In fila per TRE

L'utilitaria per eccellenza, negli Anni '60, contribuì in maniera determinante a legare gli italiani al mondo dell'auto, ma permise anche a molti piloti e altrettanti preparatori di avvicinarsi alle corse. Ecco tre "variazioni sul tema" firmate Abarth che testimoniano l'interesse che si creò intorno alla piccola Fiat.

DI FRANCESCO BARONTINI FOTOGRAFIE GREMO

L'uscita della nuova Fiat 500 ha dato modo di tornare a parlare diffusamente anche del famoso modello del passato, da cui eredita non solo il nome, ma anche molti elementi stilistici. La stessa data scelta per svelare la vettura al pubblico non è casuale: proprio il 4 luglio di cinquant'anni fa, infatti, fu presentata la prima Fiat 500. È stato anche questo un modo per rimarcare una volta di più la vicinanza, non solo estetica, tra i due modelli. Ma la 500 del 1957 non fu solo l'utilitaria che motorizzò un'intera nazione, con quasi 4 milioni di esemplari venduti in circa diciott'anni di produzione. Rappresentò anche la preziosa palestra per tanti preparatori e piloti che, su un modello decisamente economico, poterono affinare il loro talento alla guida o nella messa a punto di meccanica e assetti. Innumerevoli aneddoti e prestigiosi successi sono indissolubilmente legati al nome della piccola di casa Fiat e alle numerose varianti che molti preparatori allestirono con più o meno fortuna. Tra loro, un ruolo di primissimo piano fu recitato da Carlo Abarth, che per primo le dedicò le sue attenzioni, contribuendo in maniera decisiva al successo della vettura e stabilendo con essa numerosi record internazionali. Noi di Grace abbiamo riunito tre esemplari di razza usciti dagli stabilimenti dell'azienda dello Scorpione, tutti prodotti in serie limitatissima e dall'elevato valore storico (oltre che economico) e li abbiamo portati in pista. Li abbiamo fatti girare tra curvoni veloci e strette chicane. A vederle girare non si può non rimaner colpiti dalla naturalezza con cui questi tre gioiellini danzano tra i cordoli. Nella speranza che anche l'ultima nata di casa Fiat si cimenti presto nelle competizioni, magari con un bel trofeo monomarca, presentiamo qui di seguito tre esemplari testimoni della massima espressione del lavoro che Abarth svolse sulla 500. Tre "vecchiette" che fecero sognare molti appassionati. E continuano a farlo.

595 SS TETTO RIGIDO

Figlia unica

Partiamo dall'inizio. La Fiat-Abarth 595 viene presentata nel 1963, ha cilindrata maggiorata a 594 cc rispetto alla Fiat 500 (di 499,5 cc) che esce dagli stabilimenti del Lingotto e molte sue parti sono sostituite o riprogettate appositamente. Il corpo del bicilindrico, in ghisa speciale, viene ottenuto attraverso una nuova fusione che permette di ricavare due cilindri in un solo stampo, per migliorarne la resa termica e, quindi, il raffreddamento. Il rapporto di compressione passa da 7:1 a 9,2:1, grazie anche ad un nuovo pistone dal disegno del cielo modificato, vengono sostituiti l'albero a camme e la coppa dell'olio e vengono lucidati i condotti di scarico. Infine, si sostituisce il carburatore di serie (da 26 mm) con un Solex da 28 millimetri, si monta un doppio scarico e una diversa coppa dell'olio con relativa pompa. Tutto il resto, dalle bielle alle valvole alla testa è preso direttamente dal modello di serie, ma opportunamente lavorato per una resa migliore. Pochi mesi dopo, dagli stabilimenti Abarth esce una versione SS (Super Sport) della 595 che, con carburatore Solex 34 PBIC ed un nuovo collettore di aspirazione in lega leggera fuso in un corpo unico con il coperchio delle valvole, eroga una potenza massima di 30 CV.

