



ABARTH AL 78° SALONE INTERNAZIONALE DI GINEVRA

ESORDIO MONDIALE DELLA 500 ABARTH

- Tutti i punti di forza della nuova vettura
- Scheda tecnica
- Fiat 500 Abarth: una storia di record e successo

RACING

- Squadra Corse: stagione 2007
- Le nuove sfide per il team Abarth nel 2008
- Schede e calendario gare
- Trofeo Monomarca
- Schede e calendario gare

NOVITÀ DAL MONDO ABARTH

- La nuova sede a Torino
- Rete distributiva esclusiva
- In vendita i kit "Assetto" ed "esseesse" della Grande Punto Abarth
- Abarth Driving School – Sandro Munari



ABARTH AL 78° SALONE INTERNAZIONALE DI GINEVRA

Ad un anno esatto dalla rinascita del marchio e dell'azienda, Abarth ritorna al Salone di Ginevra, palcoscenico ideale per la presentazione al grande pubblico della nuova 500 Abarth, l'attesissima vettura che coniuga il massimo piacere di guida sportivo con la migliore tecnologia al servizio della sicurezza e della meccanica.

La location svizzera è anche la vetrina ideale per presentare le ultime novità del mondo Abarth, ad iniziare dalla stagione sportiva 2008. Dopo i brillanti risultati ottenuti nella scorsa stagione rallystica, con la stessa grinta e determinazione la Squadra Corse Abarth affronterà il 2008: ad iniziare dall'Intercontinental Rally Challenge che, con gli sponsor Selenia e Sabelt, verrà disputato con due Grande Punto Abarth S2000 affidate ai piloti Giandomenico Basso ed Anton Alen. Inoltre, grazie alla partnership con gli sponsor Metis e Api-IP, la Grande Punto Abarth S2000 prenderà parte anche al Campionato Italiano Rally guidate da Andrea Navarra e Renato Travaglia. Inoltre, Umberto Scandola è un pilota della Scuderia Abarth che effettuerà, oltre ai test di sviluppo, anche alcune competizioni internazionali di prestigio.

Inoltre, il brand sceglie il palcoscenico svizzero per presentare anche l'apertura della rete di concessionari esclusivi di questo mercato, il primo dopo l'Italia ad essere inaugurato in Europa. Ad una rete esclusiva corrisponde anche una struttura produttiva unica nel suo genere: infatti, è stata inaugurata la nuova sede dello Scorpione presso lo stabilimento di Mirafiori (Torino) che accorpa le funzioni manifatturiere, di progettazione e gestionali dell'azienda. Non ultimo, in sintonia con la filosofia Abarth, è stato realizzato il progetto "Abarth Driving School - Sandro Munari", una vera e propria scuola che - sotto la supervisione del più celebre Pilota di rally Italiano, Sandro Munari - consentirà ai giovani di apprendere le migliori tecniche di guida all'insegna della massima sicurezza.

Dunque, sono davvero numerose le novità Abarth ma la protagonista indiscussa dello stand è la 500 Abarth, la vettura destinata a rinverdire i fasti del celeberrimo detto "piccole ma cattive" con cui erano conosciute le vetture elaborate da Carlo Abarth. E, proprio da questa concezione e dall'importante passato sportivo e commerciale della progenitrice 595 Abarth, nasce un'area espositiva originale e di grande impatto visivo. Uno stand incentrato sulla filosofia dello Scorpione e sulle doti che da sempre lo hanno contraddistinto rendendolo unico e apprezzato in tutto il mondo: grinta, velocità ed innata predisposizione alla vittoria. Il motivo grafico a scacchi bianchi e rossi, caratteristico di Abarth, diventa lo spunto per la costruzione della masse fisiche tridimensionali, elementi cubici bianchi e rossi che definiscono tutto lo spazio espositivo e gli elementi decorativi.

Lo stand si "snoda" come una strada ideale che parte da un passato impareggiabile, per arrivare nel presente e futuro - con la 500 Abarth - nel segno dello Scorpione, che campeggia in primo piano e che ne rappresenta, in sintesi, l'elemento unico ed inequivocabile.



L'idea alla base della suggestiva scenografia si ispira direttamente ai concetti di alcuni artisti contemporanei come Cornelia Parker, Dan Tobin Smith e Damian Ortega. Ognuno, nel proprio stile e attraverso le proprie opere, vuole “bloccare a mezz’aria per un istante elementi di vita quotidiana che possono raccontarci una storia, fermare per un istante la frenesia che ci circonda per osservare quello che ogni giorno è intorno a noi e che spesso non riusciamo a vedere”.

Su questa strada si è riusciti a “bloccare” per un istante la corsa della nuovissima 500 Abarth, che fa letteralmente “esplodere” il muro a scacchiera dello stand. Il grande schermo, allestito sulla parete posteriore, propone filmati d’epoca che ripercorrono la lunga storia della Fiat 500 Abarth costellata di vittorie, titoli mondiali e grandi record, ma anche ricca di divertimento e passione. Così, sospesa tra passato e presente, la 500 Abarth si offre al grande pubblico, tra i cubi bianchi e rossi della scacchiera, anch’essi esplosi sotto l’effetto della sua travolgente entrata. La 500 Abarth si arresta, immobile ma al tempo stesso dinamica, al centro di un elemento di rialzo diagonale che si estende su tutta l’area dello stand. Sulla parte della pedana, inclinata verso il pubblico, è inciso un grande Scorpione di acciaio che suggella la piena appartenenza della vettura a un brand storico e al tempo stesso contemporaneo.

La scenografia è completata dai colori e i segni distintivi, assolutamente Abarth, che identificano il carattere del marchio: il rosso, la grande passione per i motori; la scacchiera bianca e rossa, utilizzata per segnalare il traguardo nelle gare “endurance” (competizioni in cui Abarth ha raggiunto i massimi risultati); lo scudo giallo e rosso con lo scorpione nero che identifica il pungente segno zodiacale del genio della meccanica. Inoltre, la preziosità del pavimento bianco lucido esalta ancora di più la dinamicità di questi elementi mentre i materiali e le finiture tendono quasi a scomparire per far esaltare maggiormente la vettura e la tecnologia che ruota intorno alla 500 Abarth: è lei l’unica e vera protagonista dello stand.

Una piccola e potente vettura, utilizzabile nelle nostre “prestazioni quotidiane” in strada come nelle competizioni, all’insegna della grinta e della sfida. Concetto fondamentale di questa presentazione è l’Everyday performance: ovvero, la possibilità di usare un’auto che incarna uno stile di vita veloce e sfidante, proprio come veloci e sfidanti devono essere le giornate di chi “è” Abarth. Insomma, grandi prestazioni quotidiane in una piccola vettura, moderna e tecnologica, naturale evoluzione di quella che è stata una leggenda, di cui conserva intatto il carattere.

