

## Marmitte Abarth: la fabbrica del rumore

di Giancarlo Cavallini



Un tubo centrale di sezione costante e passaggi laterali nella lana di vetro per eliminare tutti i diaframmi.

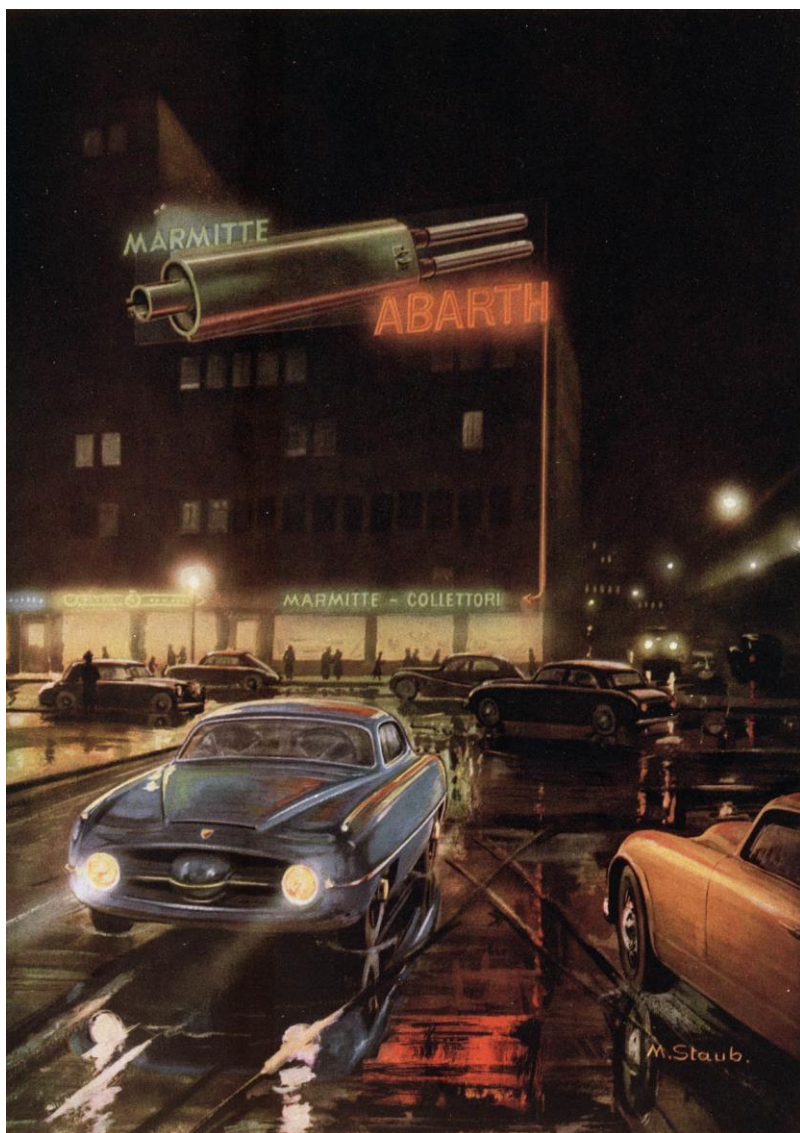
Un sistema tanto semplice quanto innovativo che diede un vantaggio prestazionale rispetto ai concorrenti e un inconfondibile suono sordo e pieno.

Tubi di scarico da ostentare e sempre in bella evidenza che donavano un'immagine di movimento e dinamismo e melodie inconfondibili che rendevano ogni modello unico e riconoscibile fra mille.

Questo fu il segreto delle marmitte Abarth la cui costruzione fu una delle attività più importanti dell'azienda torinese di Corso Marche. Per comprendere cosa le marmitte di scarico abbiano rappresentato per l'Abarth, è sufficiente ricordare che dal 1949 al 1971 ne furono costruite tre milioni e mezzo per 345 modelli diversi di automobili.

Un'idea, questa delle marmitte, che nacque nel 1949 quando Abarth, al termine della sua prima stagione di corse che aveva assorbito tutte le disponibili risorse economiche, dovette considerare delle alternative alla sola attività agonistica.





