





E' **la massima evoluzione** di una lunga storia fatta di vittorie a ripetizione. **Un'intuizione geniale che portò Abarth a diventare una sorta di squadra corse Fiat**, fino all'acquisizione finale nel 1971. L'abbiamo riportata a Monza per rivivere le emozioni di un automobilismo che non c'è più

DI ELVIO DEGANELLO
FOTO LUCI & IMMAGINI E ACTUALFOTO



Il mostro della pista



LO STAND DELLE MERAVIGLIE

La Fiat Abarth 1000 Gr.5 esposta nello stand della Casa alla Mostra delle Auto da Competizione del 1968. Di fianco a lei, una OT 1300. L'esposizione si tenne a Torino presso il Museo dell'Auto Biscaretti di Ruffia.

► **LA FIAT ABARTH 1000 BERLINA GRUPPO 2 1970**, altrimenti detta TCR, è un'automobile straordinaria, nata in un momento magico per l'automobilismo italiano. Ancora oggi stupisce, affascina e indica una via da seguire, come dimostrano le Punto Abarth presentate al recente Salone di Ginevra. La piccola "belva" è l'interpretazione più evoluta e sorprendente della Fiat 600, un'utilitaria concepita nel 1955 per un uso lontano mille miglia dalle competizioni: proprio nella Mille Miglia, invece, debuttò la prima 600 trasformata dal magico tocco di Carlo Abarth.

Il "Mago", con le sue elaborazioni, lanciò l'idea meravigliosa di democratizzare lo sport automobilistico e di dare dignità agli utenti delle utilitarie, regalandogli un pizzico di sportività. La Fiat Abarth 1000 berlina Gr. 2 del 1970 fu l'ultimo e più inatteso stadio dello sviluppo di un'idea che in poco più di un decennio fece aumentare la potenza della Fiat 600 dagli originali 21,5 a 95 CV; e la velocità a più del doppio: da 95 km/h scarsi a oltre

Questa piccola 'belva' è l'interpretazione più evoluta e più incredibile della Fiat 600, un'utilitaria concepita nel 1955 per un uso lontano mille miglia dalle competizioni



APPUNTAMENTO AL CLUB

▶ Ai proprietari e simpatizzanti delle Abarth derivate dalla Fiat 600 segnaliamo il Registro Storico Italiano Abarth al quale fanno capo gli appassionati di tutte le auto dello Scorpione. Il RIA ha sede a Milano in Via dello Statuto 3 e annualmente organizza un grande raduno, oltre alla partecipazione a grandi eventi in Italia e all'estero.

Registro Italiano Abarth

c/o Giuseppe Giuffrè, Via Busto Arsizio 40, 20100 Milano
Tel. ufficio 02-380891

Le sportive derivate dalla Fiat 600 sono inoltre le benvenute nel Registro Fiat Italiano che riunisce tutti gli appassionati del grande marchio oppure nel Registro Storico Fiat 600.