Piccola coupé

Proprio su questo esemplare nasce il modello della nostra prova. Questa 595 SS, come si legge sul cofano, o esseesse, come riporta la sigla sul cruscotto, risale al 1964 ed è l'unico esemplare assemblato dalla Casa dello Scorpione con tetto rigido aerodinamico. La vettura, infatti, come si vede anche dal libretto, era già stata immatricolata con targa bolzanina, ma è stata poi modificata con l'aggiunta del tetto in vetroresina e immatricolata una seconda volta con la dicitura "carrozzeria chiusa" e non "berlina convertibile" come tutte le altre 595. La SS tetto rigido deriva da una Fiat 500 D (lo si vede anche dal serbatoio che invece della solita forma cilindrica risulta più squadrato), ma si differenzia da questa in molti particolari. All'interno, spicca il nuovo cruscotto, più ricco e complesso rispetto allo stesso modello Fiat, con quattro strumenti circolari ad indicare velocità, regime di rotazione del motore, temperatura dell'olio e livello di pressione, e le spie luminose degli indicatori di direzione e della carica della dinamo. Questo cruscotto era disponibile come optional per la 595 "base" con un esborso di 40.000 lire. Sempre dedicato alla versione SS e sempre acquistabile separatamente per la 595, il volante sportivo a tre razze con stemma Abarth al centro. Come da tradizione, infine, i sedili e i rivestimenti interni sono di colore rosso.

Tetto rigido aerodinamico, cofano motore sempre aperto per un maggior ricircolo d'aria fresca e scritte che ricordano che si tratta di una "Super Sport": non ci sono dubbi che sia un'auto nata per le competizioni.

Un cappello costoso

All'esterno la prima cosa che salta all'occhio, naturalmente, è il tetto rigido aerodinamico. A dirla tutta non è poi così aggraziata, ma forse perché siamo abituati a vedere la 500 con un profilo po-

steriore più curvo e armonioso. L'accessorio era acquistabile separatamente alla considerevole cifra di 135.000 lire (la vettura di per sé costava 650.000 lire). Il tetto copriva la carrozzeria dell'auto da sopra il parabrezza anteriore fino al lunotto posteriore, incorniciando quest'ultimo con dei profili filanti a sbalzo che servivano a diminuire le turbolenze dietro l'auto e ad aumentare di conseguenza l'aerodinamicità. Ci avviciniamo alla macchina per accomodarci alla guida. Allunghiamo automaticamente la mano per afferrare la maniglia ma, col braccio a mezz'aria, correggiamo il tiro verso sinistra. La 595 SS in questione ha ancora l'apertura delle portiere controvento. Verranno modificate solo l'anno successivo, con l'entrata in produzione della 500 F. Il cofano motore, incernierato nella parte alta, e bloccato in posizione quasi orizzontale da vistosi sostegni in metallo per migliorarne il raffreddamento, sembra quasi uno spoiler e rende molto bene l'idea di quanto il motore preparato avesse bisogno di aria fresca. Curiosamente, questo esemplare è stato sottoposto ad un restauro dettagliatissimo durato circa sei mesi e terminato, dopo le ultime ventiquattr'ore ininterrotte di officina, proprio la mattina del 4 luglio, giusto in tempo per sfilare durante la presentazione torinese della nuova 500, come si vede dal badge ancora attaccato al paraurti anteriore.

A sinistra, il particolare del libretto che riporta l'immatricolazione dell'esemplare come "carrozzeria chiusa"; in senso orario, si può apprezzare la qualità del restauro: volante sportivo a tre razze con clacson centrale, cruscotto con quattro indicatori circolari, interni rigorosamente rossi e cofano motore in perfette condizioni.

SCHEDA TECNICA

595 SS Tetto rigido

Motore	posteriore longitudinale, 2 cilindri in linea 594 cc
Alesaggio e corsa	73,5 x 70 mm
Rapp. di compres.	9,2:1
Potenza max	30 CV a 5.000 giri
Coppia max	5 kgm
Alimentazione	1 carburatore monocorpo invertito Solex 34 PBIC
Distribuzione	1 albero a camme, aste e bilancieri
Raffreddamento	ad aria
Sospensioni	indipendenti sulle quattro ruote, anteriori a balestra trasversale, posteriori con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici.
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a 4 marce + RM
Freni	freni a tamburo ø 170,23/480 sulle 4 ruote
Sterzo	vite e rullo
Pneumatici	anteriore e posteriore 125 x 12"
Lunghezza	2.945 mm
Larghezza	1.320 mm
Passo	1.840 mm
Altezza	1.325 mm
Carreggiata	anteriore 1. 161 mm. Posteriore 1.175 mm
Peso	470 kg
Velocità massima	130 km/h
Consumo medio	n.d.
Serbatoio	21 litri
Prezzo nel 1965	650.000 lire + 135.000 lire per il tetto aerodinamico
Prezzo attuale	n.d.

