

RUOTECLASSICHE



MOTOCCLASSICHE

SUZUKI «500 TITAN»



PROVA SU STRADA

**Fiat Abarth
«750 Coupé Zagato»**

TECNICA - FAI DA TE

**Una mini officina
nel box di casa**

GARECLASSICHE

**Campionati, scuderie e piloti,
nuovi regolamenti**



Prova su strada

FIAT ABARTH «750 COUPÉ ZAGATO»

E pensare che era piccola, così





Alta un metro e venti, lunga poco più di tre. Cinquecento chili soltanto e un motorino «truccato» derivato dalla «600». Una carrozzeria slanciata, di alluminio con tante curve al posto giusto. E un caratterino da far paura, ancora oggi. Ruoteclassiche l'ha messa a confronto con la sua discendente: la «Cinquecento» allestita dall'Abarth per il trofeo monomarca

La curva a destra inizia dolcemente. Poi, quasi improvvisamente, chiude secca, per trasformarsi in un'innaturale contropendenza. Il nastro d'asfalto della pista si impenna in una salita ripidissima. Gli occhi del pilota, attraverso il piccolo parabrezza, guardano il cielo grigio. Ed è subito discesa, altrettanto verticale. Il cambio di direzione è sottolineato dallo stomaco, che reagisce quasi in ritardo rispetto al resto della massa corporea. Ma non c'è tempo per pensare a nulla: un'altra curva a destra si avvicina con rapidità. La piccola coupé d'alluminio, verniciata di rosso, si inserisce alla perfezione, esattamente dove vuole il pilota, senza scartare di un millimetro. Il raggio della virata è ampio. Il piede destro affonda sull'acceleratore e il piccolo quattro cilindri di tre quarti di litro reagisce nella frazione di un secondo e eroga tutta la sua potenza raggiungendo i seimila giri. Un rapido passaggio seconda-terza, ancora in curva e la macchina cambia assetto: si appoggia sulla ruota posteriore esterna e comincia a «partire» in sovrasterzo. Il pilota, con alcuni colpi al volante raddrizza la macchina e affronta il lungo rettilineo successi-



La Fiat Abarth «750 Coupé Zagato» affiancata dalla Fiat «Cinquecento Trofeo», che può essere considerata la sua erede. Qui sotto, Augusto Cesari, pilota semi professionista da oltre vent'anni, posa accanto alle due vetture sulla pista di prova della Pirelli a Vizzola Ticino (Varese).







vo. Dopo qualche centinaio di metri, scaricate tutte le marce e raggiunta una velocità prossima ai 150 km/h, è necessario un rallentamento vigoroso: inizia una stretta gimkana tra birilli. L'impianto frenante reagisce male alla pressione esercitata

sul pedale. I quattro tamburi non sono certo all'altezza dei moderni freni a disco a cui siamo abituati oggi. Prima si blocca la ruota posteriore destra, poi quella anteriore sinistra. Soltanto alleggerendo la frenata la vettura rientra sui binari voluti. Al secondo tentativo le cose vanno un po' meglio: il rallentamento è maggiore, anche se occorre sempre contrastare con lo sterzo gli scarti indotti dai bloccaggi anomali. I freni, sottoposti a stress per i molti giri di pista, si sono surriscaldati parecchio. È tempo di fermarsi. Il motore della piccola coupé si ammutolisce. Un piccolo crocchio di persone attornia la vettura. È una Fiat Abarth «750 Coupé Zagato», nata nel 1957. Una minuscola auto da corsa in tutto e per tutto. Leggera (la «pelle»



della carrozzeria è in alluminio) e potente (il motore di derivazione Fiat «600» eroga 44 cavalli, oltre il doppio rispetto alla berlina di serie), per molti piloti è stata un vero e proprio banco di scuola verso il professionismo. La vettura protagonista della prova su strada di *Ruoteclassiche* ha avuto, come del resto quasi tutte le sue gemelle, una vita impegnativa e piuttosto movimentata. Di corse non ne ha mai avute abbastanza, sin dagli ormai lontani anni Cinquanta. Dopo essere stata impiegata in gare su pista, su strada e persino nelle cronoscalate, non ha finito i suoi

La linea della «750» è inconfondibile, grazie anche alle gobbe sul tetto e sul cofano del motore tipiche di molte vetture prodotte da Zagato. Derivata dalla Fiat «600», questa coupé era imbattibile nelle corse della sua categoria.

