PICCOLE MA CATTIVE

di Matteo Comoglio - foto Maggi&Maggi

La storia delle Abarth 595 e 695 ebbe inizio nel novembre 1957, al salone dell'auto di Torino, pochi mesi dopo il lancio della Fiat Nuova 500. Carlo Abarth, che già da qualche anno elaborava con successo le vetture su base Fiat 600, riteneva stimolante estendere la sua gamma di "derivazione" su modelli con un prezzo più accessibile al grande pubblico e la nuova utilitaria Fiat poteva essere un buon trampolino di lancio. L'elaborazione estetica di Abarth rispetto alla 500 di serie consisteva nella verniciatura bicolore, con i due colori separati da un sottile profilo in alluminio lucidato, cerchioni bicolore, gomme a fascia bianca, fregio anteriore cromato con scudetto Abarth e scritte identificative.
La "cura" della meccanica consisteva nella sostituzione dei pistoni con quelli ad alta compressione ma senza aumentare la cilindrata, asse a cammes di diversa fasatura, coppa olio maggiorata in alluminio, carburatore con getti maggiorati e scarico modificato.
Inoltre furono accuratamente lucidati e allargati i condotti della testa e il manovellismo venne equilibrato. Il risultato di tali interventi fu una potenza di 19 CV, e una velocità di punta di oltre 100 km/h; rispetto ai 13 CV e 85 km/h di quella di serie.
La dirigenza Fiat si interessò da subito alla vetturetta elaborata, ritenendo più che soddisfacenti i risultati ottenuti da Abarth. La Casa torinese era alla ricerca di qualche espediente di grande impatto pubblicitario e, come è risaputo, in Italia, nulla esercita un fascino maggiore delle corse e della velocità.
Fu per questo che alcuni mesi più tardi, precisamente il 13 febbraio 1958, Abarth fece scendere sulla pista dell'autodromo nazionale di Monza una Fiat 500 "derivazione Abarth" con l'obiettivo di conseguire alcuni record. Il motore era stato messo a punto e modificato nell'alimentazione e nello scarico, sviluppando 22 CV e velocità di 115 km/h. L'inizio di questa impresa avvenne in sordina e l'interesse della stampa specializzata fu molto limitato, ma fin da subito la piccola 500 dimostrò un'ottima affidabilità, totalizzando 18.000 km in una settimana e conquistando ben sei primati internazionali. Il bicilindrico, pur essendo stato elaborato, dimostrò di essere sufficientemente robusto, così come tutto il resto della meccanica.
Ai tentativi di record assistettero ben nove uomini Fiat che si felicitarono dei risultati con il team di Abarth. Dopo questo successo, Vittorio Valletta chiese di ›

Nella pagina a sinistra, la Fiat 500 Abarth 695 esse-esse sulla pista del Campo Volo dell'Aeroclub Torino, dove in passato posavano le creature di Carlo Abarth. In questa pagina, l'abbattimento di molti record di velocità e resistenza viene sfruttato commercialmente da Fiat e Abarth.

In alto, la 500 trasformata Abarth protagonista delle imprese del 1958, in basso, dettaglio dei record in una brochure dell'epoca.

conoscere Carlo Abarth personalmente. Sino a quel momento fra i due non vi erano mai stati rapporti diretti. La Abarth nel 1958 poteva già essere considerata una realtà industriale a sè stante e un'idea della dimensione aziendale si ricava dalla produzione annuale di marmitte speciali, che era di oltre 100.000 unità all'anno. Dall'incontro di questi due personaggi nascerà finalmente l'accordo che permetterà ad Abarth di ritirare le scocche semicomplete delle vetture per poi essere allestite con i componenti speciali.