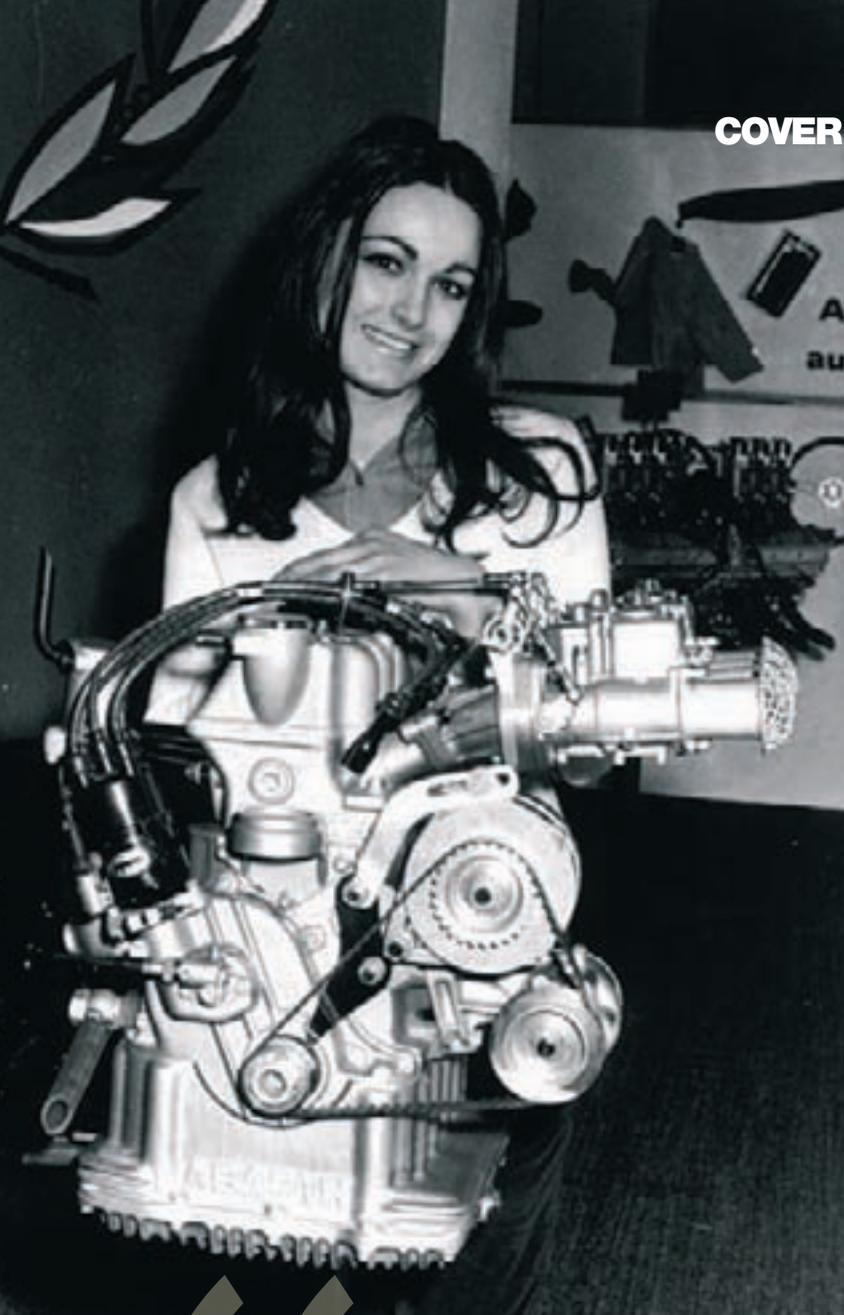
Registro Fiat Italiano

Via Cesare Battisti, 2 - 10123 Torino
Tel. 011-562988

Club Fiat 600 Italia

V.le dei Mille 20 - 20129 Milano





“La 1000 berlina Gruppo 2 fu l'ultimo stadio di sviluppo di un'idea che in poco più di un decennio fece aumentare la potenza della Fiat 600 dagli originali 21,5 a 95 CV”

200 km/h. Velocità alla portata, in quell'epoca, soltanto delle “supercar” e che ancora oggi costituiscono un dato di tutto rispetto per un'utilitaria sportiva, soprattutto considerando l'assenza degli aiuti elettronici, del turbo e delle ormai imperanti distribuzioni con 16 valvole: anzi, addirittura, con l'arcaico sistema della distribuzione con aste e bilancieri, estinto ormai anche nei trattori. Nell'eccezionale quadro prestazionale della 1000 berlina Gr. 2/70 è racchiusa la fantasia, la genialità, la perizia tecnica e la capacità di arrangiarsi, in senso buono, propria non soltanto di Carlo Abarth ma di un'intera generazione di appassionati: dai ragazzini che “truccavano”

lo scooter in cantina, agli uomini della Ferrari, che ci regalavano le emozioni forti della F1. Un periodo d'oro.

TAGLIO CARATTERISTICO

Sopra a sinistra, sempre alla Mostra del '68 il motore con la testa radiale (dal tipico taglio). Si notino i due carburatori doppio corpo e i condotti di aspirazione singoli. A destra, sopra la 1000 fotografata nel 1962 nel cortile dello stabilimento Abarth sullo sfondo delle Fiat 2300 Scoupe del cui collaudo Abarth fu incaricato dalla Fiat. Evidenti le differenze con la Gr. 2/70 più sotto.

Oltre che sulla potenza e sulla velocità, il piccolo mostro costruì il proprio mito sull'assetto abbassato con sospensioni speciali, pneumatici molto larghi e parafanghi di conseguenza molto pronunciati. Tutto ciò conferì alla vettura non soltanto un aspetto molto grintoso, ma anche un comportamento stradale non facile da interpretare ma assai efficace per i piloti che riuscivano a capire come domarla. Un'altra parte del mito nacque dalla livrea giocata su colori esclusivi e decorazioni insolite. Le tinte e i fregi non sono para-

1000 DA LEGGERE

► La Fiat Abarth 1000 vanta per i suoi appassionati collezionisti ed estimatori una discreta bibliografia.

Segnaliamo **Abarth 850 TC e 1000** di Aligi ed Elvio Deganello, 216 pagine in italiano, con oltre 200 illustrazioni b/n e colori. Fa parte della collana Giorgio Nada Editore Storie di macchine e di corse. In Italia costa 39 Euro.

Per chi non ha difficoltà con l'inglese c'è **Fiat 600 & 850 Gold Portfolio AA.VV.**, con 180 pagine e 300 foto b/n e colori. In Italia costa 31 Euro.

La Fiat Abarth 1000 è compresa fra le vetture trattate in opere sul marchio Abarth come **Abarth: l'uomo e le macchine** di Luciano Greggio, con 520 pagine, 600 illustrazioni b/n, 80 foto a colori, testo in italiano, che in Italia costa 98 Euro.



gonabili a quelli delle sgargianti auto da corsa d'oggi, eppure nella loro semplicità riuscirono a comunicare che dentro le forme prese da una tranquilla utilitaria vibrava l'anima insidiosa e pungente dello scorpione nero che nobilitava la calandra.