Inoltre, l’intreccio di elementi storici e contemporanei comunica quanto la storia, la tradizione, la tecnologia e le prestazioni performanti appartengono al DNA del brand.

Infine, la grande tecnologia dello stand – la stessa che “vive” nella 500 Abarth - offre ai visitatori elementi interattivi quali: il tavolo “multitouch”, che guida nell’esplorazione del mondo Abarth in maniera sorprendente, e il “configuratore di prodotto” multimediale di qualità fotografica che, attraverso un sistema touchscreen, permette di visualizzare diverse versioni delle vetture Abarth e di toccare, quasi con mano, elementi propri del mondo dell’elaborazione. E nel segno della tradizione, alle pareti dello stand sono appese alcune fotografie dei kit di trasformazione ed elaborazione firmati Abarth. In alto, inconfondibile, troneggia il marchio: giallo e rosso, all’interno dello scudetto su cui è apposto lo Scorpione nero, rinnovato nel look ma sempre fedele alla tradizione.



ESORDIO MONDIALE DELLA 500 ABARTH

Debutta a Ginevra la 500 Abarth che sarà commercializzata dalla rete esclusiva Abarth il prossimo luglio con l'intento di rafforzare ulteriormente il posizionamento sportivo del brand. Sviluppata dal Centro Stile Fiat Group Automobiles con lo spirito delle leggendarie 500 Abarth degli anni Sessanta, la nuova vettura si conferma, all'esterno, una "piccola" automobile agile e compatta mentre, all'interno, propone quanto di meglio oggi disponibile nel campo della meccanica, della sicurezza e della tecnologia.

Inoltre, per chi ha un carattere grintoso e ama le sfide proprio come Carlo Abarth, oltre alla versione stradale elaborata con il kit di trasformazione, la "piccola" Abarth si presenterà con un allestimento sportivo - 500 Abarth SS Assetto Corsa - dedicato ai clienti che si vorranno cimentare nelle competizioni in circuito.

Tutti i punti di forza della nuova vettura

Fedele al detto coniato per le vetture Abarth negli anni 60 ("piccole ma cattive"), la 500 Abarth preannuncia quella che sarà un'automobile "piccola" e dalle grandi prestazioni. In particolare, la vettura esposta al salone di Ginevra è equipaggiata con un motore Fire 1.4 16v benzina Turbo che eroga una potenza massima di 135 CV (99 Kw) a 5.500 rpm e una coppia massima di 206 Nm a 3.000 rpm in modalità "Sport" (invece, in modalità "Normal", la coppia si attesta a 180 Nm a 2.500 rpm). Brillante e progressivo, il nuovo propulsore si conferma "amico dell'ambiente": infatti, proprio come sul modello Fiat di normale produzione, la nuova vettura Abarth rispetta le future normative Euro 5.

Ulteriore peculiarità della 500 Abarth è l'adozione del nuovo sistema denominato "TTC" (Torque Transfer Control) che migliora il trasferimento della coppia motore alle ruote e, in particolare, garantisce un ottimo comportamento della vettura in curva rendendola così più sicura e divertente nella guida sportiva.

Stile aggressivo e funzionale

In perfetta sintonia con la tradizione Abarth, lo stile della 500 Abarth non rappresenta un'interpretazione fine a se stessa, ma contribuisce sensibilmente alle prestazioni della vettura. La migliore dimostrazione di questa impostazione stilistica è nella particolare attenzione riservata all'aerodinamica e alla funzionalità di alcuni elementi. Per esempio, rispetto al corpo base, la 500 Abarth ottimizza il comportamento aerodinamico sia con l'estensione del padiglione attraverso un importante spoiler alare, sia con uno "scivolo" che raccorda il fondo scocca con l'uscita ottimale dei flussi d'aria, interessando una buona porzione del paraurti posteriore.



Da sottolineare che questi due elementi – spoiler e scivolo - contribuiscono alla diminuzione della resistenza all'avanzamento e ad una maggiore aderenza al suolo ad alta velocità. Inoltre, le feritoie anteriori sul paraurto conferiscono tanto una maggiore sportività estetica quanto una funzione reale di raffreddamento dei due intercooler posizionati ai lati. Non solo. Ai lati dello “scivolo”, sono incastonati due tubi di scappamento che corrispondono alle uscite speculari di un unico silenziatore posizionato trasversalmente (sopra vi è impresso il logo dello scorpione, proprio come negli anni 60).

Anche sulle fiancate, le minigonne fasciano maggiormente il volume, creando un profilo più verticale e quindi ottimale per il miglioramento del Cx. Ma è l'anteriore a dichiarare più esplicitamente la dotazione da vera GT della 500 Abarth: il “trittico” di prese d'aria consiste in quella centrale, incrementata rispetto al modello base, e con la feritoia superiore (sopra la targa) anch'essa più larga; le due “narici”, simmetriche ai lati del paraurti, corrispondono esattamente alla posizione dei due intercooler speculari, che si intravedono attraverso queste, garantendo sia l'afflusso che l'uscita dell'aria.

Il musetto con il fregio è stato “traslato in avanti” per creare lo spazio utile al turbocompressore; ciò rende il profilo laterale della 500 Abarth più pronunciato e vistoso, in perfetta sintonia con la tradizione Abarth dove, sui modelli tipo 850 TC e 1000 TC, le applicazioni di veri e propri collettori esterni erano estremamente visibili e riconoscibili come caratteristica del Marchio. Il fregio stesso, rispetto a quello della Fiat 500, differisce per il fatto di essere in un solo pezzo: infatti, il logo Abarth - per la prima volta non racchiuso in un cerchio cromato - “galleggia” su una superficie alettata che funge da ulteriore presa d'aria. Sulle fiancate sono posizionati gli stemmi Abarth attraversati da una saetta tricolore, così come avveniva sulle 595 e 695 Abarth degli anni 60, che simboleggiano l'immagine racing del Marchio.

Infine, disponibili da 16 e 17 pollici, i cerchi sfoggiano stili diversi: da quello con molteplici razze affiancate a quello con bordature dei fori (chiaro il riferimento ad alcuni stilemi delle ruote forgiate degli anni 70).

Interni “racing” per il massimo piacere di guida

All'interno, il “cockpit” di 500 Abarth si caratterizza per una particolare strumentazione che, partendo da quello adottato dal modello Fiat, si arricchisce di un manometro analogico per la misurazione della pressione del turbo. In più, all'interno di quest'ultimo, è ricavato un indicatore che ottimizza il cambio ottimale di marcia attraverso l'accensione di un LED. E ancora: il quadrante principale, con grafica sportiva, è sovrastato da una palpebra che lo protegge ulteriormente dagli abbagli mentre il volante a tre razze sfoggia impugnature sagomate per i pollici e risulta “spianato” alla base per garantire una migliore abitabilità e possibilità di regolazione. Di chiara impostazione “racing” sono anche la pedaliera, in alluminio con riporti gommati, e il pomello del cambio (rivestito in pelle e con un'impugnatura più ergonomica per un uso sportivo). La stessa impronta si ritrova anche nei sedili - di tipo “unificato” con l'appoggiatesta integrato allo schienale - che sono rivestiti di materiali diversi: dai tessuti, abbinati in differenti colori e textures, alla pelle in due allestimenti (nero o rosso). Infine, il rivestimento del padiglione e le ebanisterie laterali sono nere, conferendo all'abitacolo un aspetto tecnico e sportivo.