Ma oltre a questo accordo industriale, "la chiacchierata" porta una notevole spinta alla messa in cantiere di una versione "pepata" della nuova 500 da parte della Fiat. Poco dopo nascerà la Fiat 500 Sport, con il preciso intento di spopolare nelle competizioni delle microvetture. La cornice per il debutto della 500 Sport sarà la 12 ore di Hockeneim, il 26 maggio 1958, cui partecipano ben 32 vetture di questo modello.
La strategia di marketing consegna un immediato successo nella competizione. La Fiat, essendo decisa ad ottenere il massimo affida la messa a punto delle piccole vetture proprio ai tecnici Abarth, che acquisiscono una notevole competenza nell'elaborazione del bicilindrico.
E' un vero successo e i primi quattro posti sono tutti per la piccola 500 Sport. Il successo della "nuova 500" è spianato e la storia delle piccole Abarth ha inizio proprio qui. Dal 1958, infatti, l'azienda di corso Marche comincia a sperimentare diverse elaborazioni, anche nella carrozzeria, realizzando una 500 carrozzata Zagato (chiamata Fiat-Abarth 500 GT Zagato) studiata appositamente per competere nella classe 500 Gran Turismo. Questa vettura inizialmente monta il motore di 479 cm³ con 23 CV, e successivamente quello della Sport ulteriormente modificato con po-

In alto, in cruscotto e la strumentazione della 595 Abarth esse-esse caratterizzata dalla porte con apertura anteriore; a destra, la stessa vettura con tutti gli accessori disponibili all'epoca, compreso il tetto chiuso con spoiler posteriore.

tenza di 33 CV e velocità massima di 140 km/h.
Parallelamente continua ad essere prodotta la "Fiat 500 derivazione Abarth", e vi è anche la possibilità di acquistare solo il kit di elaborazione in "cassetta di montaggio", installabile sia su vetture nuove sia usate e, proprio in questi anni, nascerà il fenomeno delle "cassette di trasformazione".
Nel frattempo gli anni passano e la Fiat nel 1961 presenta la Nuova 500 modello D, che mostra notevoli migliorie rispetto alla N, inclusa l'adozione del motore potenziato del modello Sport, con cilindrata 499,5 ma con 18 CV.
L'Abarth ha già accumulato anni di esperienza nel campo dell'elaborazione del bicilindrico e i tempi sono maturi per presentare una nuova vettura su base 500, ma nulla succede fino al settembre del 1963, anno in cui viene finalmente presentata la nuova "Abarth 595". Il prezzo è fissato in 595.000 lire, ovvero 1000 lire per centimetro cubo di cilindrata. La produzione iniziale sarà di 70 vetture al mese, ma diventeranno ben presto 250, così da allestire al più presto le 1000 unità necessarie all'omologazione per le corse. Vengono acquistate dalla Fiat le Nuova 500 semicomplete e mantenuto il numero di telaio e motore d'origine, aggiungendo la numerazione Abarth. Il telaio per la 595 è siglato ABA 105 e ABA 205 per il motore.
La vera novità meccanica è il corpo cilindri fuso in un unico pezzo in ghisa speciale nitrurata, questo per garantire una maggior robustezza dell'insieme cilindri-monoblocco; anche i pistoni sono creati su un nuovo disegno e hanno una bombatura sul cielo per avere una maggiore compressione. L'albero a camme è in acciaio ed ha un profilo 35/75, e il carburatore è un Solex 28 PBJ (successivamente anche C28IB2).
Il silenziatore di scarico è speciale, identico a quello della 500 "elaborazione Abarth", ovvero di colore nero con i doppi tubi di scarico cromati di diametro 28 mm denominato "Record Monza" in onore

FIAT ABARTH
504478 GE

FIAT ABARTH

Nella pagina a sinistra, in alto, la 695 Abarth esse-esse, con porte controvento e parafanghi allargati; in basso, la stessa vettura poteva viaggiare con il cofano posteriore aperto. In questa pagina, in alto, l'esemplare del nostro servizio è dotato anche dell'apposito supporto targa; in basso si possono notare bene i supporti per tenere il cofano aperto e il generoso filtro aria della vettura.