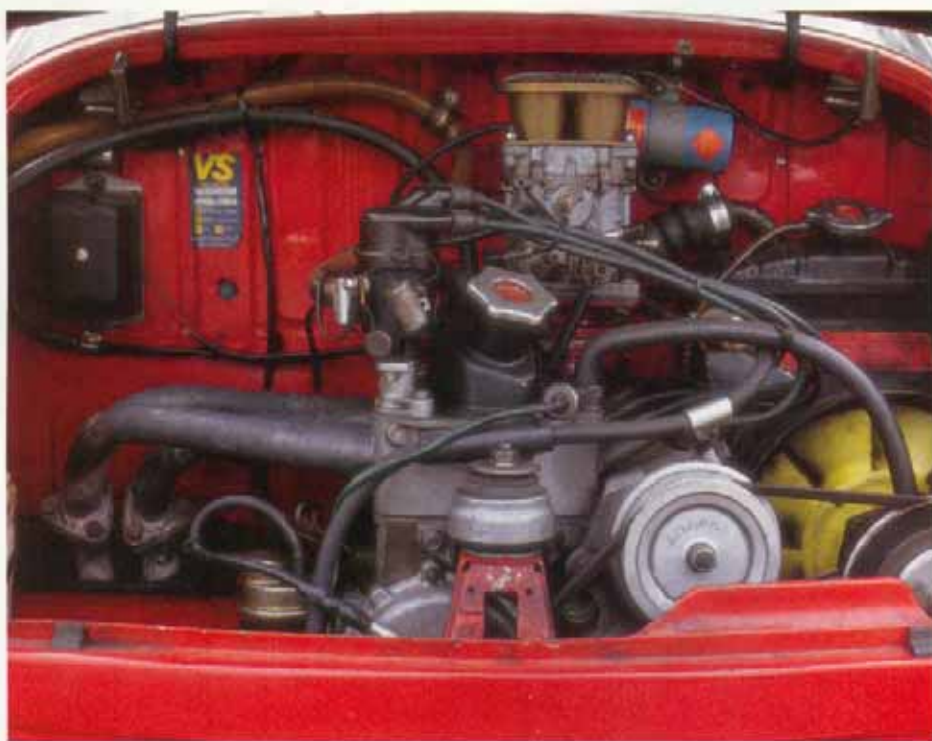
giorni in un museo, come sarebbe forse lecito attendersi dopo una carriera così onorata, ma, restaurata dal proprietario, si è ributtata nella mischia, dimentica dell'età ormai veneranda, e ha iniziato una nuova e gloriosa carriera nelle corse per auto d'epoca. Ha avuto persino la soddisfazione di partecipare alla gara più importante del mondo, la Mille

Miglia storica, ripercorrendo quelle stesse strade, invero oggi quasi iriconoscibili, che la videro protagonista qualche decennio fa. La «750 Coupé Zagato» rappresentava all'epoca l'elaborazione estrema della Fiat «600», di cui conservava soltanto il pianale e le caratteristiche fondamentali del motore. Tutto il resto veniva modificato dagli artigia-



Condotta al limite, la «Coupé Zagato» sovrasterza con decisione: la modesta cilindrata non consente però di percorrere tutta la curva in controsterzo. Durante la prova in pista, la «750» si è dimostrata una vettura molto divertente, grazie anche alla massa ridotta (la carrozzeria è in alluminio) e alla distribuzione dei pesi, che gravano quasi totalmente sull'asse posteriore.





Il motore della Abarth «750 Coupé Zagato» del 1957 è derivato da quello della Fiat «600 berlina». Grazie alla preparazione di Carlo Abarth, il piccolo quattro cilindri ad aste e bilancieri erogava 44 cavalli, contro i 21,5 del propulsore di serie.

ni della carrozzeria Zagato. Nell'atelier di via Giorgini, nella periferia nord ovest di Milano, a pochi metri dalle sedi di altri carrozzieri come Touring e Colli e a breve distanza dal Portello dell'Alfa Romeo, gli abili battilastra di Zagato modellavano la sagoma delle piccole coupé, per conferire doti di aerodinamicità che, accoppiate ai cavalli estratti dalla sfera di cristallo di Carlo Abarth, avrebbero reso imbattibili nelle corse queste utilitarie trasformate. Con le «750 Coupé» il binomio Abarth-Zagato si creò una fama mondiale, con centinaia di vittorie su tutte le piste e le strade non soltanto del vecchio continente, ma anche in America dove fu esportato un gran numero di queste velocissime vetturette. Il marchio Abarth oggi sopravvive in seno alla Fiat e rappresenta uno dei fiori all'occhiello del colosso torinese. L'Abarth è la fucina dei progetti sportivi della Fiat. La tradizione di elaborare vetture utilitarie da affidare a giovani piloti è continuata fino ai nostri giorni, attraverso l'Autobianchi «A112», la Fiat «Uno Turbo» e, oggi, la «Cinquecento». Quest'ultima, come le vetture che l'hanno preceduta, viene impiegata in un trofeo monomarca che si corre insieme alle gare del campionato italiano rally. La «Cinquecento Abarth» può essere dunque considerata l'erede in chiave moderna della «750 Coupé Zagato». *Ruoteclassiche* ha voluto



