

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.

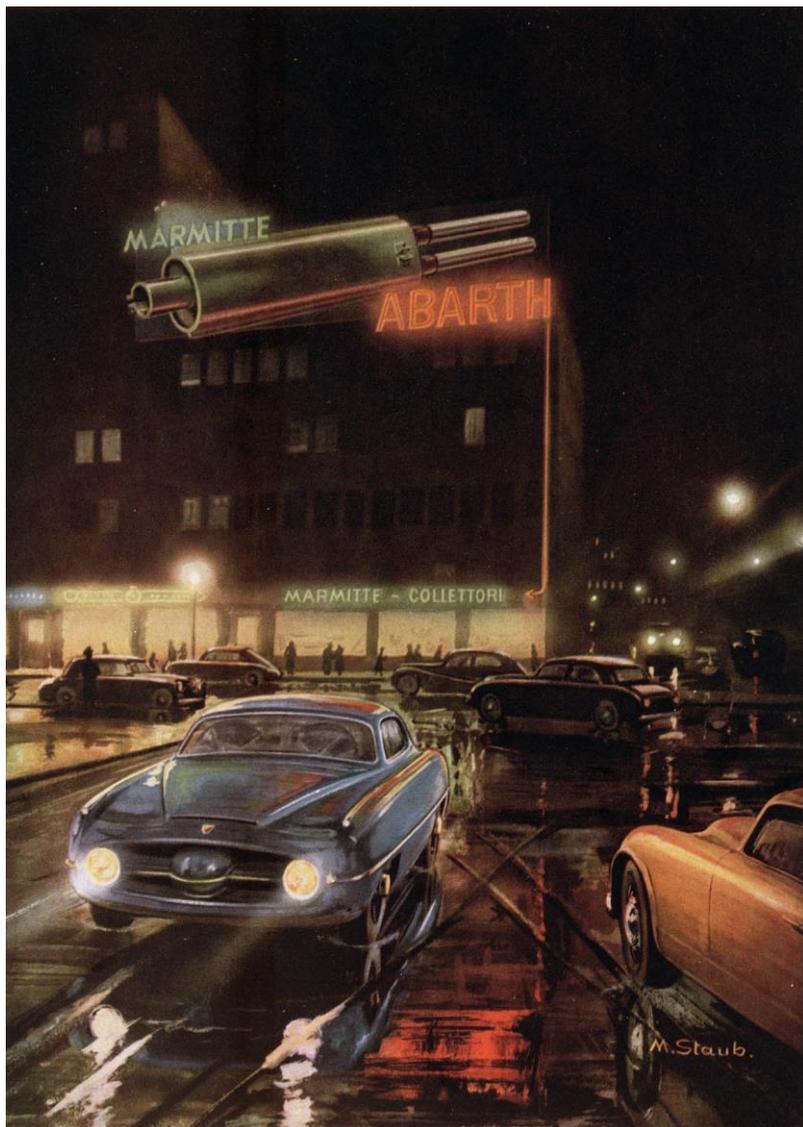
Un sistema tanto semplice quanto innovativo che diede un vantaggio prestazionale rispetto ai concorrenti e un inconfondibile suono sordo e pieno.

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



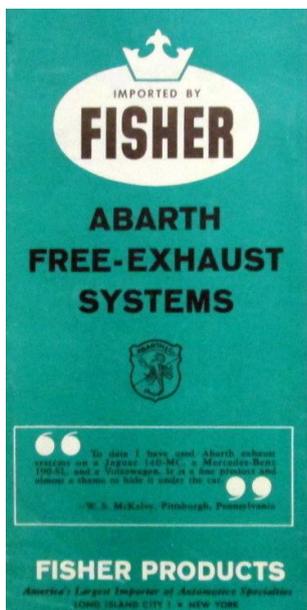
dopoguerra. Per convincere gli automobilisti a rimuovere la marmitta di serie e ad acquistarne una sua, Abarth si rivolse allo studio Barale di Torino che studiò una incisiva campagna pubblicitaria che porterà alla diffusione di un incredibile fenomeno di costume destinato a durare ancor oggi e che indusse 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



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).



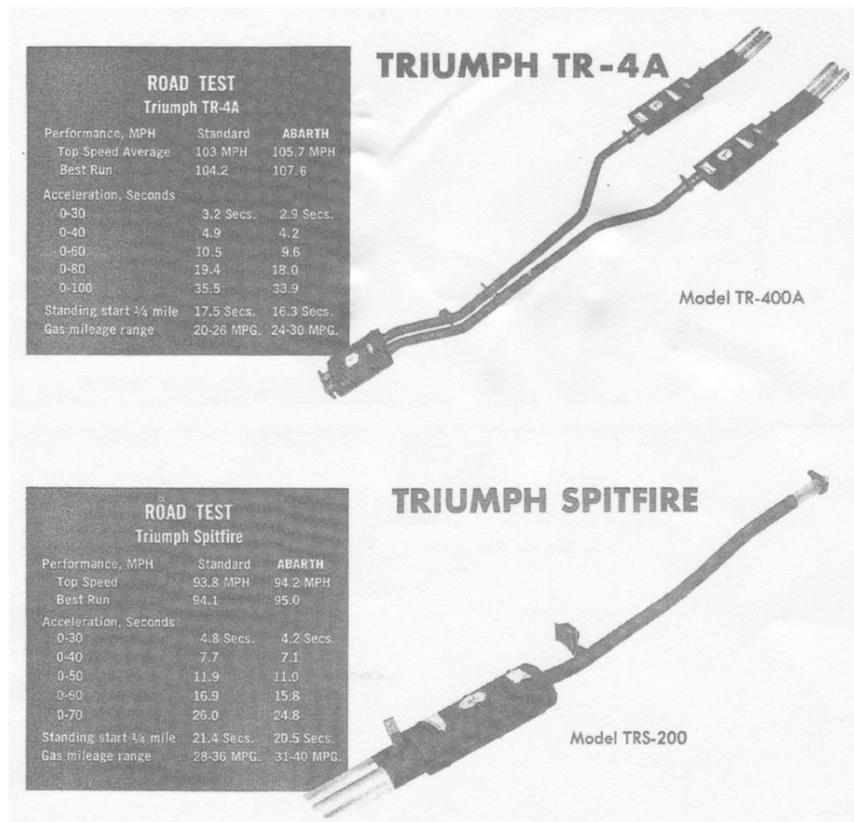
Abarth aveva anche prodotto una marmitta per la Herlad il cui modello era il TRH-100, numero Abarth 1118 (due pezzi /1 /2).

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.