dei record del 1958. Curiosamente questa marmitta sarà disponibile come ricambio after market fino agli anni '70 anche per il motore che sarà poi quello dell'erede della 500, la 126.
La pompa dell'olio viene maggiorata, così come la coppa che inizialmente è in alluminio dalla forma simile all'originale e con capacità di 3,5 litri, con una alettatura nella parte inferiore per favorire il raffreddamento e la scritta Abarth nella parte a vista. L'albero motore e le bielle sono originali Fiat, ma equilibrate e lucidate; così è anche per la testata, a cui vengono sostituite le molle valvole con altre più dure, allargati e lucidati i condotti. Tutte queste modifiche riescono a far ottener 27 CV e aumentare il regime massimo di rotazione da 4400 giri/min a 5000. A beneficiare di questo aumento di potenza è anche la velocità massima, che passa ora dai 95 km/h a 120 km/h.
Ma ciò che più colpisce nella guida della piccola vettura è l'aumento notevole dell'accelerazione e

In alto, in motore della 695 esse-esse è abbassato per poter ospitare il carburatore e il filtro di maggiori dimensioni; al centro, i cerchi in lega da 12"; in basso, la mascherina che caratterizza le Abarth 695 esse-esse.

dello spunto rispetto al modello di serie, grazie anche all'aumento del rapporto di compressione che è di 10:1. Freni, sospensioni e cambio rimangono invariati rispetto alla 500 di serie, in quanto ritenuti più che sufficienti per ottemperare all'aumento delle prestazioni. Le modifiche estetiche fanno capire immediatamente di essere su una vettura speciale: infatti, internamente, sul cruscotto di fronte al passeggero è posizionata una scritta identificativa "595" affiancata sulla sinistra da un piccolo scudetto smaltato Abarth & C., sul frontale domina una mascherina nuova simile a quella della 850 TC, ma più semplice, con al centro della griglia lo scudetto con lo scorpione.
Sul cofano anteriore e posteriore presenta invece la scritta "Fiat Abarth" a lettere staccate e cromate e sotto nuovamente la sigla "595", leggermente più grande sul cofano posteriore. Sulle fiancate campeggia a sinistra lo scudetto Abarth attraversato da un fulmine, a destra lo stemma tondo con la dicitura "Campione del mondo".
Esteticamente poco dopo l'avvio della produzione, cambia la mascherina anteriore e diventa più semplice e con la caratteristica forma a freccia che manterrà fino agli anni '70. Anche gli stemmi smaltati sulle fiancate vengono unificati con il tipo "campione del mondo" da entrambe le parti. Meccanicamente viene modificata anche la marmitta, che diventa color alluminio e presenta i tubi di scarico cromati di diametro maggiore. Stesso discorso vale per la coppa olio che diventa più capiente, 4,4 litri, con disegno totalmente differente (molto più alettata e con la scritta in rilievo a caratteri più grandi) e di resa estetica notevole in quanto sporge decisamente di più sotto la traversa posteriore della vettura.
Il successo della piccola vettura elaborata da Abarth è notevole, non solo per chi prevede di utilizzarla nelle competizioni, ma anche fra chi vuole una 500 diversa da tutte le altre e brillante nell'uso quotidiano. Ma l'indole delle vetture Abarth non è certo quella di una semplice vettura e salendo sulla 595 si sente già profumo di competizione. Per soddisfare le aspirazioni dei giovani piloti, cinque mesi dopo, nel febbraio del 1964, viene presentata la "595 SS", con potenza aumentata a 32 CV. Ai numeri di telaio e motore vengono aggiunte due SS. La maggiore potenza viene ottenuta mediante un carburatore Solex 34 PBIC, accoppiato ad uno speciale collettore di aspirazione in lega leggera fuso in un corpo unico con il coperchio punterie. