

Auto d'Epoca

ANNO XIX - N. 1 - GENNAIO 2002

EURO 5,16

Fiat Abarth

600, 750, 850
e derivate di serie



1000
MIGLIA >

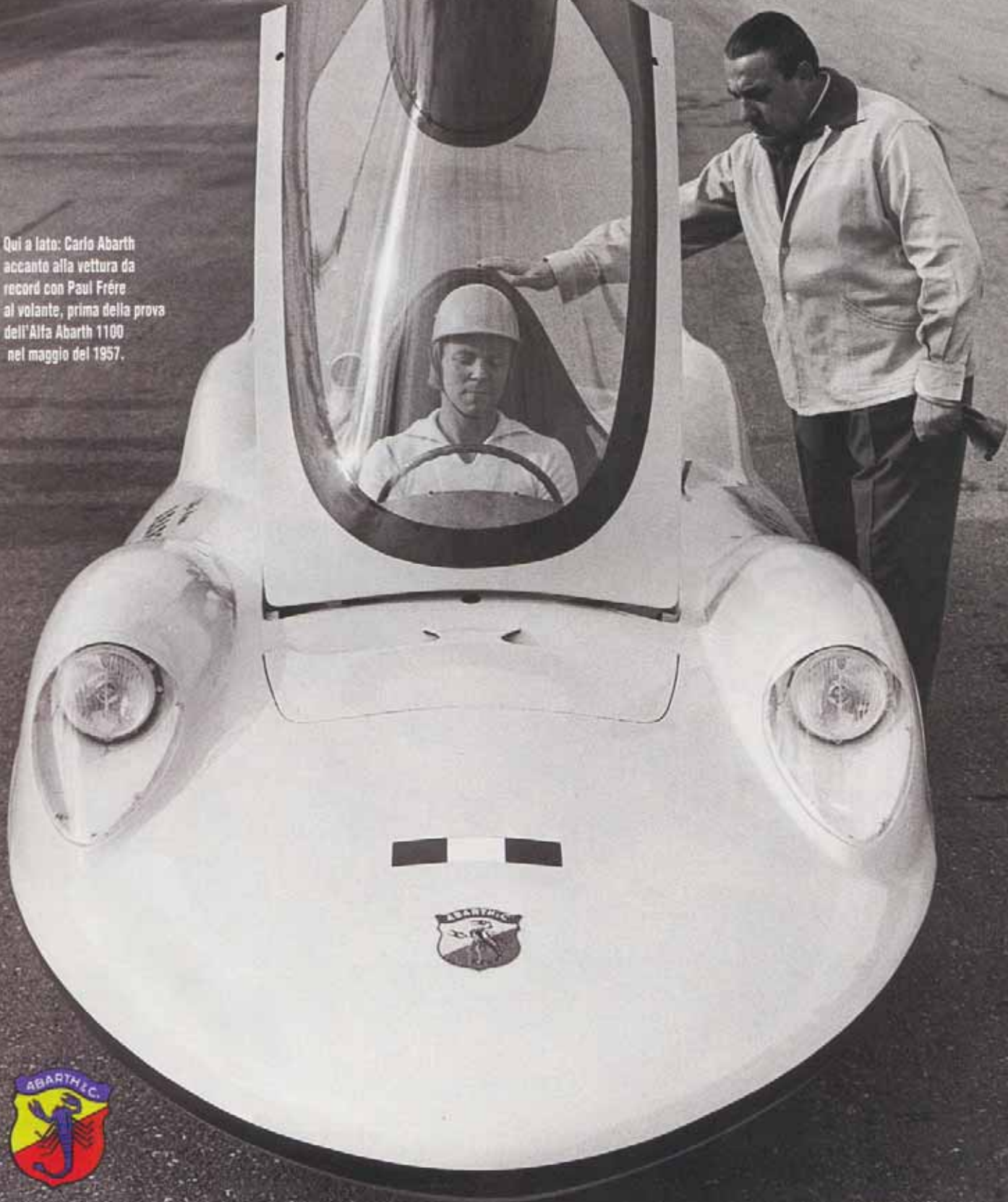
1000 Millas Sport Lazzi Story

Targa Florio 1921

Jonathan Williams

La magia di Carlo Abarth

Qui a lato: Carlo Abarth accanto alla vettura da record con Paul Frère al volante, prima della prova dell'Alfa Abarth 1100 nel maggio del 1957.