695 SS ASSETTO CORSA

Di più non ce n'è

La prima Abarth 695 viene presentata nel marzo del 1964 al Salone Internazionale dell'automobile di Ginevra. Nasce dalla continua ricerca che da sempre ha caratterizzato la produzione Abarth, ma che sulla piccola 500 ha portato allo sviluppo di numerosissime versioni, tutte caratterizzate da qualche modifica volta a migliorarne prestazioni o comportamento stradale. Inizialmente, la 695 vanta una potenza massima di 30 CV, ma nella sua versione più pepata, siglata anch'essa SS, ne ha addirittura 38 e raggiunge una velocità di punta di 140 km/h. La 695 SS risulta la vettura su base Fiat 500 più performante di tutti i tempi (fatta eccezione per qualche improbabile prototipo). Sebbene con una potenza relativamente elevata, come tutte le 500 Abarth, anche questa usciva dalla fabbrica con i quattro freni a tamburo montati di serie sui modelli Fiat. Il fatto che un impianto più potente fosse fornito solo come optional suscitò all'epoca qualche polemica, ma Abarth, come suo solito, non si fece condizionare.
Di tutte le 695 prodotte, le prime avevano ancora l'apertura delle porte controvento, poi, nel 1965 la Fiat le incerniera anteriormente e l'Abarth, che dipende strettamente dalla produzione di serie della Casa torinese, si adegua e incorpora la modifica nei suoi modelli, ma la sostanza non cambia.

Incollata al terreno

Con una potenza del genere, decisamente significativa per un motore così piccolo, e una cilindrata ormai al limite per gareggiare nella categoria delle vetture con cilindrata fino a 700 cc, la 695 SS non può essere ulteriormente migliorata dal punto di vista delle prestazioni assolute (accelerazione e velocità di punta). Carlo Abarth, però, alla ricerca di un'auto più competitiva, decide di allargare le carreggiate per avere più stabilità nei cambi di direzione e nei trasferimenti di carico. Per questo motivo la carreggiata anteriore passa da 1.120 mm a 1.161 mm e la posteriore aumenta da 1.135 mm a 1.175 mm. Vista di muso, dà l'idea di essere un'auto davvero stabile. Impressione confermata dalle ruote di sezione maggiore, con pneumatici posteriori da 135 o 145 mm anziché 125 mm. Anche il camber cambia, e ora è maggiormente negativo. Altro elemento distintivo della "assetto corsa" rispetto alla prima versione della SS è rappresentato dai ganci di chiusura sul cofano anteriore e dalla sigla presente sulle fiancate che, invece di avere lo stemma con lo Scorpione, sfoggia la scritta Fiat Abarth verniciata in rosso. Lasciata libera in pista, la "assetto corsa" è davvero emozionante. Per quanto l'occasione non consenta di "tirarla" al limite, con il rischio di costose uscite di strada, questa 695 dimostra tutto il suo potenziale, e non è difficile immaginarsela impegnata in serrati duelli sul filo dei secondi.

A destra, una visione del posteriore della 695 SS assetto corsa che mette in risalto le carreggiate allargate; sotto, la vettura in azione: i cerchi Campagnolo da 10" e le ruote maggiorate, insieme ai 38 CV, conferiscono all'auto un comportamento stradale davvero agile e scattante.

Nell'altra pagina, si nota lo stacca batteria necessario per partecipare alle competizioni; In questa pagina, l'abitacolo da corsa e il motore Garavello con cui l'auto ha vinto due Campionati Italiani Velocità e, nel dettaglio, gli iniettori che spruzzavano il carburante direttamente nei tromboncini di aspirazione (ora inutilizzati e sigillati con due tappini rossi). In questo modo la vettura sviluppava una potenza massima compresa tra i 60 e i 70 CV.

Effetto turbo

Sull'esemplare del servizio, una svista del restauratore, che evidentemente si è confuso con un altro modello tra i tanti prodotti in quegli anni dalla Abarth, lo ha portato ad inserire le sigle in metallo. Ma come ha avuto modo di sottolineare l'attuale proprietario del veicolo, quello è l'unico elemento che distingue la sua vettura da quella che usciva dagli stabilimenti Abarth 45 anni fa. L'auto era proposta con i classici cerchi da 12", ma grazie ai parafanghi sagomati più sporgenti, era possibile equipaggiare la assetto corsa con cerchi da 10" (nelle foto quelli prodotti dalla Campagnolo).