SCHEDA TECNICA DI 500 ABARTH

Motore

- 4 cilindri in linea, 4 valvole per cilindro, 1368 cm³;
- Potenza: 99kW (135CV) a 5.500 rpm.
- Coppia massima raggiungibile in modalità SPORT di 206 Nm a 3.000 rpm.
- Comando dell'acceleratore "drive-by-wire", senza collegamento meccanico;
- Sovralimentazione realizzata con un turbocompressore IHI a geometria variabile.

Trasmissione

- Cambio a 5 rapporti;
- Comando cambio esterno a doppio flessibile;

Sospensione e sterzo

- Anteriore con schema Mc Pherson e barra antirollio;
- Posteriore con schema a ruote interconnesse tramite ponte torcente con barra antirollio;
- Assetto sportivo ribassato;
- Guida ad asservimento elettrico Dualdrive con modalità SPORT.

Freni

- Pinza anteriore flottante tipo ZPH 4.1.2, pistoncino diametro 54 mm.
- Dischi freno anteriore ventilati, diametro 284 x 22 mm.
- Pinza posteriore flottante tipo CII 34, pistoncino diametro 34 mm.
- Dischi freno posteriore pieni, diametro 240 x 11 mm.

Ruote

- Standard: Cerchio in lega di alluminio 6.5" x 16" - Pneumatici: 195/45 R16"
- Optional: Cerchio in lega di alluminio 7" x 17" - Pneumatici: 205/40 R17



Fiat 500 Abarth: una storia di record e successo

Le radici della nuova 500 Abarth affondano nella storia dell'automobilismo sportivo degli anni Sessanta. Ecco, in sintesi, le imprese dell'antesignana della vettura oggi esposta a Ginevra.

Tutto a inizio nel luglio del 1957 quando viene presentata la "Nuova 500", la vettura creata da Dante Giocosa ed equipaggiata con un bicilindrico (479 cc di cilindrata) che sviluppa 13 CV di potenza massima e le consente di raggiungere 85 km/h di velocità. Di questa "piccola" Fiat se ne innamora Carlo Abarth che ne vede anche una sfida importante da vincere: infatti, ben presto si convince che, con adeguate elaborazioni, sarebbe potuta diventare un'automobile decisamente performante. Così, lasciando inalterata la cilindrata originaria del motore, ne aumenta il rapporto di compressione (da 6,55:1 a 8,7:1) e adotta un carburatore Weber 26 IMB e uno specifico scarico Abarth: in questo modo ottiene 7 CV in più di potenza rispetto al modello base, portandoli a 20 CV che, con altri stadi di elaborazione, raggiunsero i 23 CV.

Il 15 ottobre 1957 alcune vetture così preparate, con carrozzeria rigorosamente di serie, vengono mandate all'autodromo di Monza per una prova di velocità per dimostrare come le "cure Abarth" potessero offrire risultati straordinari.

L'iniezione di cavalli e l'edizione speciale Abarth della "Nuova 500" contribuì notevolmente alle fortune del modello di serie. E sempre nello stesso anno nascono altre due versioni della nuova Fiat: la "500 Coupè" Zagato e la "500 Coupè" Pininfarina. La prima, guidata da Ovidio Capelli, regala allo Scorpione la vittoria del Campionato Italiano Classe 500 nell'anno 1958. Nello stesso anno, Carlo Abarth voleva dimostrare come la "Nuova Fiat 500", opportunamente trasformata e potenziata (compressione a 10,5:1, aspirazione e scarico ottimizzati, 26 CV di potenza e 118 km/h), potesse offrire brillanti prestazioni e, per questo motivo, la piccola vettura Fiat - ornata sul frontale da uno Scorpione - diventa protagonista per un'intera settimana di una "maratona" passata alla storia: in sette giorni e sette notti percorre la distanza di 18.186 chilometri alla media oraria di 108 km/h e riesce a battere ben 6 record internazionali percorrendo:

- in 4 giorni, 10.457 km alla media dei 108,9 km/h;
- in 5 giorni, 12.933 km alla media dei 108,2 km/h;
- 15.000 km in ore 139 16' 33" alla media dei 107,6 km/h;
- in 6 giorni, 15.530 km alla media dei 107,8 km/h;
- 10.000 Miglia in ore 149 09' 29" alla media dei 107,8 km/h;
- in 7 giorni 18.186 km alla media dei 108,2 km/h.

Con questo ennesimo successo, Carlo Abarth conferma che è possibile realizzare vetture da competizione partendo da utilitarie di piccola cilindrata: nasce il detto "piccole ma cattive".



Iniziano gli anni Sessanta, definito il periodo d'oro dello Scorpione, grazie al grande successo nelle competizioni e nel mercato. Questi anni hanno anche rappresentato il decennio caratterizzato dal più importante rinnovamento generazionale che il secolo scorso abbia mai visto. Infatti, iniziano gli anni della tecnologia: nell'industria spaziale si prepara lo sbarco sulla Luna, i televisori sono presenti nelle case di otto italiani su dieci, si viaggia in auto ascoltando l'autoradio, nascono periodici e pubblicazioni di ogni genere, cambiano i costumi e con essi anche gli italiani.

Non a caso le più importanti evoluzioni al modello "500" Abarth avvengono proprio in questo periodo di grande rivoluzione. Nel 1963 Carlo Abarth, tecnologico e innovativo di natura, decide che vuole rendere ancora più performante la Nuova "500" aumentando la cilindrata da 499,5 cc a 595 cc e ottenendo una potenza di 27 CV. L'esteso intervento sul motore e la modifica nell'alimentazione, con la sostituzione del carburatore Weber con un Solex C28 PBJ, portano la Fiat 500 Abarth a superare i 120 km/h.

La piccola sportiva dello Scorpione è immediatamente riconoscibile perché sul muso campeggia la calandra Abarth accompagnata dalle sigle distintive metalliche del modello e sulle fiancate lo scudetto Abarth con la scritta Campione del Mondo.

Alcuni mesi dopo il lancio sul mercato della "595", la fabbrica di corso Marche presenta la "cassetta di trasformazione" contenente tutti i pezzi necessari per rendere una Fiat Nuova 500 uguale ad un modello Abarth 595 sia nella meccanica sia nell'estetica: pistoni, albero a cammes, guarnizione testata motore, scarico, coppa dell'olio, calandrina cromata con fregi laterali, scudetto smaltato e scritte cromate.