Fiat Abarth 600, 750, 850 e derivate di serie

Si riuscì a dar vita, dalla semplice scocca della Fiat 600, a grintose vetturette che, nell'arco di pochi anni, conquistarono ogni tipo di palmarés, facendo vincere famosi piloti e anonimi appassionati

testo di CAG e Sergio Puttini

foto di Archivio del Museo dell'Automobile di Torino, Archivio Autocritica, Archivio Abarth

Nella primavera del 1955 lungo le strade della penisola italiana, iniziava a circolare un nuovo modello di automobile destinato a diventare una pietra miliare nella storia dello sviluppo della motorizzazione in Italia e non solo nel nostro Paese; il suo debutto era avvenuto al Salone dell'Automobile di Ginevra il 12 marzo 1955. La nuova automobile veniva proposta a un prezzo interessante, inferiore a quello della mitica Topolino, e si presentava con una forma della carrozzeria decisamente moderna e piacevole; inoltre aveva delle caratteristiche tecniche particolari: innanzitutto aveva il motore di 633 cc sistemato posteriormente, ovvero quasi una novità per gli automobilisti italiani. Questo propulsore era in grado di erogare una potenza di 21,5 CV a 4600 giri/min che consentiva di raggiungere una velocità massima di 95 km/h; l'abitabilità era comoda per quattro persone adulte. La nuova utilitaria pertanto incontrò subito, oltre ai favori del pubblico, pure quello dei carrozzieri e dei preparatori di vetture da competizione. I carrozzieri diedero così sfogo alla loro fantasia e capacità realizzando superbe fuoriserie e accattivanti versioni elaborate, mentre i preparatori "truccarono" il suo piccolo motore ricavandone prestazioni eccezionali. Qualcuno ha parlato di folgorazione quella che ebbe Carlo Abarth quando nel 1955 fu presentata la Fiat 600, equipaggiata da un 4 cilindri di 633 cc che esprimeva una potenza di poco più di 21 CV ed una velocità massima di 95 km all'ora. L'elaborazione Abarth riguardò soprattutto la meccanica mentre la carrozzeria rimase sostanzialmente immutata. La nuova



vettura elaborata su base Fiat 600 era stata pensata come adatta ai giovani, agli appassionati e agli sportivi ma fu acquistata dalle più impensate categorie di persone: quattro piccole ruote, una carrozzeria di dimensioni minime, prestazioni sportive e prezzo contenuto decretarono ben presto il successo di una idea che sarebbe rimasta vincente per molti anni.

La denominazione "Fiat 600 derivazione Abarth 750" svelava la prima caratteristica dell'elaborazione: la cilindrata era stata portata da 633 a 747 cc grazie alla modifica di alesaggio e corsa da 60x56 a 61x64 mm. Con un rapporto di compressione di 9:1 (contro 7,5:1 della 600) la potenza era passata a 41,5 CV a 5.500 giri/min; la velocità massima era di 130 km orari. L'elaborazione aveva previsto la sostituzione degli alberi motore e a camme, delle valvole con le relative molle, del collettore di scarico e della marmitta, del

collettore di aspirazione, del carburatore e della coppa dell'olio; quest'ultima, in lamiera stampata, era stata rimpiazzata da una in lega leggera con alette di raffreddamento e di capacità maggiore. All'esterno la vettura si riconosceva per un fregio sul cofano anteriore, per la sostituzione del motivo originario della parte anteriore con una calandra in ottone cromato con l'emblema dell'Abarth e due baffi, per le scritte cromate davanti, sulle fiancate e sul cofano posteriore, e per le coppe delle ruote con galletti ancora con l'emblema. Accessori erano il contagiri Jaeger in cornice cromata da applicarsi sulla sinistra del cruscotto, le ruote alleggerite autoventilanti, i ganci alzacofano posteriore e il lavacrystal con comando interno. I particolari occorrenti per la

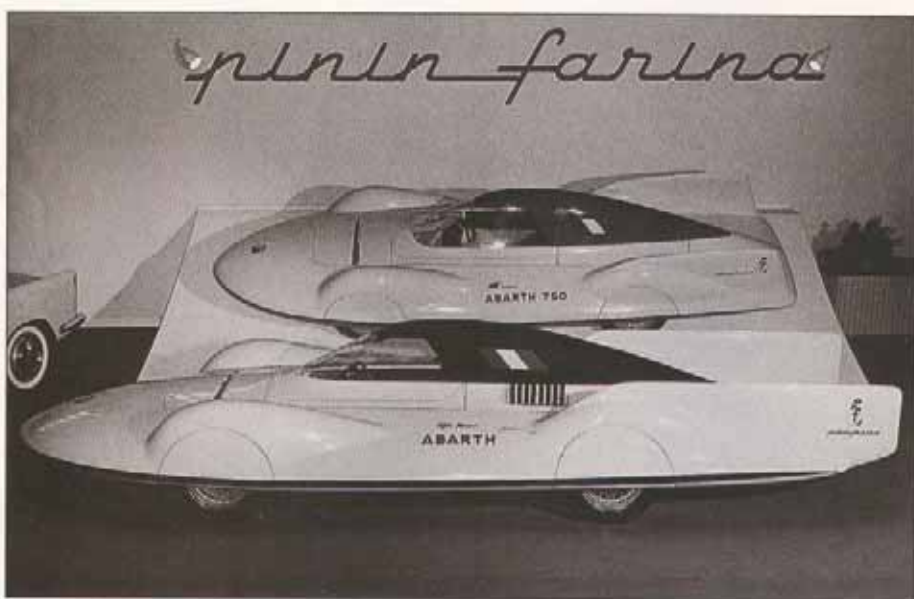


trasformazione erano inoltre messi in vendita dall'Abarth in una apposita cassetta, che consentiva alle officine meccaniche di trasformare le 600 dei propri clienti.

Nel 1957 la carrozzeria della 750 Abarth aveva subito le stesse variazioni della seconda serie della 600: i vetri discendenti alle portiere, la cornicetta cromata ai finestrini posteriori, la nuova fanaleria posteriore, la visierina ai fari anteriori, il profilo cromato sulla fiancata e i rostri ai paraurti.

Nel 1959 ci furono ulteriori variazioni estetiche, ereditate dalla terza serie della berlina di base: la fanaleria anteriore di posizione e di direzione passò da sopra il parafrangente a sotto i fari anteriori; vennero aggiunti i ripetitori laterali e cambiò la fanaleria posteriore.

Sulla base della Fiat 600 D, nuova versione della utilitaria torinese, venne approntata nel 1960 la prima Fiat-Abarth 850: si trattava di una ulteriore trasformazione



ABARTH

VINCE

<p>Autos del Giappone 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA</p>	<p>Autos del Giappone 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA 10.000 km. a 100 km/h. USA</p>
---	---

FIAT ABARTH 750

Qui sopra: un'avveniristica veduta dei tre prototipi Fiat Abarth sulla pista di Monza, la Fiat Abarth 500 del 1958-59 che conquistò 30 record internazionali, la Fiat Abarth 750 del 1958 con 5 record e la Fiat Abarth 1000 del 1960 con un record mondiale e 12 record internazionali, tutte carrozzate Pinin Farina.



In alto: le vetture gemelle record Fiat 600 derivazione Abarth 750 carrozzate Pinin Farina esposte al Salone di Ginevra del 1957, che tra il 24 e 27 luglio dello stesso anno conquistarono sulla pista dell'Autodromo di Monza 15 primati internazionali della classe H fino a 750 cc.

Qui a lato e sotto: tre espressioni di carrozzieri collegati alla Fiat che interpretarono il telaio 750 Abarth: una Coupé due posti corsa Vignale, una Coupé Fiat Abarth 750 Zagato, e una Fiat Abarth Spider 750 degli anni '58-'60.



Qui sotto: Fiat Abarth 750 Zagato di Ermanno Gonella
alla Bolzano-Mendola del 1956.
A lato: la Fiat Abarth 750 Zagato di Carini
al Giro delle Calabrie del 1960.



L'idea geniale fu l'introduzione del concetto
di elaborazione, che lasciava inalterata
la carrozzeria, intervenendo sulle valvole,
sulla marmitta, sul carburatore e sul collettore



Qui sopra: ancora due linee morbide e sinuose di Fiat Abarth 850 Spider e Coupé

Al centro: la filante linea della Fiat Abarth OT 1600 Spider, carrozzata su telaio 850,
ripresa nell'aprile del 1965 a Monza prima di essere collaudata da Hans Hermann.