LA GENESI DELLA TESTA RADIALE

Le principali novità tecniche delle Abarth 1000 Gr.2/70 furono la testa radiale e le sospensioni posteriori con bracci modificati. La testa radiale, per la quale Abarth chiese l'omologazione nel 1968, era una vecchia conoscenza per gli appassionati dello Scorpione. Debuttò nell'autun-

CODA DI VACCA

Nella foto grande, il pilota Arturo Merzario aggiusta i chiavistelli della sua Fiat Abarth 1000 Gr. 5. Servivano come sicurezza perché le porte si aprivano per le vibrazioni. Qui sotto, la presentazione al Salone dell'auto sportiva del '70. Il tubo di scarico era detto "a coda di vacca". Il cartello sul cofano recita: 118 CV a 9200 giri, 198 km/h.

no 1965 con il motore della Fiat Abarth 1000 OTR nella scocca della Fiat 850 Coupé. La nuova testa non derivò da modelli Fiat, ma fu ideata e costruita interamente dalla Abarth. La sua peculiarità sono le camere di scoppio formate da due calotte emisferiche contigue: la più piccola ospita la valvola di aspirazione, la più grande la valvola di scarico. L'ammissione della colonna gassosa avviene tramite quattro condotti singoli serviti da due carburatori a doppio corpo. Così il riempimento delle camere di scoppio è migliore, dato che non ci sono le contropressioni che caratterizzano il flusso nei condotti gemellati nella testa originale della 600.



La testa radiale, per la quale Abarth chiese l'omologazione nel 1968, era una vecchia conoscenza per gli appassionati del Marchio: debuttò nel 1965 sulla 1000 OTR





LO SCORPIONE NELLA STORIA DELL'AUTO

▶ Lo scorpione Abarth non è il solo animale del simbolo di una Casa automobilistica. Aquile, cavallini, cicogne, galli, serpenti, cocodrilli e chi più ne ha più ne metta, sono protagonisti della storia dell'auto. Lo scorpione Abarth però fece scalpore negli anni Quaranta perché raffigurava un animale che non comunica né forza, né velocità, né bellezza, anzi per la maggioranza delle persone è ripugnante. Ma lo scorpione era il segno zodiacale di Carlo Abarth, nato il 15 no-

vembre 1908, e a lui parve benaugurante averlo come emblema dei suoi prodotti. Inoltre pensava che nessuno avrebbe avuto il coraggio di copiarlo. Stilizzato su fondo giallo e rosso, lo scorpione diventò invece popolarissimo e molto copiato, perché il pubblico lo collegò alle utilitarie trasformate in bolidi.

Lo scorpione divenne, un segno graffiante di distinzione e privilegio per i proprietari di utilitarie. Negli anni Sessanta bastava un adesivo con lo scorpione, magari contraffatto, per avere il diritto di sentirsi un "automobilista Abarth", cioè un pilota sicuro, capace, veloce. Sotto questo aspetto il "Mago" non trasformò solo le utilitarie, ma anche i protagonisti del nascente motorismo di massa italiano, che si sentirono assicurati e nobilitati dal magico simbolo. Lo scorpione è rimasto nel marchio Abarth d'oggi come l'eredità di un inestimabile patrimonio di abilità, di vittorie e di passione. Gli elementi grafici sono stati rivisti, ma non hanno perso la loro carica emozionale. Sono rimaste pure la struttura a scudo e le cromie giallo/rosse dal forte sapore "racing".

Insomma, i contenuti del marchio storico si esprimono ora con un linguaggio più moderno per incontrare gli automobilisti del futuro, quelli che non hanno avuto la fortuna di vivere i momenti magici di un automobilismo mitico.



IERI



OGGI



La messa a punto della testa radiale fu laboriosa. Il debutto in pista fu a fine '67 nelle prove per l'Europeo Turismo del 1968, regolato dalle nuove e più permissive norme del Gr. 5

Le attese dei piloti per l'immediata introduzione della miracolosa testa furono deluse. La messa a punto fu laboriosa e il debutto in pista avvenne soltanto nel novembre '67 a Vallelunga nelle prove delle auto per il Campionato Europeo Turismo del 1968, regolato dalle nuove e più permissive norme del Gr. 5. Le due berline di Vallelunga adottarono perciò la testa radiale, il motore montato più in basso e le sospensioni posteriori ridisegnate. Una cambiò il sistema originale delle sospensioni posteriori con una coppia di braccetti paralleli per parte, l'altra adottò un braccio tu-

bolare per parte, come la Fiat Abarth OT 1300 Sport, al posto degli originali 600 in lamiera stampata. Fra le altre modifiche vi fu un nuovo sistema di leve per il comando più preciso del cambio e i parafanghi ingranditi per accogliere ruote più grandi: gli anteriori aumentando l'arco passa ruote, i posteriori ribattendoli dall'interno. All'inizio del 1968 arrivò come una doccia fredda il rifiuto della FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile) di omologare il retrotreno con i bracci paralleli, preferito da Abarth. Sebbene infastidito dalla circostanza, il "Mago" si mise al la-

SCORPIONE MONOPOLISTA

19 marzo 1966, 4 Ore Jolly Club: sulla sopraelevata di Monza una squadriglia 1000 berlina/Corsa Gr.2. Baghetti (30), Cella (31), Swart (27), Steinmetz (28), Marzi (29). La 21 è un esemplare del 1965 di Trivellato guidata da "Matich".