La commercializzazione di prodotti destinati al pubblico degli automobilisti poteva essere una soluzione e il tema del miglior rendimento, garantito dalle marmitte ai motori, una strada da percorrere. Abarth conosceva questo tema tecnico perché lo aveva già affrontato, anche se in modo tecnicamente superficiale, negli anni trenta quando, di domenica in domenica era impegnato nelle corse motociclistiche. Tra il materiale Cisitalia ricevuto da Abarth come sua liquidazione, fu trovata una cassa che custodiva una particolare marmitta costruita dall'ingegner Giovanni Savonuzzi studiando il silenziatore di una pistola. Furono preparati alcuni prototipi e si capì come, con poche varianti, quel sistema poteva essere adottato agli impianti di scarico di qualunque modello di automobile, dalle utilitarie alle vetture sportive.

utilitarie alle vetture sportive. A questo si aggiungeva anche un suono più pieno ed armonioso. Il successo fu immediato e sempre, negli anni, alimentato da abili campagne pubblicitarie e delle continue vittorie che arrivavano dalle corse. Carlo Abarth ebbe fiducia e credette nelle nuove tecniche di comunicazione che si stavano diffondendo in quegli anni del



dopoguerra. Per convincere gli automobilisti a rimuovere la marmitta di serie e ad acquistarne una sua, Abarth si rivolse allo studio Barale di Torino che studiò una incisiva campagna pubblicitaria che porterà alla diffusione di un incredibile fenomeno di costume destinato a durare ancor oggi e che indusse migliaia di automobilisti a volere "abarthizzare" la propria auto. I messaggi pubblicitari decantavano incrementi di potenza dell'ordine del dieci per cento con conseguente aumento della velocità di punta, della accelerazione e della ripresa. Promettevano anche risparmi di grazie

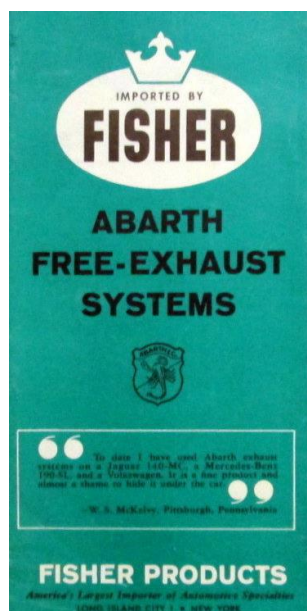


al miglior rendimento del motore. Reclamizzata con un linguaggio nuovo e rivoluzionario sulle



maggiori riviste giornalistiche, la marmitta veniva presentata in versione nero opaco e negli anni si completò con un doppio e aggressivo terminale cromato tagliato in modo obliquo. Nonostante venissero offerti ad un prezzo superiore rispetto a quelli della concorrenza, i silenziatori Abarth erano i leader di mercato divenendo, fin da subito, anche i più copiati. Il fenomeno oltrepassò

ben presto i confini nazionali e si diffuse sui mercati di esportazione, grazie soprattutto alle vittorie che le vetture dello Scorpione si aggiudicavano sui tanti circuiti europei e americani.



Guardando proprio al mercato americano, per le grandi possibilità che offriva, Carlo Abarth affidò all'importatore Fisher il compito di distribuire oltreoceano le sue marmitte. Il successo delle roadster britanniche negli Stati Uniti, in quegli anni cinquanta e sessanta, fece sviluppare in breve tempo una serie di prodotti ed articoli pronti ad inserirsi in quel ricco mercato proprio per i modelli di produzione inglese. Per quanto riguardava la Triumph, si iniziò con le marmitte per le TR2 e TR3 e, visto il successo, la proposta torinese continuò fino alla fine degli anni sessanta andando a creare un offerta anche per la piccole Spitfire prima e per la coupé Gt6 poi. Come sappiamo le marmitte di un tempo erano soggette a corrosione e le Abarth, per quanto costruite con materiali di prima qualità, non si sottraevano a questo destino; oggi questi silenziatori sono quindi estremamente rari, ma capita ancora, con un poco di fortuna, di trovarne di nuovi come fondi di magazzino.



Dimenticate per decenni queste rare marmitte Abarth, ancora incartate e oggi ricercatissime dagli appassionati di auto d'epoca, sono pronte a uscire dall'oblio per far rivivere le emozioni di un tempo con il loro inconfondibile "sound".







L'interno dello stabilimento Abarth: il reparto per la produzione delle marmitte dove queste erano costruite in modo artigianale una ad una.

Marmitte Abarth: la fabbrica del rumore

## LE MARMITTE ABARTH PER LE TRIUMPH

A FISHER PRODUCTS SPECIAL

# Now Available FOR THE

# TR-3

AND TR-2

## A Fabulous New

# ABARTH

## FREE-EXHAUST SYSTEM

In response to the thousands of requests from TRIUMPH TR-3 owners, FISHER PRODUCTS now has a special exhaust system available for this fabulous car. You will never know how fabulous your TR-3 is UNTIL you install an ABARTH Exhaust! To avoid disappointment or delay, ORDER NOW. Initial supply is limited.