Scheda tecnica

Modello: Fiat Abarth 850 TC (1962)

MOTORE

Posizione	posteriore
Numero cilindri	4 in linea
Cilindrata	cc 847
Alésaggio e corsa	mm 62,5x69
Rapp. di compressione	9,2:1
Potenza max	CV 52 a 5.800 giri/min
Distribuzione	valvole in testa
Accensione	a spinterogenio
Raffreddamento	acqua, pompa (circuito: 5 litri)
Alimentazione	pompa, carburatore (serb.: 27l)
Lubrificazione	forzata (coppa, 4 litri)

TRASMISSIONE

Trazione	posteriore
Frizione	monodisco
Cambio	4 marce +RM (1ª non sincroniz.) comando a leva centrale
Riduzione finale	coppia conica elicoidale (rapporto 9/41)

SOSPENSIONI

Ant.: ruote indipendenti, bracci triangolari superiori, balestra trasversale inferiore, ammortizzatori idraulici telescopici. Post.: ruote indipendenti, bracci triangolari, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici telescopici

STERZO

Tipo a vite e settore

FRENI

A pedale: idraulici, a disco sulle 2 ruote ant.
A mano: meccanico sulle ruote post.

RUOTE E PNEUMATICI

Tipo cerchi con pneumatici 135x12

CARROZZERIA

autoportante, berlina 4 posti, 2 porte

IMPIANTO ELETTRICO

Tensione: 12 V - Dinamo: 230 W - Batteria: 32 Ah

DIMENSIONI E PESO

Lunghezza	mm 3.290
Larghezza	mm 1.380
Altezza	massima mm 1.400 minima da terra mm 140
Passo	mm 2.000
Carreggiata	ant. mm 1.160; post. mm 1.160
Peso	kg 595

PRESTAZIONI

Velocità max	Km/h 140
Consumo	6,6 litri/100 Km

partendo dalla meccanica precedente. Alésaggio e corsa di 62,5x69 mm portarono la cilindrata a 847 cc; tre le versioni della trasformazione, che prevedeva potenze di 52, 54 e 57 CV, rispettivamente a 6.000, 6.300 e 6.500 giri/min, così da poter raggiungere agevolmente i 135/140 km all'ora. Le tre versioni si distinguevano per il rapporto di compressione, crescente da 8,8 a 9,9:1 e per i diametri, pure crescenti, delle valvole.

La trasformazione si caratterizzava per la lavorazione del basamento del motore, per il nuovo albero a gomiti, per le bielle e i pistoni nuovi e alleggeriti. Ad alcuni interventi nella distribuzione e nella trasmissione si affiancavano anche il nuovo impianto di scarico, formato da un collettore a tubi singoli e dalla marmitta Abarth a due scappamenti, e l'installazione di un carburatore Solex 32 PBIC. Il radiatore dell'acqua maggiorato, la coppa dell'olio in lega leggera ed alcune modifiche nel circuito di lubrificazione completavano la base della trasformazione nelle tre versioni. Per coloro che avevano



In alto: Carlo Abarth accanto alla moglie Anneliese e il motore 8 cilindri 3.000 cc da 350 CV a 8.000 g/m con cambio tipo 139 a 5 velocità. Qui sopra: un depliant dell'epoca raffigurante Fiat Abarth 750, Zagato e record, considerate allora le migliori vetture della loro classe.

Vi fu un'infinità di carrozzieri, all'epoca di tendenza, come Vignale e Viotti, che disegnarono le vetture di Abarth dal grintoso motore, con linee morbide, tipiche degli anni Cinquanta e Sessanta



Qui a lato: il furgone Fiat 600 in servizio a Torino che reclamizzava nella maniera tipica degli anni Sessanta le marmite Abarth.