Questo dimostra come il genio meccanico di Carlo Abarth fosse attento alle aspirazioni dei giovani, riuscendo a soddisfare richieste di brillanti prestazioni anche sulle auto utilizzate nel quotidiano e non solo nelle competizioni.

Per l'Officina di corso Marche, il 1964 inizia con la presentazione della Fiat Abarth "595 SS", una versione ulteriormente elaborata e potenziata della "595". Questo piccolo bolide arriva a sviluppare 32 CV di potenza e una velocità massima di oltre 130 km/h, suscitando scalpore nell'ambiente sportivo. Si differenzia dal modello precedente per i ganci ferma-cofano in gomma neri posti sul coperchio del vano motore, la sigla "SS" su cofani anteriore e posteriore e la scritta "esse esse" sul cruscotto.

Insomma, finiture estetiche che identificano ancora di più il carattere sportivo della piccola automobile. E come ormai d'abitudine, per la casa dello Scorpione, insieme alla vettura viene presentato anche il kit di trasformazione che permette ai possessori di una Fiat 500 di poterla trasformare in una "595" SS e trovarsi così al volante di un'autentica auto sportiva marchiata Abarth.

L'ultimo modello della "595" è la versione "595 SS Competizione": carreggiate più larghe, ruote a base allargata, passaruota dotati di "codolini" rossi più sporgenti, con una potenza di 34 CV e 130 km/h di velocità massima. Insomma, Carlo Abarth ha creato una nuova macchina per nuove vittorie. L'albo d'oro di questa utilitaria, marchiata dallo Scorpione, conta una lunghissima serie di trionfi, a partire dall'esordio all'autodromo di Monza nel 1964 con Franco Patria fino ad arrivare, alla fine dello stesso anno, a conquistare il Trofeo Italiano Turismo classe 600 con Leonardo Durst.



RACING

Squadra Corse: stagione 2007

Il 2007 è stato l'anno del rientro ufficiale nelle corse per lo Scorpione, un ritorno vittorioso proprio in stile Abarth. Infatti, con la nuova Squadra Corse capitanata da Claudio Berro, Abarth si è aggiudicata il Titolo Italiano Costruttori e il Titolo Italiano Piloti vincendo il Campionato Italiano Rally con la Grande Punto Abarth S2000 condotta dal velocissimo Giandomenico Basso navigato da Mitia Dotta. Su un totale di dieci gare, l'equipaggio ha ottenuto tre vittorie, quattro secondi posti e due terzi, salendo così sul podio per ben nove volte su dieci dimostrando l'affidabilità e la superiorità di prestazioni della vettura. La Grande Punto S2000 si è dimostrata competitiva e performante su qualsiasi tracciato affrontato, asfalto o terra che fosse.

Inoltre, a livello internazionale, la Grande Punto Abarth S2000 ha disputato l'IRC (Intercontinental Rally Challenge) con Andrea Navarra e il suo navigatore Guido D'Amore ottenendo la terza posizione assoluta in campionato.

Equipaggiata con un motore aspirato di 2000 cc da 270 CV e una trazione 4 Ruote Motrici, la nuova Grande Punto Abarth S2000 è oggi prodotta in circa trenta esemplari utilizzati anche da Scuderie private, non solo europee, e utilizzate per competere nei Rally Internazionali e Nazionali.

Fedele alle proprie tradizioni (il primo Campionato Autobianchi A112 Abarth risale al 1977), Abarth ha organizzato nel 2007 i trofei Abarth Adler Plastic - riservato alle Fiat Punto Super 1600 e alle Panda Rally - e il Trofeo Abarth Oro Diesel, che ha visto protagoniste le Grande Punto Abarth Multijet. Al termine delle 6 gare sulle quali si è articolata la prima stagione agonistica della Grande Punto Multijet, è emerso un giovane pilota, il ligure Alessio Pisi già vincitore nel 2006 della Fiat Panda Rally Cup. La Grande Punto Multijet è allestita con un kit di preparazione messo a punto da Abarth, che l'ha trasformata in una vera e propria vettura da competizione, molto competitiva e già in regola con i dettami del Gruppo R3. La sua potenza è di circa 180 CV ed è dotata di cambio sequenziale a 6 marce.

Le nuove sfide per il team Abarth nel 2008

Nella stagione 2008 Abarth partecipa all'Intercontinental Rally Challenge grazie alla sponsorizzazione di Selenia, importante operatore nel settore dei lubrificanti e di recente entrato a far parte del gruppo internazionale Petronas che ha inoltre avviato con Abarth un contratto di partnership per la realizzazione di lubrificanti ad alte prestazioni dedicate al mitico scorpione.

Inoltre, in questa stagione sportiva di competizioni rallystiche anche i brand Brembo e Sabelt saranno partner di Abarth: il primo è leader mondiale nella produzione di sistemi frenanti mentre il secondo è leader nella produzione di cinture di sicurezza da competizione. Da sottolineare che Sabelt, insieme



a Brembo, già qualche mese fa ha siglato un accordo come main partner per la realizzazione e commercializzazione dei kit e degli accessori attraverso la neocostituita "Brembo Performance Spa". In particolare, questa nuova società si occuperà di sviluppare il concept dei prodotti, in co-design con Fiat, di garantirne l'industrializzazione presso i propri siti produttivi e di gestire la logistica cliente fino alla consegna dei prodotti alle concessionarie e alle officine autorizzate,

Le due Grande Punto Abarth S2000 ufficiali che disputeranno l'IRC, saranno affidate a Giandomenico Basso, con il suo navigatore Mitia Dotta, e al finlandese Anton Alen, che corre con Timo Alanne. Sono 10 le gare che compongono questo campionato che, dopo l'annullamento del Safari Rally per i noti problemi politici del Kenia, inizia il 4 aprile con il Rally di Istanbul in Turchia. Seguono gli appuntamenti del Portogallo (9-10 maggio), del Belgio, con la 24 Ore di Ypres (27-28 giugno), in Russia (11-12 luglio), nell'isola portoghese di Madeira (1-2 agosto), nella Repubblica Ceca con il Barum Rally (22-23 agosto), in Spagna (12-13 settembre), in Italia con il Rally di Sanremo (25-27 settembre), in Svizzera con il rally del Vallese (24-25 ottobre) e in Cina (7-9 novembre) per la gara conclusiva.

Basso, 34 anni, ha costruito la sua carriera tutta nell'ambito dei trofei monomarca Fiat, vincendo il Trofeo Fiat Cinquecento nel 1998 e il Trofeo Fiat Punto Abarth nel 2003. Risultati che gli hanno dato l'accesso al professionismo. Nel 2006, con la Fiat Grande Punto ha vinto il Campionato Europeo e l'International Rally Challenge, mentre nella passata stagione si è imposto nel Campionato Italiano Piloti, permettendo ad Abarth di conquistare il Campionato Costruttori. Sempre nella passata stagione Basso ha vinto il Rally di Madeira (Portogallo), valido per l'Intercontinental Rally Challenge.