FISHER PRODUCTS now offers over 35 different custom-made ABARTH Free-Exhaust Systems. For complete details on the ABARTH System made specifically for your car —and the name and address of your nearest ABARTH dealer—

### USE THIS CONVENIENT COUPON!

Order From Your Dealer, or

## FISHER PRODUCTS

21-29 44th DRIVE • LONG ISLAND CITY 1, N. Y.  
8836 NATIONAL BLVD. • CULVER CITY, CALIF.

Please rush free FISHER-ABARTH catalogue describing these, and other systems and accessories. I have checked the system made for my car:

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_ State \_\_\_\_\_

☐ Send name and address of my nearest dealer.

☐ Alfa Giulietta Sprint Exhaust System... \$49.50  
☐ Austin Healey Sprite... 19.50  
☐ Ford 1600 Exhaust System, air regulator... 49.50  
☐ Ford 600 Exhaust System, All Models... 19.50  
☐ Fiat 600 with sports manifold... 49.50  
☐ Fiat 1200 Sedan... 49.50  
☐ Jaguar 3400, 150, 1300... 79.50  
☐ Jaguar 3.6... 79.50  
☐ Mercedes 190-SL Exhaust System... 79.50

☐ MG... 29.50  
☐ MG Roadster... 49.50  
☐ Peugeot 403 Exhaust System... 49.50  
☐ Renault 20 models... 49.50  
☐ Renault 4-CV Exhaust System... 19.50  
☐ Renault Dauphine Exhaust System... 27.50  
☐ Simca America, All Models... 49.50  
☐ Triumph TR-3 and TR-2... 29.50  
☐ Volkswagen 1500 and Super... 29.50  
☐ Volkswagen 1900 and Super... 34.50

California Residents Add 4% Sales Tax

FEBRUARY 1960 15

It's Here!

# ABARTH

## Free-Exhaust Systems

FOR THE

# Triumph Spitfire

■ Now discover the full potential of your Triumph Spitfire! Your ABARTH-equipped Triumph will deliver power-packed performance for a drive that's pure luxury all the way. You'll delight in the greater acceleration as well as smoother engine performance. And, you will find that ABARTH saves on fuel — let's you enjoy greater gas economy. Why not join the thousands of satisfied ABARTH owners who experience extra driving pleasure each day with an ABARTH Free-Exhaust System!

Model TR-200

**\$44<sup>50</sup>**

**ALSO AVAILABLE**

Model TR-303 \$39.50  
for TR-2, TR-3 and TR-4

Model TRH-100 \$24.95  
for Triumph Herald

Order from your dealer, or **USE THIS CONVENIENT COUPON**

**FISHER PRODUCTS • 21-6 44th DRIVE • LONG ISLAND CITY 1, N.Y.**

<input type="checkbox"/>	Renault Caravelle—1983 and earlier	34.50
<input type="checkbox"/>	Renault Dauphine	27.50
<input type="checkbox"/>	Renault 8-B	34.50
<input type="checkbox"/>	SAAB 900, and 617	59.50
<input type="checkbox"/>	Saabson Alpine Series (II)	49.50
<input type="checkbox"/>	Torpedo	59.50
<input type="checkbox"/>	Triumph Spitfire	44.50
<input type="checkbox"/>	TR-2, TR-3 and TR-4	39.50
<input type="checkbox"/>	Volkswagen, 1960-62 models	54.50
<input type="checkbox"/>	Volkswagen 1200	54.50
<input type="checkbox"/>	Volkswagen 1500	64.50
<input type="checkbox"/>	VW-Peet-400 and 544	54.50
<input type="checkbox"/>	Volvo PV 540-1962	64.50
<input type="checkbox"/>	Volvo 122-S (Amazon)	64.50
<input type="checkbox"/>	Volvo 122S-1962	64.50

Write for **FREE Catalog**

Please rush free FISHER-ABARTH catalogues describing these, and other systems and accessories. I have checked the systems made for my car.