esigenze sportive ulteriori erano previsti un radiatore supplementare dell'acqua, montato sotto la vettura, i cerchioni autoventilanti e i freni maggiorati, da montarsi anche solo sull'avantreno. La Fiat-Abarth 850, intesa come derivazione dalla Fiat 600, costava nel 1960 intorno al milione di lire a seconda del tipo di trasformazione. Non era certo un prezzo troppo interessante per cercare di massificare le vendite. Si faceva strada comunque il concetto di una vetturola dalle prestazioni brillanti, sia come ripresa nelle singole marce sia come velocità assoluta, e dalla buona tenuta di strada. L'occasione buona per il successo commerciale nonché per l'ulteriore affinamento tecnico della 850 venne nel 1961, quando l'Abarth strinse particolari accordi con la Fiat, che avrebbe fornito la 600 non più completa ma priva di tutti i particolari base della trasformazione, come i freni anteriori, l'albero motore, il carburatore e l'impianto di scarico. Grazie a tali accordi fu possibile contenere il prezzo di vendita entro limiti ragionevoli, cosa che, insieme con le ottime caratteristiche tecniche della vettura, permise alla stessa una grande diffusione. Nacque così la Fiat-Abarth 850 Turismo Competizione, in sigla TC, la prima vera vettura costruita dall'Abarth su telaio e meccanica della Fiat 600. Il 4 cilindri di 847 cc con alesaggio di 62,5x69 mm sarebbe rimasto il denominatore comune delle numerose versioni della fortunata vetturola torinese fino alla metà degli anni Settanta. Il motore della 850 TC stradale del 1961 aveva un rapporto di compressione di 9,2:1 e sviluppava una potenza di 52 CV a 5.800 giri/min; ciò consentiva una velocità massima di 140 km all'ora. La notevole potenza, rapportata al peso della vettura, inferiore ai 600 kg, contribuiva alla brillantezza delle prestazioni. L'adozione di un filtro a secco dell'aria più grande, del

carburatore Solex 32 PBIC, del collettore di



scarico a quattro condotti separati e della coppa dell'olio maggiorata e in lega leggera rimanevano una delle caratteristiche della 850. La novità rispetto alle trasformazioni precedenti era l'adozione di serie dei freni a disco sulle ruote anteriori, rimanendo a tamburo quelli delle ruote posteriori. Tale impianto permetteva di adeguare le possibilità di frenata alle prestazioni velocistiche della vettura. I freni delle precedenti 850 trasformate, anche se con una maggiore superficie frenante, una alettatura trasversale e le ganasce autofrenanti all'avantreno, non erano più sufficienti a garantire una frenata sicura. Si ricorse pertanto all'adozione dei freni a disco, anche se per il momento solo anteriormente. La carrozzeria rimase quella della 600 D,

con le porte incernierate posteriormente, i deflettori orientabili e un numero maggiore di feritoie sul cofano del vano motore. Si distingueva per il fregio cromato, per la scritta Fiat e la calandra con l'emblema Abarth sull'anteriore, per i due marchietti Abarth sui parafranghi anteriori e per la scritta Abarth 850 TC sul cofano posteriore. Quest'ultimo poteva essere mantenuto sollevato con due aste montate sui fianchi del vano motore, allo scopo di permettere una ventilazione maggiore dello stesso. Le ruote disponevano di cerchioni autoventilanti con borchie che portavano il marchio dello Scorpione.

L'abitacolo rimase uguale a quello della 600 D; solo il volante e la plancia di strumentazione erano diversi in alcuni e importanti dettagli. Lo Scorpione era disegnato sul pulsante del volante mentre sulla plancia, dal lato del passeggero, era stata applicata la scritta 850 TC con accanto un marchietto Abarth. Il quadro strumenti aveva il tachimetro con scala maggiorata, dato che la 850 TC poteva raggiungere una velocità ben superiore a quella della Fiat 600 D. A richiesta del cliente poteva essere montato un quadro strumenti speciale, realizzato dall'Abarth, con tre quadranti circolari montati sotto una palpebra antiriflessi. Il quadro comprendeva dunque il contagiri, il tachimetro con contachilometri totale e parziale; l'indicatore del livello della benzina, il termometro dell'acqua e il manometro dell'olio oltre alle spie di pressione dell'olio e di carica della dinamo.

La 850 TC aveva le sospensioni irrigidite e abbassate; così le brillanti prestazioni della vettura venivano esaltate anche da una eccellente tenuta di strada.

