare unico con il tetto fisso derivato dalla 850 Spider che il carrozziere Nuccio Bertone presentò al Salone di Torino nel novembre 1965. Oltre il tetto, l'altra modifica estetica di rilievo fu l'apertura della presa d'aria per il radiatore anteriore. Il radiatore anteriore tipico delle OTR 1000 equipaggiò pure la OTS 1000 Coupé



MODELLO

1965-1968



MODELLO

IL MODELLO DA COLLEZIONE



che ebbe una gestazione piuttosto lunga. Infatti, il modello fu inserito nel listino ufficiale Abarth al prezzo di 1.295.000 lire nel settembre 1966, mentre l'omologazione per le corse nella categoria GT Gruppo 3 era avvenuta il 23 marzo 1966 (Fiche F.I.A n. 539, C.S.A.I HA 27). Nell'estetica la OTS era simile alla OTR, nella meccanica era invece più prossima alla OT, rispetto alla quale non differiva che per il modesto aumento della potenza da 62 cv a 68 cv e per un altrettanto modesto aumento della velocità massima.

In previsione delle corse nella categoria Gran Turismo Speciale Gruppo 4 Carlo Abarth omologò per questo modello diversi particolari speciali, il principale dei quali fu un collettore di aspirazione che consentiva il montaggio di due carburatori Solex C 32 PHH. Le OTS 1000 equipaggiate direttamente in fabbrica con il kit comprendente il collettore e i carburatori omologati per le corse finirono con l'assumere la sigla distintiva OTSS e per essere vendute confidenzialmente ai piloti al prezzo di 1.330.000 lire.

Il successo commerciale del modello non fu travolgente ma durò abbastanza a lungo. Tanto che nel 1968 quando la Fiat aggiornò la 850 Coupé anche la OTS 1000 adottò la nuova scocca per la quale Abarth studiò una nuova e più riuscita calandra. Fra i primi clienti che iniziarono a gareggiare con le OT 1000 vi fu Paolo Carlo Brambilla, che per lungo tempo fu uno dei leader nella classe 1000 cc della Categoria Gran Turismo. Limitatamente alla classe di cilindrata e alla categoria di appartenenza la OTS 1000 non aveva rivali in grado di batterla, essendo la concorrenza costituita dalle Fiat Abarth OT 1000 berlina, dalle Fiat 850



Spider, dalle Bertone Racer, dalle Francis Lombardi Grand Prix e dalle NSU Prinz Spider.

Oltre a Brambilla ricordiamo in ordine alfabetico alcuni altri piloti che si distinsero al volante del modello: Luigi Aloe, Pierluigi Azzalini, "Cimamore", Carmelo Bellavia, Sebastiano Blancato, Agostino Cané, Luciano Carmignani, Bruno Costamagna, Giuseppe De Gregorio, Francesco Di Benedetto, Vincenzo Fichera, Paolo Friso, Gian Carlo Galmozzi, Francesco Indignozzi, Giovanni La Barbera, Manna, Marzocchi, Walter Mauthe, "Maximillian", Attilio Mercadante, Mongiovi, Rosario Pezzella, Sergio Piana, "Poker", Stefano Rao, Gian Battista Rende, Giancarlo Ronchi, Alfredo Rubino, Gianni Sani, Gaetano Sidoti, Gianfranco Silecchia, Camillo Spica, Alfredo Torricelli, Giuseppe Trapani e Giuseppe Trombetta.

Sopra, la Fiat Abarth 1000 OTS di Gianfranco Silecchia alla partenza della salita Aosta-Pila il 24 settembre 1967. Sotto, a sinistra, Eugenio Rossi nella salita Trieste-Opicina il 25 maggio 1969 con una OTS 1000 senza paraurti. Sotto, a destra, un modello raro: la Fiat Abarth 1000 OTS Seconda serie con la scocca della Fiat 850 Sport Coupé e la calandra allargata. È quella di Camillo Spica qui ritratta in gara nella salita Trento-Bondone il 13 luglio 1969.