Name \_\_\_\_\_

Address \_\_\_\_\_

City \_\_\_\_\_

State \_\_\_\_\_

My car is not listed. I have the \_\_\_\_\_

<input type="checkbox"/>	Alfa Giulietta Spyder	89.50
<input type="checkbox"/>	Alfa Romeo 1600 and 1900-6	89.50
<input type="checkbox"/>	Austin Healey Sprite	24.95
<input type="checkbox"/>	Buick Special Models	49.50
<input type="checkbox"/>	Cadillac Competition	89.50
<input type="checkbox"/>	Fiat 1000	19.95
<input type="checkbox"/>	Falcon and Comet	44.50
<input type="checkbox"/>	Fiat 1200	34.50
<input type="checkbox"/>	Ford 1700 Scour	34.50
<input type="checkbox"/>	Jaguar XK 160N, 150, 150S	89.50
<input type="checkbox"/>	Jaguar XA and 3.8	89.50
<input type="checkbox"/>	Mercedes 190-01	64.50
<input type="checkbox"/>	Mini	34.50
<input type="checkbox"/>	Pontiac 403 and 464	54.50
<input type="checkbox"/>	Porsche, all models but Carrera	54.50

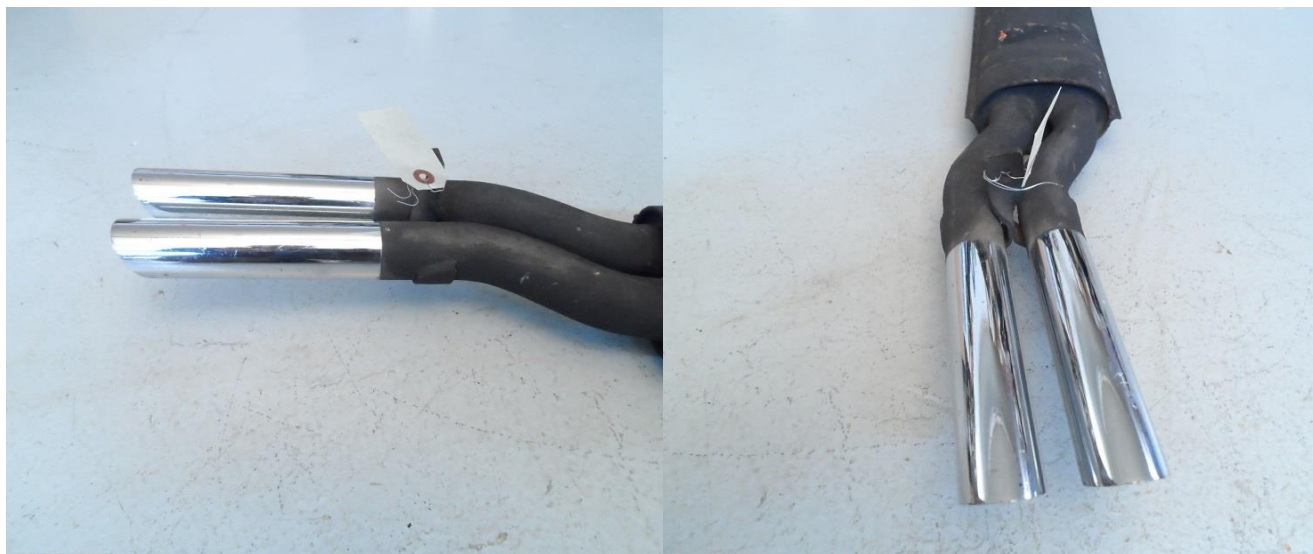
Abarth, negli Stati Uniti, usava per identificare i vari modelli di marmitte un codice numerico con prefisso TR mentre in Europe un semplice numero a quattro cifre

MARMITTA TR2 E TR3: MODELLO TR-303, NUMERO ABARTH 1124/1117.

Questa marmitta per le prime tre serie della TR era caratterizzata dal terminale finale con i due tubi curvi.







MARMITTA PER LA TR4: MODELLO TR-464, NUMERO ABARTH 1214 (DUE PEZZI: /1 E /2).







MARMITTA PER LA TR 4 A: MODELLO TR-400A, NUMERO ABARTH 1289 (5 PEZZI /1, /2, /3, /4 E /5).

Anche la marmitta studiata per la TR4 conservava il collettore originale: era composta da un silenziatore centrale che manteneva sdoppiati, al suo interno, i flussi dei gas diretti poi a due silenziatori finali, ciascuno con doppio scarico.







MARMITTA PER LA SPITFIRE 4 E Mk2: MODELLO TRS-200, NUMERO ABARTH 1205 AND 1286 (DUE PEZZI).





MARMITTA PER LA SPITFIRE MK3 E GT6 Mk1: NUMERO ABARTH 1339/2 (SI IPOTIZZA ESISTESSE ANCHE IL 1339/1).



Abarth aveva anche prodotto una marmitta per la Herlad il cui modello era il TRH-100, numero Abarth 1118 (due pezzi /1 /2).