DI NUOVO IN PISTA

► Automobilismo d'Epoca ha portato a Monza questo pezzo di storia delle corse. La vettura è del 1968, telaio numero Abarth 210/1732: fu venduta all'estero per partecipare al Challenge Europeo Turismo '68 e '69. Nei primi anni Settanta fu acquistata dalla Abarth e così modificata da Pino Trivellato. L'ultimo suo pilota è stato Antonio Padolacchia ("Pad"), che dal '73 al '76 ottenne sei vittorie (nella foto, sulla griglia di partenza a Monza



1975). Dal 1976 le Fiat Abarth 1000 non poterono più correre per scaduta omologazione. Così l'auto entrò nel giro del collezionismo: prima in Germania, poi in Gran Bretagna, dove fu acquistata dall'attuale proprietario Anthony Berni (nella foto a sinistra, la macchina come fu ritrovata). Quest'ultimo l'ha affidata al preparatore-pilota Pietro Biselli che l'ha restaurata e preparata per le corse, dove ha vinto il campionato di classe nel 2000 nel 2002 e nel 2003 condotta dal suo proprietario.

voro per aggiornare le berline Gr. 5 alla nuova norma e passò ai bracci tubolari.

La testa radiale (modifica in catalogo con il numero 210G.06.101) si dimostrò finalmente a posto dal punto di vista del rendimento, ma il suo impiego rimase circoscritto alle berline usate con successo nei Challenge Europei Turismo del 1968 e del 1969. Intanto però alcune modifiche delle 1000 Gr. 5 furono omologate anche per le Gr. 2 destinate ai clienti, come le bielle a taglio dritto anziché obliquo, la sospensione posteriore con bracci tubolari, i semiassi con giunti Lobro (n°



PER TUTTI I GUSTI

Dall'alto: il cruscotto della 1000 di serie con tachimetro 600 a scala maggiorata a 150 km/h; la versione "strumento combinato", di serie sui modelli Corsa dal 1963; il "ferro di cavallo", accessorio per la 1000 berlina. Pagina a fianco: l'abitacolo oggi.

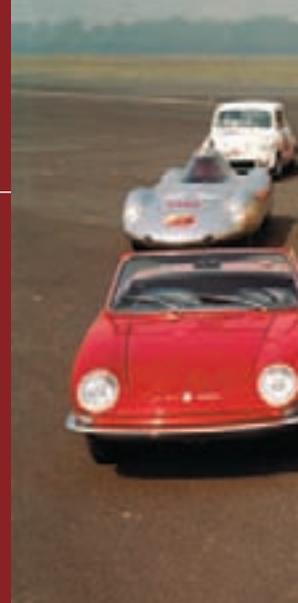


CARLO ABARTH, ORIGINE DEL MITO

► Karl Abarth diventò famoso in Italia per le elaborazioni, ma prima della guerra era già noto in Austria per le sue imprese motociclistiche. Nacque a Vienna il 15 novembre 1908 da madre viennese e padre di Merano. Iniziò a correre in moto da giovanissimo. Imparò allora a spremere il massimo dai motori. Unendo il pragmatismo teutonico alla fantasia italiana sviluppò con rigore soluzioni geniali, in altre parole economiche e vincenti. Su queste iniziò a costruire la sua fama. Ma ci si mise di mezzo la guerra e Abarth si arrangiò trasformando automobili per farle funzionare a carbonella. Tornata la normalità, scelse la nazionalità italiana e cambiò nome da Karl a Carlo. Diventò rappresentante dello studio Porsche in Italia e trattò con la Cisitalia i progetti di un'auto da Gran Premio, di una Sport, di un paio di attrezzi agricoli. Il denaro pagato dalla Cisitalia per quei progetti permise ai familiari di Ferdinand Porsche di liberarlo dalle carceri francesi dove era rinchiuso come prigioniero politico. Quando la Cisitalia chiuse, Abarth creò la sua scuderia rilevandone il reparto corse. Poco dopo avviò la costruzione di accessori, in particolare marmitte e collettori speciali. Nel 1950 sostituì la pubblicità generata dall'onerosa attività agonistica, con quella portata dalle fuoriserie, una all'anno o poco più, che costruiva per passione e che portava al Salone di Torino per richiamare l'attenzione sul suo marchio. Nel 1955 seguì questa prassi anche con la Fiat 600. Poi ebbe una illuminazione e inventò la «derivata 750» con carrozzeria di serie, madre di tutte le utilitarie elaborate. La fornì anche in cassetta di montaggio. Le 600 variamente elaborate portarono centinaia di vittorie e diversi record mondiali. Il clamore dei record spinse la Fiat a chiedere ad Abarth di migliorare attraverso i primati l'immagine della Nuova 500, che stentava a trovare clienti. Carlo centrò l'obiettivo con una berlina carrozzata di serie che infranse sei record mondiali, con un siluro da record che conquistò 29 primati internazionali e con una coupé carrozzata da Zagato che vinse il campionato italiano di classe nel 1958.

In quell'anno una nuova testa bialbero per la 750 GT portò le prestazioni a livelli impensabili e anticipò la 1000 Bialbero, che portò alla Abarth il primo Campionato del Mondo. Nella sua incessante attività Abarth costruì una 1000 coupé con il telaio tubolare e il motore derivato Alfa Romeo Giulietta, realizzò alcune GT eleganti, come le 850 Scorpione/Riviera e le 2200/2400 spider e coupé, le 1600 derivate Fiat, fabbricò per conto della Porsche le 356 Carrera GTL. Nel 1961 dette impulso alla sua attività di costruttore con la berlina 850 TC derivata dalla Fiat 600, alla quale seguirono in un crescendo di successo la 850 TC Nurburgring, la 1000 berlina e le infinite varianti da corsa. Sull'onda del successo Abarth approntò le derivate della Fiat 500, della Fiat 850 e della Simca 1000. Il motore della Simca-Abarth 1300 GT, interamente progettato in Corso Marche, fu il capostipite della serie di motori che equipaggiarono le Sport e i prototipi che caratterizzarono il terzo periodo della storia della Abarth come le utilitarie da corsa avevano caratterizzato il secondo e gli accessori e le show-car avevano caratterizzato il primo.

All'origine nuova svolta ci fu l'accordo stipulato con la Fiat dopo i record della Nuova 500. Sull'onda dell'entusiasmo, i dirigenti della Casa torinese siglarono un accordo per finanziare l'attività agonistica della Abarth con un premio in denaro per ogni vittoria. All'inizio i premi non davano un gettito elevato, ma quando le vitto-





rie iniziarono a crescere, i compensi diventarono importanti. Ecco perché nella seconda parte degli anni Sessanta la produzione delle Abarth elaborate di serie iniziò a perdere importanza, mentre quella delle biposto Sport e Sport Prototipo diventò frenetica con nuovi modelli lanciati a getto continuo. In pratica, Carlo Abarth (nella foto con le amate mele) da fabbricante di automobili si trasformò in fabbricante di vittorie.

Il terzo periodo della sua attività vide quindi il massiccio ritorno alle corse con auto preparate per diverse categorie: dalle turismo alle sport, dalla piccola 595 alla imponente 6000 V12. Nella scalata al successo Abarth ebbe vicini uomini d'eccezione. Renzo Avidano era il guanto di velluto per il suo pugno di ferro, tatto ed esperienza al servizio del reparto corse. Con Avidano lavoravano tecnici sopraffini: Gioachino Colombo e Mario Colucci che con il calcolo trasformavano le idee in disegni. C'era il vice di Avidano, il geometra Marengo venuto dalla Lancia per amore delle corse. Gente che si offriva senza riserve. Abarth, al contrario di Enzo Ferrari, seguiva le corse. Dava ordini dai box e all'occorrenza indossava i celebri guanti bianchi per mettere direttamente le mani su un motore. Voleva essere il primo a provare le sue automobili. Le amava come figlie ed era durissimo con i piloti che secondo lui le maltrattavano. Un fuori-giri feriva la sua sensibilità, un'uscita di strada lo faceva infuriare. Egli aveva un occhio speciale per scoprire giovani talenti. Gli seccò quando Enzo Ferrari gli portò via Arturo Merzario e Jonathan Williams, che lui aveva allevato, ma quando incontrò il costruttore di Maranello rispose tutto in una battuta: *"Che pilota vuoi che ti svezzi per l'anno prossimo?"*.

Paradossalmente il successo nelle corse fu una delle cause che portarono la fine della Abarth come marchio autonomo. Nel 1971, quando si trattò di rinnovare il contratto con Fiat, quest'ultima si accorse che era ben più vantaggioso acquistare la Abarth piuttosto di continuare ad alimentarla con premi. Il mondo intanto era cambiato: la crisi internazionale stava mettendo in ginocchio fior di costruttori, Lancia, Autobianchi e Ferrari avevano già trovato rifugio nell'orbita della Fiat. Abarth non aveva alternative, senza i premi per le corse i suoi bilanci rischiavano il rosso. Proprio per rilanciare le corse nel 1971 aveva impostato i progetti della Autobianchi A112 Abarth e della Formula Italia. Le marmitte avevano ancora rilievo nella sua attività: ne produceva 200.000 l'anno con 260 dipendenti che lavoravano di lena. Ma l'aggravarsi della crisi e il montare dei costi lo fecero cedere. Accettò l'enorme quantità di denaro che la Fiat gli offrì per rilevare l'azienda. Firmò la resa il 15 ottobre 1971 dopo avere preteso la conferma del posto di lavoro per i suoi collaboratori. Egli stesso rimase per un po' consulente della Fiat, poi tornò a Vienna dove all'età di 71 anni perse la gara finale. Per fortuna il patrimonio di conoscenze da lui accumulato non andò disperso perché la Abarth divenne il braccio sportivo del Gruppo Fiat. Le infinite vittorie nei rally delle Fiat 124, X1/9, Rimo 125 e 130, i campionati mondiali delle 131 e Lancia Delta, i campionati del mondo marche delle Lancia LC1 e LC2 fino ai campionati europei e italiano della Grande Punto rally portano la firma di questo geniale tedesco un po' italiano.





EVOLUZIONE DELLA SPECIE

Dall'alto: la Fiat derivazione Abarth 750, primo modello elaborato dalla Casa nel 1955; la 1000 Corsa con targa sul paraurti di Pino Trivellato alla Vermicino-Rocca di Papa '64; tre 1000 Corsa senza paraurti alla 4 Ore di Monza '65; la stessa gara nel '66, box e Baghetti che conduce il gruppone; infine, nel '75 con Pera alla Trento-Bondone.



LA FORMIDABILE STORIA DELLA 1000

Le derivate della Fiat 600 di Carlo Abarth sono nate dall'entusiasmo che accompagnò lo sviluppo dell'automobilismo di massa in Italia. Sono il simbolo dell'ottimismo di una nazione capace di ottenere il massimo dal minimo delle risorse. Sono l'espressione industriale della passione italiana per le elaborazioni. Insomma, le piccole Abarth rappresentano lo spirito giovane del motorismo di massa degli anni Sessanta, quello che ha fatto nascere il mito delle utilitarie da corsa e ha dato dignità agli utenti delle piccole auto. La ricetta per realizzare i piccoli bolidi era semplice: meccanica potenziata e modifiche estetiche poco costose, ma d'effetto, come la calandra personalizzata, le scritte, l'assetto, la coppa alettata e la marmitta speciale. Queste modifiche conquistarono il pubblico e fissarono le linee di sviluppo per tutte le piccole auto sportive in Italia e all'estero.

Le berline Abarth derivate dalla Fiat 600 nacquero nel 1955 con la 750. Nel 1961 debuttò la 850 TC, più potente e costosa quanto bastava agli italiani che intanto

raggiungevano livelli di reddito un poco migliori. Nel 1962 la Fiat Abarth 1000 berlina affiancò la Fiat Abarth 850 TC a un livello di cilindrata e di prezzo un po' superiore. All'esterno si distinse per le scritte 1000 sui parafranghi davanti, sul cruscotto e sul cofano posteriore. Il motore utilizzò il nuovo blocco cilindri tipo AH fuso con gli stampi della vecchia Fiat 600. Il blocco cilindri AH si riconosce perché di lato non è liscio come quello della Fiat 600 D, ma ha il così detto "postiglione" che fungeva da base per il filtro dell'olio. Abarth scelse di partire dal blocco AH grezzo per ottenere un interesse fra i cilindri che permettesse di aumentare l'alesaggio a 65 mm senza problemi. Con l'alesaggio di 65 mm e la corsa di 74 mm, ottenuta con un nuovo albero motore, la cilindrata totale della Fiat Abarth 1000 diventò di 982 cc. La potenza salì a 60 CV.

Le 1000 berlina cominciarono subito a correre e vincere nella loro classe. Nel 1963 Carlo Abarth omologò per le corse i rinforzi sulla scocca, l'assetto abbassato, la pompa della benzina elettrica codice 137C.19.110, lo sfiato per l'olio codice 210.04.400, il porta targa sul paraurti codice 214.99.700, i ganci di sicurezza sul cofano anteriore codice 214.99.001/C, il termometro dell'olio codice 214.99.112, i tralicci alza cofano codice 214.29.001, il radiatore anteriore detto "Tour de France", la marmitta da corsa tipo T 81 e il tromboncino di aspirazione codice 214.22.101. Oltre a fornire i pezzi singoli, Abarth realizzò la 1000 berlina/Corsa 1963 elaborata all'origine con tutti i pezzi omologati per le corse. Nel 1963 le Abarth parteciparono al Campionato Europeo Turismo e il confronto con la concorrenza straniera spinse Abarth a studiare e omologare nuove modifiche per aumentare la competitività. Fra il giugno e il dicembre 1963 omologò il cambio tipo 121 a cinque marce, la frizione Hauserman codice 129.25.000, i semiassi con giunti cardanici tipo ES 723 e le ruote con diametro di 13" e il canale 4 1/2 J. Nel 1964 omologò anche il carburatore a doppio corpo Weber 36 DCL 4 e lo spinterogeno Bosch Z V2/59B1. Nonostante le modifiche, le Abarth 850 TC e 1000 berlina nel Campionato Europeo Turismo 1964 furono battute rispettivamente dalle Saab 96 e dalle Morris Cooper S 970.

Perciò nel 1965 Abarth omologò altre importanti modifiche: le sospensioni anteriori con molle elicoidali, il differenziale autobloccante, i fulcri dei bilancieri montati su cuscinetti ad ago codice 214DD.12.210, il sistema di scarico "4 in 1", il radiatore anteriore acqua-olio codice 214DF.17.520, il radiatore posteriore con la ventola elettrica e la pompa dell'acqua Abarth codice 229.32.000 azionata da una cinghia dentata invece di una cinghia trapezoidale che assorbiva più potenza. Durante l'anno omolo-

gò anche il giunto cardanico sul piantone dello sterzo, per abbassare la posizione di guida, i supporti dell'albero a camme codice 214DF.12.005-C con cuscinetti a sfere, il nuovo filtro dell'olio codice 370710000 e l'alternatore SEV 26689 al posto della dinamo.