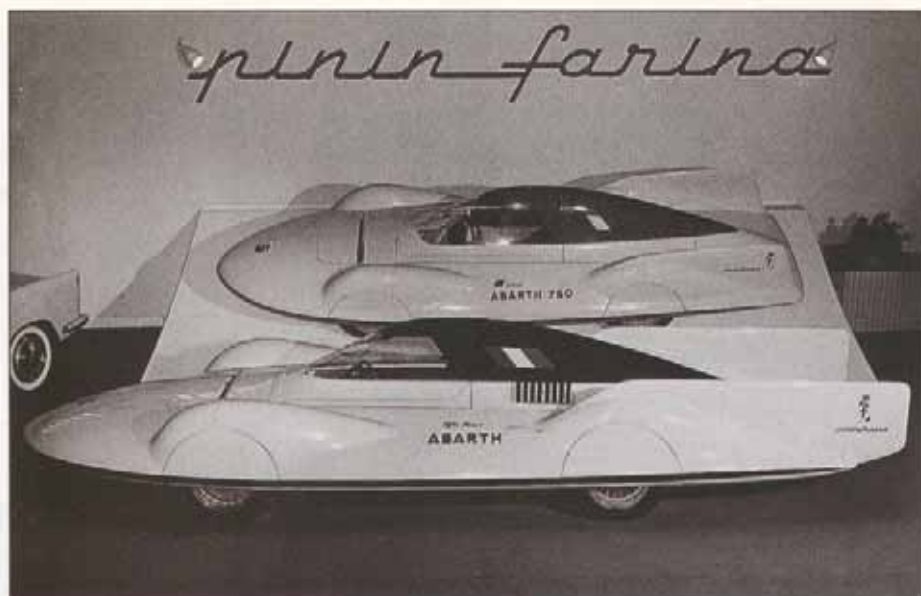
Per le competizioni Abarth aveva, inoltre, allestito dei modelli con caratteristiche del motore potenziate denominati 850 TC Nürburgring che poteva disporre di una potenza da 52 a 55 CV e 850 CV e 850 TC Nürburgring CORSA '63 con potenza fino a 59-60 CV; a richiesta potevano, inoltre, essere variati i rapporti del cambio e del differenziale, era pure disponibile un cambio a 5 marce. L'evoluzione di questo fortunato modello continuò ancora con l'ultima serie della 600 la "fanalona" che, ancora con più grinta, divenne la Fiat Abarth 1000 Berlina. Le Fiat Abarth con carrozzeria della 600 hanno caratterizzato un'epoca particolarmente felice nella storia dell'automobilismo italiano sia sotto il profilo sportivo quanto per quello del costume. ■

trasformazione erano inoltre messi in vendita dall'Abarth in una apposita cassetta, che consentiva alle officine meccaniche di trasformare le 600 dei propri clienti.

Nel 1957 la carrozzeria della 750 Abarth aveva subito le stesse variazioni della seconda serie della 600: i vetri discendenti alle portiere, la cornicetta cromata ai finestrini posteriori, la nuova fanaleria posteriore, la visierina ai fari anteriori, il profilo cromato sulla fiancata e i rostri ai paraurti.

Nel 1959 ci furono ulteriori variazioni estetiche, ereditate dalla terza serie della berlina di base: la fanaleria anteriore di posizione e di direzione passò da sopra il parafrangente a sotto i fari anteriori; vennero aggiunti i ripetitori laterali e cambiò la fanaleria posteriore.

Sulla base della Fiat 600 D, nuova versione della utilitaria torinese, venne approntata nel 1960 la prima Fiat-Abarth 850: si trattava di una ulteriore trasformazione



Qui sopra: un'avveniristica veduta dei tre prototipi Fiat Abarth sulla pista di Monza, la Fiat Abarth 500 del 1958-59 che conquistò 30 record internazionali, la Fiat Abarth 750 del 1958 con 5 record e la Fiat Abarth 1000 del 1960 con un record mondiale e 12 record internazionali, tutte carrozzate Pinin Farina.



In alto: le vetture gemelle record Fiat 600 derivazione Abarth 750 carrozzate Pinin Farina esposte al Salone di Ginevra del 1957, che tra il 24 e 27 luglio dello stesso anno conquistarono sulla pista dell'Autodromo di Monza 15 primati internazionali della classe H fino a 750 cc.

Qui a lato e sotto: tre espressioni di carrozzieri collegati alla Fiat che interpretarono il telaio 750 Abarth: una Coupé due posti corsa Vignale, una Coupé Fiat Abarth 750 Zagato, e una Fiat Abarth Spider 750 degli anni '58-'60.