Anton Alen, figlio del celebre Markku Alen - pilota ufficiale Fiat Abarth dal 1974 al 1989 - è entrato a far parte l'anno scorso del Team Abarth e si è subito dimostrato molto veloce vincendo con autorità il Rally di Russia, valido per l'Intercontinental Rally Challenge. Insomma, una passione e un talento tramandato di padre in figlio.

Nelle sue prime due stagioni (2006 e 2007) la Grande Punto Abarth Super 2000 ha vinto molto. Infatti, ha conquistato la prima edizione dell'International Rally Challenge, il Campionato Europeo 2006, due Campionati Italiani Piloti (nel 2006 e 2007), un Campionato Italiano Costruttori (2007), un Campionato Italiano S2000 (nel 2006, quando questa categoria non poteva concorrere all'assoluto), il Campionato Spagnolo e il Campionato Regionale Madeirese (Portogallo).

Complessivamente la Grande Punto Abarth S2000 ha vinto con i suoi piloti ufficiali 21 gare in due anni, nell'ambito di IRC, Eurorally e campionato Italiano. A questi successi si sommano le 13 vittorie ottenute nel 2007 dai piloti privati, molte delle quali in gare molto difficili e prestigiose, come il Rally di Antibes (vinto da Renato Travaglia), il Rally Condroz in Belgio, vinto da Francois Duval. Da segnalare l'ottimo secondo posto del turco Volkan Isik nel Campionato Europeo 2007.

Inoltre, grazie alla collaborazione di Metis e Api-IP, la Grande Punto Abarth S2000 sarà ancora presente nel Campionato Italiano Rally con due vetture condotte da Andrea Navarra e Renato Travaglia. Infine, il giovane Umberto Scandola continua anche quest'anno la sua collaborazione con la Scuderia Abarth dopo essersi distinto nella passata stagione a bordo di una Grande Punto Abarth ufficiale. Come Pilota Ufficiale del Team Abarth effettuerà, oltre ai test di sviluppo, anche alcune competizioni internazionali di prestigio.



SCHEDA GRANDE PUNTO ABARTH S2000

Motore

- 4 cilindri in linea, 1.997 cm³, montato trasversalmente (sviluppato da FPT Racing)
- Potenza 270 CV a 8.250 g/min circa con flangia ø 64 (da regolamento tecnico)
- Coppia massima 225 Nm a 6.500 g/min

Trasmissione

- Cambio a 6 rapporti a comando sequenziale con innesti frontali e cut-off in cambiata.
- Differenziali anteriore, centrale e posteriore meccanici con rampe e frizioni per modifica delle percentuali di bloccaggio
- Semiassi specifici, giunti tripodi lato vettura e omocinetici lato ruota
- Albero di trasmissione specifico in acciaio a due rami con supporto intermedio al telaio

Sospensioni

- Anteriore con schema Mc Pherson
- Posteriore con schema Mc Pherson
- Traversa anteriore specifica
- Traversa posteriore specifica
- Ammortizzatori regolabili

Freni

- Pinza anteriore monolitica a 4 pistoncini
- Disco freno anteriore ø 355 mm per asfalto, ø 300 mm per terra
- Pinza posteriore a 4 pistoncini
- Disco freno posteriore ø 300 mm

Carrozzeria

- Allargamento dei parafranghi anteriore e posteriore sino a una larghezza massima di 1.800 mm
- Montaggio alettone posteriore (dimensioni vincolate da regolamento tecnico) per incremento stabilità vettura con aumento carico aerodinamico

Ruote

- Cerchio asfalto 8 J 18, terra 6.5 J 15
- Pneumatici asfalto 225/40-18, terra 195/65-15



SCHEDA PILOTI - TEAM ABARTH IRC 2008

GIANDOMENICO BASSO (nato il 15 settembre 1973 a Montebelluna, Treviso)

| | | |
|------|-----------------------------------|--|
| 1993 | Debutto | |
| 1995 | Trofeo Fiat Cinquecento | 5° assoluto |
| 1996 | Trofeo Fiat Cinquecento | 5° assoluto |
| 1997 | Trofeo Fiat Cinquecento | 1° assoluto |
| 1998 | Trofeo Fiat Cinquecento Kit Car | 1° assoluto |
| 2000 | Trofeo Fiat Punto | 2° assoluto |
| 2001 | Campionato del Mondo Super 1600 | 5° assoluto su Fiat Punto |
| 2001 | Trofeo Fiat Punto | 2° assoluto |
| 2002 | Campionato del Mondo Rally Junior | 5° assoluto su Fiat Punto |
| 2003 | Campionato Italiano Rally | 2° assoluto su Fiat Punto |
| | Trofeo Fiat Abarth | 1° assoluto |
| 2004 | Campionato Italiano Rally | 4° assoluto su Fiat Punto Abarth |
| 2005 | Campionato Europeo Rally | 2° assoluto su Fiat Punto Abarth |
| 2006 | International Rally Challenge | 1° assoluto su Fiat Grande Punto |
| | Campionato Europeo | 1° assoluto su Fiat Grande Punto |
| 2007 | Campionato Italiano | 1° assoluto su Abarth Grande Punto S2000 |
| | Coppa Europa Fia girone Sud Ovest | 1° assoluto su Abarth Grande Punto S2000 |

ANTON ALEN (nato il 3 giugno 1983 a Helsinki, Finlandia)

| | | |
|------|---|--|
| 2004 | Debutto | |
| 2005 | Campionato Italiano | |
| 2006 | Mondiale Produzione, Campionato Italiano e Trofeo Terra | |
| 2007 | Intercontinental Rally Challenge | 6° assoluto su Abarth Grande Punto S2000 |
| | Rally di Russia | 1° assoluto su Abarth Grande Punto S2000 |



CALENDARIO INTERCONTINENTAL RALLY CHALLENGE

| | | | |
|----------|-----|----------------------------|---------|
| 4-6/04 | TR | Rally di Istanbul | terra |
| 9-10/05 | P | Rally del Portogallo | terra |
| 27-28/06 | B | 24 Ore di Ypres | asfalto |
| 11-12/07 | RUS | Rally di Russia | terra |
| 1-2/08 | P | Rallye Vinho da Madeira | asfalto |
| 22-23/08 | CZ | Barum Rally | asfalto |
| 12-13/09 | SPA | Principe de Asturias Rally | asfalto |
| 25-27/09 | I | Rally di Sanremo | asfalto |
| 24-25/10 | CH | Rally du Valais | asfalto |
| 7-9/11 | PRC | China Rally | terra |