L'esemplare della nostra prova ha un passato agonistico di tutto rispetto: ha vinto infatti due Campionati Italiani Velocità su Circuito nel 1974 e nel 1975 e in tempi più recenti, con Giorgio Lovesio (attuale possessore dell'auto), ha conquistato quattro Campionati Italiani della Montagna, dal 1993 al 1996. Questa SS assetto corsa è equipaggiata con un motore ad iniezione preparato da Leo Garavello. Accucciandoci per guardare da vicino dentro il cofano posteriore notiamo subito una strana modifica agganciata ai condotti di aspirazione, ne chiediamo spiegazioni. «*La peculiarità del motore* - ci dice il proprietario - *è rappresentata dagli iniettori sospesi sopra i tromboncini di aspirazione che spruzzavano benzina ad alta pressione direttamente nel carburatore, creando una sorta di "effetto turbo". Garavello è sempre stato una persona molto riservata e non ha mai dichiarato la potenza che si raggiungeva con questa modifica, ma si può affermare con una certa precisione che potesse sviluppare circa 60-70 CV.*» Che dire, peccato che ora il sistema sia staccato e gli iniettori non siano collegati alla pompa della benzina...

SCHEDA TECNICA

695 SS assetto corsa

Motore	posteriore longitudinale, 2 cilindri in linea 689 cc
Alesaggio e corsa	76 x 76 mm
Rapp. di compres.	10,5:1
Potenza max	38 CV a 5.350 giri
Coppia max	n.d.
Alimentazione	1 carburatore monocorpo invertito Solex 34 PBIC
Distribuzione	1 albero a camme, aste e bilancieri
Raffreddamento	ad aria
Sospensioni	indipendenti sulle quattro ruote, anteriori a balestra trasversale, posteriori con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici.
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a 4 marce + RM
Freni	freni a tamburo ø 170,23/480 sulle 4 ruote
Sterzo	vite e rullo
Pneumatici	anteriore 125/135 x 12", posteriore 125/135/145 x 12", a richiesta erano montate ruote da 10"
Lunghezza	2.945 mm
Larghezza	1.361 mm
Passo	1.840 mm
Altezza	1.325 mm
Carreggiata	anteriore 1. 161 mm. Posteriore 1.175 mm
Peso	500 kg
Velocità massima	140 km/h
Consumo medio	n.d.
Serbatoio	21 litri
Prezzo nel 1965	695.000 lire
Prezzo attuale	50.000 euro

595 LUSSO COMPETIZIONE

Il canto del cigno

La terza vettura del servizio rappresenta l'ultima elaborazione Abarth sulla Fiat 500 e risale al 1970. Per ringiovanire l'aspetto della 595 e della 695 e prolungarne le vendite, infatti, dagli stabilimenti Abarth di corso Marche, a Torino, esce un nuovo modello siglato come "Competizione". Le auto, come da sempre accade, sono preparate sulla base della 500 Fiat in vendita in quel momento e sono disponibili quindi nelle versioni F e Lusso. La differenza di allestimento comporta una variazione di peso calcolabile intorno ai 9 chilogrammi, dovuti alla presenza di accessori più numerosi. La Abarth Competizione esordisce sulla versione 595 e, con questa motorizzazione, nei mesi a cavallo tra il 1970 e il 1971, ne vengono prodotti in tutto circa dieci esemplari. Subito dopo, però, è la più grande 695 a divenire oggetto della stessa cura estetica e, in questa motorizzazione con cilindrata maggiorata, la Competizione non viene prodotta in più di quaranta esemplari.