Con ciò la 1000 berlina diventò una vera auto da corsa non più adatta all'uso quotidiano e il prezzo finale arrivò a 2.440.000 Lire, molti soldi considerando che la Fiat 2300 Berlina Lusso, l'ammiraglia a sei cilindri, costava 1.873.000 lire. La 1000/Corsa '65 vinse moltissimo, conquistò il Challenge Europeo Turismo nella prima divisione vincendo tutte le nove gare e trionfò nei Campionati Turismo in Italia, Belgio, Jugoslavia, Lussemburgo, Olanda e nel New Jersey. Nel 1966 le 1000 Berlina/Corsa ufficiali subirono poche modifiche: qualche rinforzo in più nella scocca, un radiatore anteriore più grande, le ruote da 7 pollici e continuarono a vincere. Nel 1968 il regolamento del Gruppo 5 permise la testata radiale e le sospensioni posteriori con i bracci tubolari nelle berline che disputarono il Challenge Europeo Turismo. Nella classifica alla metà della stagione del Challenge le 1000 Gr. 5 erano prime assolute, ma la stupida lotta fra i loro piloti escluse la Abarth dalla vittoria assoluta. Alla fine della stagione, in ogni modo, lo Scorpione ottenne una perentoria vittoria di classe. La potenza e la velocità delle 1000 Gr. 5 misero a dura prova la scocca della Fiat 600 rinforzata da Abarth. I piloti raccontarono che le vibrazioni erano fortissime e che le porte rischiavano di aprirsi. Per questo motivo fra le modifiche più strane furono applicati dei catenacci di sicurezza per tenere ben chiusi gli sportelli durante la corsa.

La storia delle Fiat Abarth si concluse nel 1970 con la nuova e ultima versione della 1000 berlina Gruppo 2. Infatti, nel 1971 la Fiat acquistò la Casa dello Scorpione e cessò la produzione di tutti i modelli in listino. Le giacenze di auto e di ricambi furono ceduti a Enzo Osella, che li vendette fino all'esaurimento delle scorte. Da quel momento lo sviluppo delle Abarth derivate dalla Fiat 600 continuò per opera dei preparatori come Samuele Baggioli, Gianni Baistrocchi, Pietro Biselli, Piero Falorni, Nazzareno Fren, Leo Garavello, Giovanni Landi, Giorgio Poggi, Pino Trivellato e altri ancora. La modifica più importante proposta dai preparatori fu l'iniezione Kugelfischer, che tuttavia non prese mai il sopravvento sui carburatori che molti continuarono a impiegare. Grazie alle cure amorose dei loro entusiasti piloti, le Fiat Abarth 1000 continuarono a correre con successo fino alla scadenza dell'omologazione, che avvenne nel 1976. La gara che traghettò dall'attualità alla leggenda la piccola, fenomenale Fiat Abarth si svolse a Magione il 28 novembre. L'ultimo vincitore fu Enrico Pasolini con una 1000 preparata da Gianni Baistrocchi.

Alla fine dell'anno i piloti, in tutto 25, e i preparatori Gianni Baistrocchi e Leo Garavello, interessati al mantenimento in vita delle gloriose Fiat Abarth 850 e 1000 oltre il periodo dell'omologazione, si raggrupparono attorno a Romeo Antonio Galaverni, presidente della Scuderia Tricolore di Reggio Emilia, che si prese l'incarico di portare la questione all'esame della Csaì. Ma il tempo passò, gli entusiasmi furono soffocati dalle difficoltà burocratiche e le berline Abarth andarono in pensione. Ricomparvero nelle gare di autocross e negli slalom prima di trovare una nuova giovinezza nelle gare storiche.

ABITACOLO ALL'INSEGNA DELLA SEMPLICITÀ

Nelle foto a destra, l'abitacolo della 1000 Gruppo 2 fotografata oggi. Tra i dettagli interessanti da notare, l'angusto spazio per i piedi e il triangolo nero sul tunnel della trasmissione: è un accorgimento dell'epoca per appoggiare la gamba destra. Al centro, i pochi interruttori per ventilatore, luci e pompa della benzina sormontati dal termometro dell'olio.

catalogo 114D.38.303/1) e il serbatoio da 70 litri.

Nel 1970 i regolamenti sportivi cambiarono. Il nuovo annesso J lasciò libera la distribuzione per le auto del Gr. 2 (Turismo speciale) imponendo come solo vincolo il sistema di comando. La nuova regola diede il via libera alla testa radiale che, infatti, diventò standard sulle Fiat Abarth 1000 Gr. 2. L'annesso J consentì alla Abarth di impiegare anche valvole di diverso diametro, collettori di nuovo disegno, due carburatori Weber 40 DCOE e addirittura il comando a ingranaggi dell'albero a camme (n° catalogo 214DG.12.002). Le 1000 Gr. 2/70 adottarono anche un nuovo retrotreno pendolare con bracci triangolari (n° catalogo 129.56.028/2 destro e 028/3 sinistro) for-



SCHEDA TECNICA FIAT ABARTH 1000

1000 Berlina (1962)

Numero cilindri:	4 in linea
Raffreddamento:	ad acqua
Distribuzione:	valvole in testa, albero a camme nel basamento
Alésaggio e corsa:	mm 65 x 74
Cilindrata totale:	982,216 cc
Rapporto di compressione:	10,2:1
Potenza massima:	60 CV a 6200 giri
Carburatore:	Solex 32 PBIC
Cambio:	4 velocità + RM
Freni:	ant. a disco, post. a tamburo
Pneumatici:	5,20 x 12
Carrozzeria:	berlina 4 posti 2 porte (derivata Fiat 600)
Passo:	mm 2000
Carreggiata ant.:	mm 1150
Carreggiata post.:	mm 1160
Lunghezza:	mm 3285
Pneumatici:	135 x 12
Peso:	583 kg
Velocità massima:	155 km/h
Prezzo:	£. 970.000