SCHEDA PILOTI – TEAM CIR ABARTH

ANDREA NAVARRA (nato il 25 febbraio 1971 a Cesena)

| | | |
|------|----------------------------------|--|
| 1989 | Debutto | |
| 1992 | Trofeo Fiat Uno Turbo | 3° assoluto |
| 1993 | Trofeo Italiano Rally Terra | 2° assoluto |
| 1998 | Campionato Europeo Rally | 1° assoluto |
| | Campionato Italiano Rally | 3° assoluto |
| 1999 | Campionato Italiano Rally | 6° assoluto |
| 2000 | Trofeo Fiat Punto Kit | 2° assoluto |
| 2001 | Trofeo Fiat Punto Kit | 1° assoluto |
| | Trofeo Italiano Rally Terra | 4° assoluto |
| 2002 | Challenge Italiano Rally Terra | 1° assoluto |
| 2003 | Challenge Italiano Rally Terra | 1° assoluto |
| 2004 | Campionato Italiano Rally | 1° assoluto |
| 2005 | Campionato Italiano Rally | 2° assoluto |
| 2006 | Campionato Italiano Rally | 3° assoluto su Fiat Grande Punto |
| 2007 | Intercontinental Rally Challenge | 3° assoluto su Abarth Grande Punto S2000 |
| | Safari Rally | 1° IRC su Abarth Grande Punto S2000 |

RENATO TRAVAGLIA (nato il 26 ottobre 1965 a Cavedine, Trento)

| | | |
|------|-------------------------------|-------------|
| 1987 | Debutto | |
| 1993 | Campionato Italiano Gruppo N | 1° assoluto |
| 1994 | Campionato Italiano Rally 2RM | 2° assoluto |
| 1995 | Campionato Italiano Rally 2RM | 1° assoluto |
| 1996 | Campionato Italiano Rally 2RM | 1° assoluto |
| 1997 | Campionato Italiano Rally 2RM | 1° assoluto |
| 1998 | Campionato Italiano Rally 2RM | 1° assoluto |
| 1999 | Campionato Italiano Rally 2RM | 1° assoluto |



| | | |
|------|-------------------------------|-------------|
| 2000 | Campionato Italiano Rally 2RM | 1° assoluto |
| 2001 | Campionato Italiano Rally | 2° assoluto |
| 2002 | Campionato Europeo Rally | 1° assoluto |
| | Campionato Italiano Rally | 1° assoluto |
| 2003 | Campionato Italiano Rally | 3° assoluto |
| 2005 | Campionato Europeo Rally | 1° assoluto |
| 2006 | Campionato Italiano Rally | 4° assoluto |
| 2007 | Campionato Europeo Rally | 3° assoluto |

CALENDARIO CAMPIONATO ITALIANO RALLY

| | | |
|----------|----------------------------|---------|
| 6-8/03 | Rally il Ciocco | asfalto |
| 28-30/03 | Rally San Marino | terra |
| 17-19/04 | Rally Mille Miglia | asfalto |
| 23-25/05 | Rally Targa Florio | asfalto |
| 13-15/06 | Rally del Salento | asfalto |
| 18-20/07 | Rally di San Crispino | terra |
| 29-31/08 | Rally delle Alpi Orientali | asfalto |
| 12-14/09 | Rally Costa Smeralda | terra |
| 25-27/09 | Rally di Sanremo | asfalto |
| 24-26/10 | Rally di Como | asfalto |



SCHEDA PILOTA – TEAM ABARTH

UMBERTO SCANDOLA (nato il 5 dicembre 1984 a Verona)

2003 Debutto

2004 corso AciCsai Rally 1° assoluto

2005 Campionato Italiano Rally 1° Under 25

2006 International Rally Challenge
Rally di Sanremo 6° assoluto su Fiat Grande Punto

2007 Intercontinental Rally Challenge 7° assoluto su Abarth Grande Punto S2000
Rally du Vallois 3° assoluto su Abarth Grande Punto S2000



TROFEO MONOMARCA

Sin dal 1977 i trofei promozionali vedono protagoniste le vetture Abarth e quindi, anche nel 2008, la tradizione viene rispettata con l'istituzione del Trofeo Grande Punto API-IP ORO DIESEL, il campionato riservato alle Fiat Grande Punto R3D e giunto quest'anno alla sua seconda edizione.

Il trofeo si sviluppa su 6 gare: Rally Mille Miglia (17-19 aprile), Rally Targa Florio (22-24 maggio), Rally Marca Trevigiana (6-7 giugno), Rally Oltrepo Pavese (25-26 luglio), Rally Alpi Orientali (28-30 agosto) e Rally di Sanremo (25-27 settembre).

Protagonista la Fiat Grande Punto Multijet Sport, con motore a gasolio da 1900 cm³ che, con il kit predisposto da Abarth, eroga una potenza di 180 CV. Si tratta di una vera e propria auto da competizione, dotata di cambio sequenziale a 6 marce, "Assetto" specifico, freni anteriori con 4 pistoncini, assetto specifico e di tutte le componenti di sicurezza, come rollbar, cinture di sicurezza, sedili anatomici, impianto antincendio. La Fiat Grande Punto protagonista del trofeo segue dettami tecnici del Gruppo R.

La vettura, acquistabile in versione base presso la rete di vendita Fiat Italia a un prezzo scontato del 25% (per coloro che si iscrivono al Trofeo Oro Diesel), viene integrata con un kit, commercializzato direttamente dalla Abarth & C. Spa, che la trasforma in una vettura da rally divertente e performante. Il montepremi, decisamente interessante, è di 150.000 euro suddivisi in premi gara e premi finali. Inoltre al vincitore della classifica finale viene assicurata la partecipazione ad una gara al volante di una Grande Punto Abarth S2000 ufficiale.

CALENDARIO TROFEO API-IP ORO DIESEL

| | | |
|----------|----------------------------|---------|
| 17-19/04 | Rally Mille Miglia | asfalto |
| 23-25/05 | Rally Targa Florio | asfalto |
| 6-7/06 | Rally Marca Trevigiana | asfalto |
| 25-26/07 | Rally Oltrepo Pavese | asfalto |
| 29-31/08 | Rally delle Alpi Orientali | asfalto |
| 25-27/09 | Rally di Sanremo | asfalto |



SCHEDA TECNICA FIAT GRANDE PUNTO R3D

Motore

- 4 cilindri in linea turbocompresso ciclo diesel, 1900 cm³;
- Potenza: 190 CV a 4500 g/1' circa;
- Coppia massima: 36 kgm a 1500 g/1'.

Trasmissione

- Cambio a 6 rapporti a comando sequenziale;
- Frizione bidisco metalloceramica diametro 200 mm;
- Differenziale autobloccante a lamelle;
- Semiassi specifici.