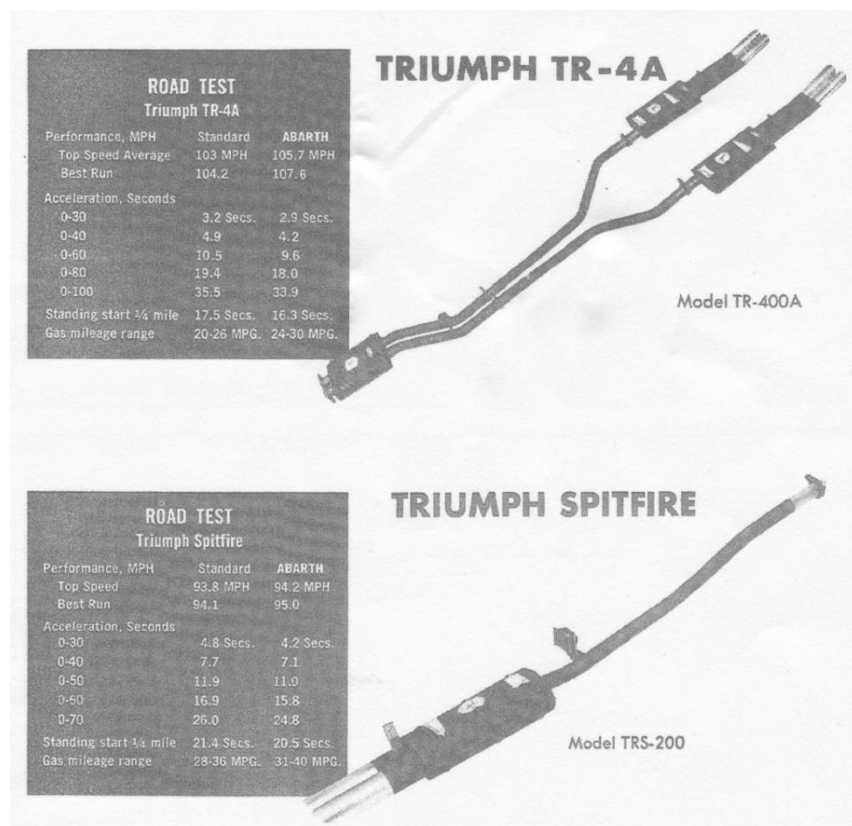


## IL MITO DELLE PRESTAZIONI DELLE MARMITTE ABARTH: REALTÀ O ILLUSIONE?



Quelle che oggi chiamiamo marmitte sportive negli anni cinquanta e sessanta si chiamavano semplicemente marmitte Abarth. Rispetto ai normali silenziatori standard, che funzionavano con camere di abbattimento del rumore (risonanza), le marmitte della Abarth funzionavano con un principio completamente differente: erano marmitte ad assorbimento dove i tubi non

avevano interruzioni: questo permetteva ai gas di scarico di defluire in modo diretto e senza contropressioni. All'interno della marmitta veniva posto del materiale fonoassorbente per l'insonorizzazione e questo sistema permetteva una minore perdita di potenza rispetto al sistema a camere. Non solo tutti i modelli di marmitta venivano provati al banco, ma alla Abarth si



studiavano anche le sezioni dei tubi in modo da trovare i giusti diametri per i migliori risultati, compatibilmente con il fatto che questi silenziatori erano destinati a un utilizzo stradale e quindi dovevano essere omologati. Le marmitte prodotte dalla Abarth erano un prodotto tecnologicamente avanzato per l'epoca e funzionavano, anche se l'aumento delle prestazioni era comunque limitato.



Questo sistema ad assorbimento è ancor oggi valido ed usato per preparare le marmitte sportive. Sono cambiati i materiali, alla lana di vetro oggi si preferiscono altri materiali, ma il principio di funzionamento è rimasto quello inventato e promosso dalla Abarth oltre sessant'anni fa. Alla lana di vetro oggi spesso viene sostituita la lana di basalto che ha

Migliori proprietà meccaniche e fisiche e un costo significativamente inferiore rispetto alle prime. Le fibre di basalto sono infatti ottimi isolanti termici e acustici, mantengono le loro proprietà anche alle alte temperature e sono molto stabili chimicamente (sia in ambiente acido, sia alcalino).

Nelle immagini seguenti la costruzione di una marmitta da assorbimento.







Ringrazio Pietro Fasoli de “La marmitta” di Verona, Ad van Ling di “Abarth-Exhausts” di Zevenaar (Olanda) e la “Fondazione Negri” di Brescia.