I fari carenati, l'assenza di paraurti, il muso affusolato e il parabrezza fortemente inclinato conferiscono alla 750 Coupé un aspetto aggressivo. Con una vettura analoga a quella della prova, il pilota Alfonso Thiele dominò la propria classe alla Mille Miglia del 1957, alla prodigiosa media di 117,925 chilometri orari. Carlo Abarth, per festeggiare il risultato, soprannominò questa versione «Mille Miglia».

più disparate macchine da corsa (ha persino conquistato un record di accelerazione sulla distanza del quarto di miglio sulla pista di Monza al volante di una Lancia «LC1», un primato tuttora imbattuto), Cesari ha affinato una sensibilità di guida fuori dal comune. Chi meglio di lui avrebbe potuto raccontare ai lettori di *Ruote classiche* le sfumature del comportamento su pista della vecchia «750

perciò affiancare alla prova della vecchia «Zagatina» una fiammante «Cinquecento» di oggi, guidata dal pilota che con essa ha partecipato al campionato monomarca 1993, il piemontese Augusto Cesari. Non si può proprio definirlo un corridore di «primo pelo»: Cesari infatti calca le piste e le strade sterrate da oltre vent'anni. Nel corso della sua carriera ha guidato vetture d'ogni genere, dalla «124 Abarth» alla «131», alla «Stra-

tos» e oggi si cimenta nel campionato slalom con una «Delta S4» con il supporto tecnico non ufficiale dell'Abarth stessa. Pungolato dalle nuove leve («tu vinci soltanto perché hai la macchina potente» lo hanno accusato i giovani piloti), lo scorso anno Cesari ha partecipato al Trofeo «Cinquecento», e con risultati eccellenti che hanno immediatamente zittito le malelingue. Dopo centinaia di migliaia di chilometri trascorsi al volante delle

Coupé Zagato», mettendola a paragone con la sua erede degli anni Novanta?

«Mettermi al volante della piccola Abarth Zagato è stato come fare un tuffo nel passato, - dice il pilota piemontese - all'epoca in cui, poco più che ragazzino, facevo le prime esperienze di guida con una «695 SS» super elaborata. Conservo un ottimo ricordo di quella pepatissima vetturetta: agile, scattante, forse un po' scorbutica. La «750 Zagato»

LE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 13° C, umidità 62%, vento da 0 a 0,5 metri/sec.

Peso delle vetture durante le rilevazioni

(pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):

kg 625 (Zagato) e kg 805 (Trofeo)

VELOCITÀ MASSIMA

Zagato: km/h 141,6 in IV marcia

Trofeo: km/h 137,2 in V marcia

ACCELERAZIONE

400 METRI con partenza da fermo:

Zagato: sec. 19,485 (vel. d'uscita km/h 111,55)

Trofeo: sec. 17,93 (vel. d'uscita km/h 117,9)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Zagato	Trofeo
0 - 40	4,00	2,55
0 - 50	5,33	3,51
0 - 60	6,40	4,58
0 - 70	8,21	5,90
0 - 80	11,25	7,51
0 - 90	13,90	9,38
0 - 100	16,51	11,63
0 - 110	21,49	14,85
0 - 120	26,88	18,83

RIPRESA

Nel rapporto più alto

400 metri con partenza da 70 km/h

Zagato: sec. 16,11 (vel. d'uscita km/h 106,50)

Trofeo: sec. 15,41 (vel. d'uscita km/h 112,90)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Zagato	Trofeo
70 - 80	3,92	3,19
70 - 90	7,95	6,25
70 - 100	12,83	9,71
70 - 110	18,24	14,03

RIPRESA

In quarta marcia

400 metri con partenza da 40 km/h

Zagato: sec. 22,40 (vel. d'uscita km/h 90,800)