Sospensioni

- Anteriore con schema Mc Pherson;
- Posteriore a bracci interconnessi;
- Ammortizzatori regolabili a 2 vie anteriormente e posteriormente;
- Barre antirollio maggiorate;
- Snodi sferici tipo uniball;
- Elementi rinforzati ed irrigiditi.

Freni

- Pinza anteriore a 4 pistoncini;
- Disco freno anteriore 350 mm asfalto e 300 mm per terra;
- Pinza posteriore a 1 pistoncino;
- Disco freno posteriore 250 mm;

Ruote

- Cerchio asfalto: 7" x 17";
- Cerchio terra: 6.0" x 15";
- Pneumatici Goodrich asfalto: 19/63-17;
- Pneumatici Goodrich terra: 17/65-15;



NOVITÀ DAL MONDO ABARTH

La nuova sede di Torino

Come previsto nel piano di rilancio del marchio, la società Abarth & C. Spa si è dotata di una nuova sede presso il comprensorio torinese di Mirafiori che accorpa le funzioni manifatturiere, di progettazione e gestionali dell'intera azienda, oltre alle risorse della Squadra Corse che finora erano ospitate nello storico sito di Chivasso (Torino). E nel pieno rispetto delle peculiarità del brand – da sempre sinonimo di “velocità” – sono stati impiegati appena otto mesi per la realizzazione della nuova struttura e il trasferimento del team preposto alle competizioni. Un risultato ancora più significativo se si pensa che ha interessato un'area coperta di oltre 23.000 metri quadri concepita appositamente per ospitare tutte le attività del Brand dove vi lavorano più di 100 addetti.

Posta nelle storiche aree di Meccanica di Mirafiori – oggi denominate Officine 83 e sede dal 2007 anche del Centro Stile di Fiat Group Automobiles – la nuova struttura di Abarth offre importanti vantaggi sia per quanto concerne l'ampliamento delle attività specifiche del brand sia per quanto riguarda i rapporti con le altre realtà industriali del Gruppo Fiat: l'ubicazione faciliterà l'interazione con il Centro Stile, il Reparto costruzioni sperimentali, l'Engineering e il Design.

Alla base del progetto ci sono le stesse linee guida che hanno accompagnato il rilancio del marchio: efficacia, velocità, essenzialità e funzionalità. In particolare, è stato restaurato un ampio capannone che, conservando la sua configurazione industriale, ospita oggi le officine di produzione e sviluppo dei modelli, suddivise in reparti: vetture da competizione, sviluppo prototipi, sviluppo vetture derivate dalla serie e il Reparto Corse. Accanto alle officine sono stati realizzati tutti gli uffici tecnici e di progettazione mentre al primo piano sono presenti le funzioni di Marketing e Sales & Network Development, oltre a tutte le altre funzioni di supporto al business (Finance, Purchasing eccetera).

L'ingresso propone i primi approcci agli elementi distintivi del brand. La parete laterale, di colore bianco, ospita la banda tricolore - segno dell'italianità del marchio - e il classico scudo Abarth in 3D, realizzato in acciaio e alto circa 1 metro.

Sulla porta principale d'entrata, campeggia invece la scritta Abarth, in acciaio, lunga 208 cm per 25 cm di altezza; sulla porta vetro scorrevole, una texture montata su adesivo rappresenta le principali parti meccaniche delle vetture, elemento distintivo di tutti i concessionari Abarth.

Oltrepassato l'ingresso, si incontra la scritta (in rilievo) “Officine Mirafiori” su cui campeggia nuovamente il classico scudo Abarth che testimonia la volontà della Casa madre sia di conservare gli storici valori del marchio sia di sottolineare la totale continuità con il passato. Il lato destro propone il caratteristico “wall of fame Abarth”: 40 fotografie storiche che celebrano le vittorie, i successi e i modelli più importanti del mondo Abarth, così come 60 anni fa nello storico ufficio di Carlo Abarth.

L'ampio spazio alla sinistra dell'ingresso, è invece destinato ad ospitare lo show room di 560 metri quadri che “racconta” il passato e il futuro del brand attraverso l'esposizione di modelli ed elementi distintivi della tradizione Abarth. Fortemente caratterizzato dai colori istituzionali (rosso e bianco con dettagli in grigio) lo spazio espositivo ha forti richiami alla storia, a dimostrazione di come il legame con la tradizione non sia solamente ideale, ma reale e visibile.

Un altro elemento caratterizzante di tutta la sede è la nuova Officina che ospita ben otto ponti sollevatori utilizzati per gli interventi di elaborazione sulle vetture. All'interno è stata anche individuata un'area che successivamente potrà accogliere una linea di assemblaggio di vetture con volumi limitati. La



camminata attraverso le officine è accompagnata da una banda rossa Abarth (alta 3,5 metri) che campeggia su tutte le pareti: a dimostrazione che lo spirito Abarth coinvolge tutta l'Azienda.

Superate le officine si accede all'area riservata ai vari magazzini, le cui pareti sono di un grigio scuro. Non si tratta certo di una scelta casuale in quanto questo colore richiama quello che Carlo Abarth utilizzava sulle sue vetture (una curiosità: per realizzarlo utilizzava le latte di vernice destinate alla tintura degli aerei del Campo Volo adiacente alla sede storica di Corso Marche).

Rete distributiva esclusiva

Agile e veloce (nel pieno spirito del marchio), la struttura Abarth & C. S.p.A ha una propria ed esclusiva rete di distribuzione articolata in quattro livelli: flagship, concessionarie, preparatori specializzati e officine di assistenza.

Denominate Officine Abarth, le flagship saranno quattro nel mondo (Italia, Germania, Gran Bretagna e Giappone) e rappresenteranno il riferimento del marchio nei mercati-chiave. In Italia, ovviamente, la sede non poteva che essere quella storica a Torino, in corso Marche, a dimostrazione che il legame con la tradizione non è solamente ideale, ma tangibile e concreto.

Il secondo livello della rete Abarth è rappresentato dalle Concessionarie che saranno in numero limitato e, tramite una distribuzione esclusiva, garantiranno un rapporto specializzato e dedicato a tutti i clienti. Invece, il terzo livello è costituito dai Preparatori indipendenti che si contraddistinguono grazie all'insegna "Abarth Assetto corse" e saranno i veri conoscitori del mondo dell'elaborazione e unici installatori dei Kit. Questo assicurerà il rispetto di tutte le norme ecologiche e di sicurezza e manterrà viva l'artigianalità del Brand. Infine, l'ultimo livello distributivo riguarda le Officine di Assistenza che, vincolate ad alti standard di specializzazione, tecnologia e di servizio, garantiranno l'assistenza necessaria a tutti i clienti Abarth.

L'organizzazione di questa rete commerciale racchiude tre importanti valori del marchio: sportività, relazione con il cliente e sicurezza, che creano all'interno dello show room Abarth una vera "shopping experience" per il cliente. E gli stessi elementi distintivi identificheranno Abarth anche nei nuovi mercati europei che apriranno nel 2008.

Così nei primissimi mesi dell'anno la rete Abarth arriverà in Svizzera e in Austria, mentre in primavera sono previste le aperture in Germania, Portogallo, Grecia, Olanda e Belgio, per proseguire in estate in Spagna, Gran Bretagna, Francia e Polonia. Inoltre, l'espansione delle reti commerciali in Europa ha in programma l'apertura di circa 60 concessionari, 120 preparatori specializzati e 180 officine di assistenza. In dettaglio, inaugurato per primo, il mercato svizzero potrà contare su 6 concessionari (a Ginevra, Zurigo, Cadenazzo, Biel Bienne, Spiezwiller e Basel) e, a breve, toccherà all'Austria con l'apertura di 4 dealer nelle città di Vienna, Salisburgo, Graz e Innsbruck.

Da sottolineare come la scelta dei concessionari non sia assolutamente casuale, anzi, sono stati selezionati i migliori dealer Fiat per garantire alla clientela un servizio efficiente e di qualità. Inoltre, tutti gli show room saranno allestiti secondo un unico stile, un vero e proprio "concentrato" di concetti e riferimenti al mondo Abarth: storia, vetture sportive, kit di elaborazione, accessori, merchandising e mondo racing.



In vendita i kit “Assetto” ed “esseeesse” della Grande Punto Abarth

Nel mese di aprile è in programma, in Italia, un Porte Aperte che darà il via ufficiale alla vendita dei due kit di elaborazione destinati ai clienti del modello Abarth Grande Punto 1.4 Turbo T-Jet 155 CV.

Il primo kit di elaborazione – denominato “Assetto” - prevede l’adozione di freni a disco forati anteriori e posteriori, pastiglie freni anteriori ad alte prestazioni, molle specifiche ribassate di 15/20mm, cerchi in lega verniciati bianco da 18” e completi di pneumatici 215/40 ZR18 Pirelli Pzero. Invece, il secondo kit di elaborazione assetto e motore – denominato “esseeesse” – aggiunge ai contenuti del kit “Assetto”: filtro aria specifico “powered by BMC”, turbo compressore Garrett, terminale di scarico cromato a doppia uscita, re-flash della centralina controllo motore con software “esseeesse” e potenziamento della prestazione motore da 155 CV a 180 CV, sigle “esseeesse” su portellone, calotte specchi esterni e cover motore.

I kit “esseeesse” e “Assetto” - che saranno consegnati al cliente all’interno di originali casse di legno coerentemente alla tradizione Abarth – potranno essere venduti e installati dalla sola rete ufficiale di preparatori Abarth “Assetto” Corse su Abarth Grande Punto 1.4 Turbo T-Jet 155 CV entro un anno dalla prima immatricolazione o 20.000 km e godranno di una garanzia Abarth di due anni dalla data di installazione.

I prezzi di vendita al pubblico saranno di 2.500 euro per il kit “Assetto” e 4.500 euro per quello “esseeesse” ed includeranno le spese per le pratiche omologative, curate sempre dal preparatore ufficiale Abarth (il costo della manodopera è escluso dai prezzi).

Infine, tutti i clienti che elaboreranno la propria Abarth Grande Punto con il kit “esseeesse” entreranno di diritto a far parte del Club Abarth “esseeesse”, una community di appassionati del mondo Abarth, tramite la quale potranno così vivere da protagonisti gli eventi marchiati dallo Scorpione.

Abarth Driving School – Sandro Munari

Un concetto cardine della filosofia Abarth è la guida sportiva a bordo di vetture performanti e affidabili ma sempre all’insegna della massima sicurezza. Da questo principio e grazie alla collaborazione dello sponsor Adler Plastic nasce il progetto “Abarth Driving School – Sandro Munari”.

Realizzata in collaborazione con il più celebre Pilota di rally Italiano, si tratta di una scuola che offre ai giovani la possibilità di apprendere le migliori tecniche per coniugare, ogni giorno, sicurezza e piacere di guida. Per comprendere appieno l’importanza di questa collaborazione, è necessario conoscere meglio Sandro Munari, un pilota che ha fatto della sua passione per le auto una ragione di vita. Inizia a correre nel 1964 come navigatore nelle competizioni rallystiche, proseguendo poi la sua attività agonistica, come pilota, entrando a far parte della Squadra Corse Lancia nel 1966.

Il primo successo internazionale arriva nel 1967 con la vittoria al Tour de Corse, con la Lancia Fulvia HF, e nello stesso anno conquista il Titolo di Campione Italiano Rally, successo che si ripete anche nel 1969. Gli anni 70 sono segnati da una lunga serie di vittorie: vince per ben quattro volte il Rally di Montecarlo - nel 1972 con la Lancia Fulvia HF e nel '75, '76, '77 con la Lancia Stratos – mentre nel 1974 si aggiudica il Tour de France e nel 1976 torna sul primo gradino del



podio al Tour de Corse. Il 1977, invece, è l'anno che lo decreta Campione del Mondo Rally, titolo che, insieme alle sue innumerevoli vittorie, lo fa entrare di diritto nell'albo d'oro dei più grandi piloti a livello mondiale.

Interrotta la sua carriera agonistica, Sandro Munari non abbandona la sua grande passione, anzi, decide di mettere a disposizione degli altri le sue capacità e la sua esperienza nella guida. Così, nel 1997, nasce la "Sandro Munari Guida Sicura", una scuola dedicata a tutti gli automobilisti che vogliono imparare a mantenere il controllo della vettura in ogni condizione e conoscere le regole indispensabili per avere un corretto comportamento di guida.

La "Abarth Driving School - Sandro Munari" mette quindi a disposizione le capacità e il valore di un grande pilota e la tecnologia applicata a vetture sicure e performanti come le auto marchiate dallo Scorpione. In dettaglio, la scuola prevede una serie di corsi - a seconda delle necessità ed esperienze dei partecipanti - suddivisi in ore di lezione di teoria e successive ore di pratica, seguite da test finali che proveranno l'effettivo apprendimento raggiunto dagli iscritti. Dopo la prova pratica, verranno premiati i primi tre classificati e a tutti i partecipanti verrà consegnato un attestato di partecipazione.

Inserita nel più ampio progetto di rilancio del marchio Abarth, questa iniziativa vuole sottolineare l'importanza di una corretta conoscenza delle tecniche di guida che, unita ad una vettura tecnologicamente prestazionale, permette di ottenere una maggior sicurezza sulle strade. Questo perché Abarth, al di là delle sue vetture grintose e sportive, ritiene fondamentale sensibilizzare l'opinione pubblica - e in particolare i più giovani - sull'importanza strategica che il tema della sicurezza, della prevenzione e dell'educazione stradale oggi riveste per qualsiasi società evoluta.