Signora in rosso

In entrambi i casi, esteticamente la Competizione si differenzia dalle altre elaborazioni Abarth per le carreggiate maggiorate, le stesse comparse sei anni prima sulla 695 SS "assetto corsa" e, soprattutto, per la colorazione rossa che interessa la parte inferiore del frontale e delle fiancate. Sebbene sia un orpello puramente estetico, proprio la diversa colorazione rappresenta una novità significativa. Infatti, per la prima volta, va a "sporcare" il bianco candido che da sempre ha contraddistinto le vetture dello Scorpione. A proposito del colore, una curiosità: il famoso bianco Abarth, che esordì nel 1958 si chiamava "avorio chiaro", poi, nel 1963, diventò bianco 233. Quest'ultimo venne nuovamente aggiornato con piccole modifiche nel 1967 e nel 1971, ma erano quasi impercettibili ad occhio nudo. Dal momento stesso in cui entra nella zona box, però, ancora alloggiata sul carrello, non possiamo non notare una certa analogia con la grafica rispolverata da Fiat per i nuovi modelli Abarth su base Grande Punto e Bravo. Dal punto di vista meccanico, la 595 Competizione vantava alcune migliorie rispetto agli esemplari precedenti, ma nessuna innovazione di rilievo. Grazie ad un rapporto di compressione portato a 10,5:1 e ad un carburatore Solex 34 PBIC ereditato dalla "sorella maggiore", poteva erogare una potenza massima intorno ai 34 CV a 5.000 giri al minuto. La velocità massima non subisce particolari incrementi e si attesta, anche per questa versione, intorno ai 130 km/h.

In queste pagine, alcuni dettagli della particolare colorazione della Competizione. Le bande rosse laterali sono molto simili a quelle dei modelli Abarth che verranno commercializzati a breve dalla Fiat. Sopra, sigle su fondo nero: è un'eccezione all'usanza Abarth di usare il rosso per i rivestimenti interni.

Da corsa, con classe

Passando agli interni, la 595 Competizione si differenzia dalle precedenti per la colorazione dell'abitacolo, con sedili e pannelli di rivestimento neri anziché rossi. Sebbene Abarth utilizzasse come base per le sue preparazioni solo vetture Fiat strettamente di serie, e queste ultime offrissero la possibilità di accoppiare al bianco della carrozzeria vari colori degli interni, le 500 Abarth

Nella pagina a fianco, l'abitacolo della Competizione derivato dalla Fiat 500 L, come dimostra anche la strumentazione rettangolare (foto in questa pagina in alto); qui sopra, il particolare della coppa dell'olio modificata e marchiata. A sinistra, carreggiate più larghe e cerchi da 12", anche se sulla Competizione erano disponibili pure da 10".

erano vendute con un abitacolo rigorosamente rosso. La vettura della nostra prova nasce sull'allestimento Lusso e lo si può notare dal cruscotto rettangolare, considerato più elegante del piccolo elemento circolare che invece era presente sulla F, comprendente indicatore di velocità, tachimetro e spie luminose per le luci e per gli indicatori di direzione. Tra gli accessori in vendita come optional c'era una diversa strumentazione a due indicatori circolari dal look più sportivo (costava 35.000 lire), simile a quella presente sulle SS, ma più piccola, per combaciare con gli attacchi di serie. Nella lista degli accessori, la Competizione, come la "assetto corsa" proponeva anche i cerchi Campagnolo da 10" come quelli fotografati sulla 695 SS delle pagine precedenti, al costo di 2.500 lire ciascuno. È strano che oggi, per donare un aspetto più sportivo ad un'auto si impieghino cerchi sempre più grossi e in passato, invece, le 500 da corsa dovessero montare cerchi più piccoli per andar più forte.

SCHEDA TECNICA

595 Lusso Competizione

Motore	posteriore longitudinale, 2 cilindri in linea 594 cc
Alesaggio e corsa	73,5 x 70 mm
Rapp. di compres.	10,5:1
Potenza max	34 CV a 5.000 giri
Coppia max	5 kgm
Alimentazione	1 carburatore monocorpo invertito Solex C34 PBIC
Distribuzione	1 albero a camme, aste e bilancieri
Raffreddamento	ad aria
Sospensioni	indipendenti sulle quattro ruote, anteriori a balestra trasversale, posteriori con molle elicoidali e ammortizzatori idraulici.
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a 4 marce + RM
Freni	freni a tamburo ø 170,23/480 sulle 4 ruote
Sterzo	vite e rullo
Pneumatici	anteriore 125 x 12", posteriore 125 x 12"
Lunghezza	2.945 mm
Larghezza	1.350 mm
Passo	1.840 mm
Altezza	1.325 mm
Carreggiata	anteriore 1.161 mm. Posteriore 1.175 mm
Peso	479 kg
Velocità massima	121 km/h
Consumo medio	n.d.
Serbatoio	21 litri
Prezzo nel 1965	595.000 lire
Prezzo attuale	45.000 euro