Trofeo: sec. 18,99 (vel. d'uscita km/h 109,500)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	Zagato	Trofeo
40 - 60	10,20	5,65
40 - 80	17,84	10,39
40 - 90	22,03	12,95
40 - 100	26,93	15,88

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	Zagato	Trofeo
40	10,13	6,09
50	15,83	9,51
60	22,79	13,69
70	31,02	18,64
80	40,52	24,34
100	63,31	38,04
120	91,16	54,77

I DATI DEL COSTRUTTORE



Fiat Abarth «750 Coupé Zagato» (1957)

Motore

4 cilindri in linea - Alesaggio 61 mm - Corsa 64 mm - Cilindrata 747 cm³ - Rapporto di compressione 9,8:1 - Potenza 44 CV a 6000 giri/min. - Coppia max 5,8 mkg a 4500 giri/min. - Potenza specifica 53,1 CV/litro - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme laterale (catena) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 2,8 litri - Un carburatore invertito Weber 32 DRNP 2 - Filtro aria a secco - Pompa carburante meccanica - Impianto elettrico 12 Volt, alternatore, batteria 28 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito di raffreddamento 5 litri.

Trasmissione

Motore posteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco (rinforzata) - Cambio a 4 velocità, II, III e IV sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 15,40:1, II) 9,35:1, III) 6,06:1, IV) 4,07:1 - Comando a leva centrale - Coppia conica a spirale - A richiesta differenziale autobloccante - Rapporto al ponte 4,55:1 - Pneumatici 5.20-12.

Corpo vettura

Coupé 2 posti, 2 porte - Carrozzeria portante - Avantreno: a ruote indipendenti - Retrotreno: a ruote indipendenti - Ammortizzatori idraulici telescopici anteriormente e posteriormente - Freni a tamburo sulle quattro ruote con comando idraulico a pedale - Freno a mano meccanico sull'albero secondario del cambio - Sterzo a vite e rullo - Capacità serbatoio carburante 27 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 2000 mm - Carreggiata anteriore 1144 mm - Carreggiata posteriore 1154 mm - Lunghezza 3235 mm - Larghezza 1380 mm - Altezza 1200 mm - Diametro di sterzata 8,7 m - Peso a vuoto 535 kg.

Fiat «Cinquecento Trofeo» (1993)

Motore

Anteriore trasversale - 4 cilindri in linea - Alesaggio 65 mm - Corsa 68 mm - Cilindrata 903 cm³ - Rapporto di compressione 10,2:1 - Potenza 65 CV (DIN) a 6500 giri/min. - Coppia max 7,9 mkg (DIN) a 4000 giri/min. - Potenza specifica 60,9 CV/litro - Valvole in testa, aste e bilancieri - Albero a camme laterale, punterie idrauliche (catena) - Lubrificazione forzata con ricircolo gas di sfogo, filtro olio sul circuito principale, radiatore dell'olio - Capacità circuito 3,3 litri - Alimentazione a iniezione elettronica (single point) - Filtro aria a secco - Impianto elettrico 12 Volt, alternatore, batteria 55 Ah - Raffreddamento a liquido a circolazione forzata - Capacità circuito di raffreddamento 4,8 litri - Catalizzatore a tre vie.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione anteriore - Frizione monodisco a secco (disco sinterizzato) - Cambio a 5 velocità, tutte sincronizzate - Rapporti di trasmissione: I) 3,909:1, II) 2,056:1, III) 1,344:1, IV) 0,978:1, V) 0,837:1, RM) 3,727:1 - Comando a leva centrale - Rapporto al ponte 13/58 - Pneumatici Michelin 135-13 (terra), 13/63-13 (asfalto).

Corpo vettura

Berlina 2 volumi, 3 porte, 5 posti - Carrozzeria portante - Avantreno: a ruote indipendenti, braccio trasversale con montanti telescopici (MacPherson), molla elicoidale - Retrotreno: a ruote indipendenti, braccio longitudinale, molla elicoidale - Ammortizzatori idraulici - Freni anteriori a disco, posteriori a tamburo, servofreno - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 35 litri.

Dimensioni e pesi

Passo 2200 mm - Carreggiata anteriore 1264 mm - Carreggiata posteriore 1257 mm - Lunghezza 3227 mm - Larghezza 1487 mm - Altezza 1435 mm - Diametro di sterzata 8,8 m - Peso a vuoto 710 kg.