1965-1968

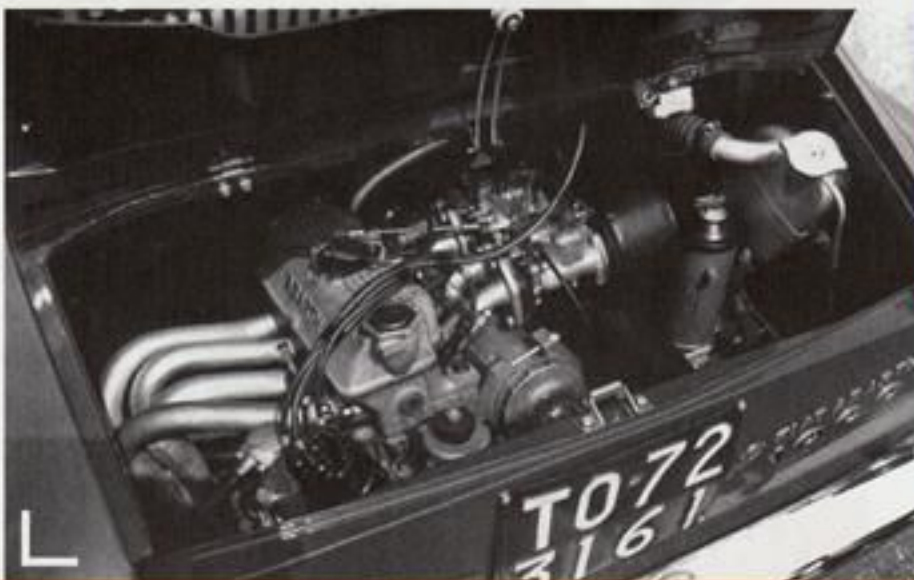


Sopra, a sinistra, la Fiat Abarth OT 1000 Coupé montava il classico monoalbero Abarth di 982 cc che già equipaggiava le berline OT 1000. Le differenze estetiche rispetto alla Fiat 850 Coupé erano lo scarico a doppia uscita, la coppa dell'olio, le calotte coprivolute e le scritte. Sopra, a destra, vista davanti la Fiat Abarth OTR 1000 era uguale alla Fiat Abarth OTS 1000 con la quale condivideva il radiatore anteriore, ma non il motore a testa radiale.

850 più veloce che funzionava a benzina super e raggiungeva 125 km/h.

Carlo Abarth capì in fretta di avere commesso un errore di valutazione e nel novembre del 1964 ritoccò la gamma articolandola su quattro modelli: la OT 850/Oltre 130, leggermente più veloce della precedente; la OT 850/Oltre 150 con la potenza di 53 cv, la velocità massima di 150 km/h e freni a disco anteriori; la OT 1000 con la cilindrata di 982 cc (come la 1000 derivata dalla Fiat 600), la potenza di 54 cv, la velocità massima di 150 km/h e freni a disco anteriori. Il prezzo della OT 850/Oltre 130 rimase invariato; per le altre la Casa stabilì lo stesso prezzo: 1.100.000 lire.

Le rinnovate OT 850 non ottennero successo e sparirono dalla scena nei primi mesi del 1965. Rimase la OT 1000 e per promuoverne le vendite Carlo Abarth preparò il "mostro" OT 1600 con il quale portò all'esasperazione il concetto di utilitaria elaborata. Infatti, sulla scocca della Fiat 850 montò il motore bialbero a doppia accensione della 1600 GT, che con 154 cv permetteva 220 km/h. Il risultato pubblicitario fu enorme, ma alla fine la OT 1600 non fu costruita in serie. La OT 1000, unica sopravvissuta fra le berline OT di serie, ebbe un'esistenza commerciale effimera come la sua carriera agonistica tutta consumata nella categoria Gran Turismo.



CARATTERISTICHE TECNICHE ABARTH OTS 1000 (1965-1967)

MOTORE

Posizione	longitudinale
Numero dei cilindri	4 in linea
Alesaggio x corsa	65 x 74 mm
Cilindrata totale	982 cc
Potenza	68 cv (Din) a 6400 giri/min
Distribuzione	valvole in testa, aste e bilancieri
Rapporto di compressione	11,5:1
Alimentazione	due carburatori doppio corpo Solex C 32 PHH
Accensione	bobina e spinterogeno forzata, filtro olio sul circuito principale
Lubrificazione	ad acqua forzata
Raffreddamento	

TRASMISSIONE

Cambio	a 4 marce + rm
Frizione	monodisco a secco
Rapporto al ponte	4,1:1 (10/41)

CORPO VETTURA

Tipo telaio	solidale con la scocca
Passo	2027 mm
Carreggiata anteriore	1115 mm
Carreggiata posteriore	1121 mm
Sospensioni anteriori	bracci superiori oscillanti, balestra inferiore trasversale, ammortizzatori idraulici telescopici
Sospensioni posteriori	bracci oscillanti, molle a elica, ammortizzatori idraulici telescopici
Carrozzeria	coupé corsa a due posti
Lunghezza	3608 mm
Sterzo	a vite e settore
Ruote	a disco ventilate in acciaio (in lega leggera a richiesta) con pneumatici 155x13
Freni	idraulici a disco anteriori, a tamburo posteriori
Peso	730 kg

PRESTAZIONI

Velocità max	oltre 160 km/h
Consumo	8 litri/100 km

A sinistra, il prototipo della Fiat Abarth OTR 1000 con il cofano posteriore aperto. Si nota il motore con la testata radiale.