1000 Berlina Corsa (fine 1962)

Come la 1000 tranne:	
Rapporto di compressione:	12,8:1
Potenza massima:	66 CV a 6800 giri
Velocità massima:	165 km/h
Prezzo:	£. 1.389.000

1000 Berlina Corsa (1963)

Come la 1000 Corsa '62 tranne:	
Potenza massima:	68 CV a 6800 giri
Raffreddamento:	con in più radiatore anteriore
Prezzo:	£. 1.419.000

1000 Berlina Corsa (fine 1964)

Come la 1000 Corsa '63 tranne:	
Potenza massima:	78 CV a 8000 giri
Alimentazione:	1 carburatore Weber 36 DCD7
Capacità circuito di raffredd.:	8 litri
Trasmissione:	differenziale autobloccante opt.
Pneumatici:	4,50 x 13 Dunlop Racing
Freni:	a disco sulle quattro ruote
Velocità massima:	185 km/h
Prezzo:	£. 1.644.000

1000 Berlina Corsa (1965)

Come la 1000 Corsa '64 tranne:	
Potenza massima:	85 CV a 7500 giri
Raffreddamento:	radiatore anteriore grande
Sospensioni ant.:	con molle elicoidali aggiunte
Prezzo:	£. 2.440.000

1000/Corsa Gruppo 2 (1967)

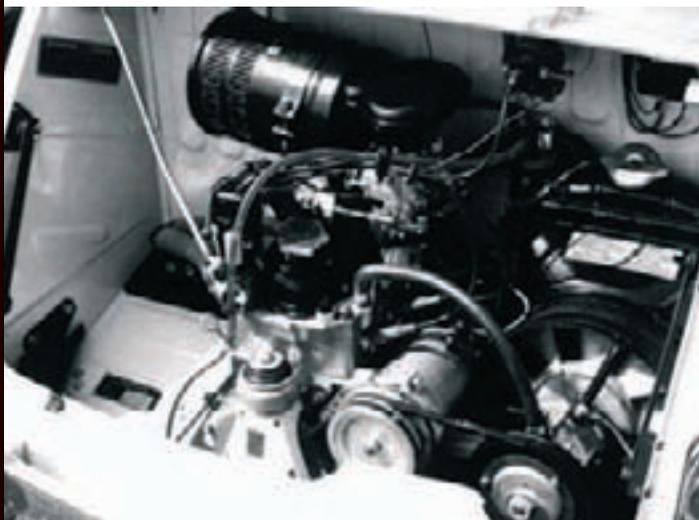
Come la 1000 Corsa '65 tranne:	
Potenza massima:	85 CV a 7600 giri
Cambio:	5 velocità + RM
Freni:	4 a disco
Carreggiata ant.:	1160 mm
Peso:	583 kg
Pneumatici:	4,50 x 13 Dunlop Racing
Velocità massima:	188 km/h
Carrozzeria:	radiatore ant. acqua/olio carenato
Prezzo:	£. 2.790.000

1000/Corsa Gruppo 5 (1968)

Come la 1000 Corsa Gr.2 tranne:	
Alimentazione:	2 carburatori Weber 40 DCOE
Potenza massima:	93 CV a 8000 g/min
Sospensioni posteriori:	con bracci tubolari
Prezzo:	£. 3.000.000

1000 Gruppo 2 (1970)

Come la 1000 Corsa Gr.2 1967 tranne:	
Rapporto di compressione:	13:1
Potenza massima:	95 CV a 8000 giri
Carreggiata ant.:	mm 1215
Carreggiata post.:	mm 1250
Cerchi anteriori:	7.00x13
Cerchi posteriori:	8.00x13
Pneumatici:	4,25/9,50x13
Velocità massima:	200 km/h
Prezzo:	£. 3.710.000



ORIGINALE E PULITA

Il motore della 1000 berlina del 1962: 982 cc, blocco cilindri completamente nuovo, siglato AH ed ottenuto per fusione utilizzando i vecchi stampi della Fiat 600. Sotto: l'ultima gara a Magione il 28 novembre 1976; conduce Enrico Pasolini. nell'altra pagina, alcune viste del motore della 1000 Gr. 2 oggi e il proprietario Tony Berni.

mati da grossi tubi, che descrivevano una geometria diversa da quella originale Fiat.

Nell'ultima sessione di omologazioni del 1969, la CSI (la vecchia CSAI, ndr) ratificò inoltre i finestrini laterali e il lunotto posteriore in plexiglass e i parafanghi anteriori e posteriori di nuovo disegno.

Per aggiornare le vecchie 1000 berlina/Corsa, l'Abarth preparò un kit con i particolari del motore radiale al prezzo di lire 1.050.000.

Il primo aprile 1970 la Fia omologò infine un nuovo cofano aerodinamico di vetroresina, il cui impiego inizialmente fu ammesso solo in circuito, ma poi fu vietato ovunque perché potenzialmente pericoloso in caso d'incidente.