è piuttosto potente in relazione alla cilindrata: 44 cavalli non sono molti in senso assoluto ma, distribuiti su un peso appena superiore alla mezza tonnellata, possono fare miracoli. La maneggevolezza che ne deriva non è molto inferiore rispetto a quella della moderna «Cinquecento» che uso nelle prove del Trofeo. Però il comportamento su strada ha delle nette differenze (la «750» è una tutto dietro, la «Cinquecento» ha il motore e la trazione sulle ruote anteriori): hanno entrambe un assetto fondamentalmente neutro, ma, se portate al limite, come spesso avviene in pista, rivelano la loro vera natura. La «Zagato» percorre le curve come se fosse sui binari, anche a velocità sostenute, poi, quasi improvvisamente, sovrasterza. Se non si è più che pronti a controsterzare, è facile perderne il controllo. Tenerla in traiettoria non è proprio un gioco da ragazzi: il motore, che è ben sfruttabile soltanto tra i cinquemila e i seimilacinque manca poi di potenza. Non si può perciò percorrere l'arco della curva in derapata, dosando il gas come si fa con le auto che hanno molti più cavalli. Quando si innesca la perdita di aderenza dell'asse posteriore è come se la «Zagato» rimanesse frenata, a tutto svantaggio della velocità. Le gomme vecchia maniera, ovviamente non ribassate, l'assetto che è rigido ma non equilibrato (basta appoggiarsi su un cordolo per avere reazioni spiacevoli) non contribuiscono certo a migliorare le cose. La sua erede degli anni Novanta, invece, richiede una guida nettamente più moderna. Entrando in curva si frena leggermente con il piede sinistro, mantenendo il destro affondato sull'acceleratore. L'azione frenante funziona come una sorta di autobloccante e aiuta nell'inserimento, contrastando la naturale tendenza al sottosterzo tipica delle tutto avanti. Così facendo, il motore rimane entro il regime di coppia ed è quindi nelle condizioni ideali per affrontare con la massima velocità possibile il rettilineo seguente, potendo contare, tra l'altro, su oltre 65 cavalli che per un "quasi mille" aspirato non sono niente male.

«Ma non si deve credere che l'Abarth degli anni Cinquanta sia distanziata dalla «Trofeo» in modo abissale, - continua Augusto Cesari - una volta che si è compreso il suo comportamento onesto e sincero, ci



La «Cinquecento Trofeo» ha un motore elaborato: l'albero a camme modificato, un più alto rapporto di compressione, il radiatore dell'olio, una centralina riprogrammata, un collettore di scarico ridisegnato.



Durante la prova, la «750 Coupé» ha raggiunto i 141,6 km/h, contro i 137,2 della «Cinquecento Trofeo», dotata di rapporto al ponte accorciato rispetto al modello di serie.



si può divertire parecchio, racchiusi in quell'affascinante mini-abitacolo tutto lamiera, dove la plastica non compare nemmeno nel più piccolo particolare. Certo, se avesse un volante con una corona più spessa e, soprattutto, un sedile appena più avvolgente, non sarei costretto a scivolare da una parte all'altra col timore di volare fuori dalla macchina. Ma il rispetto dell'originalità andrebbe a farsi benedire!

Lusinghiero anche il giudizio sullo sterzo: «Me lo aspettavo meno pronto - dice Cesari - invece, pur essendo quello di serie della vecchia «600», non soffre di eccessiva leggerezza e insensibilità. Consente al pilota di sentire l'asfalto come se lo toccasse con le mani. I freni, invece, servono soltanto per rallentare, e in modo molto approssimativo. D'altra parte nel 1957 i freni a disco erano patrimonio esclusivo di Jaguar e di pochi altri costruttori. Per l'Abarthina quattro onesti e piccoli tamburi dovevano bastare. Del resto all'epoca si pensava soltanto ad andare forte, quanto poi a frenare... si rimandava il problema il più in là possibile! Il cambio della «Zagato» è eccellente: rapido nel passaggio delle marce, soltanto la distanza tra la seconda e la terza è troppo accentuata, soprattutto per un uso in pista».

Ma le parole più entusiastiche del pilota piemontese sono per il «cuore» della «750 Coupé»: «Era proprio un mago dei motori quel Carlo Abarth. Estrarre da questo quattro cilindri ad aste e bilancieri quasi cinquanta cavalli non era impresa da poco, senza contare che le versioni più elaborate potevano contare su un buon venti per cento in più. Ho tirato le marce ben oltre i seimila giri raccomandati dal proprietario. Anzi, devo confessare che, mentro ero nella parte opposta della pista, lontano dal suo sguardo e, soprattutto dalle sue orecchie, ho superato i 6500 senza sentire alcun calo di rendimento...».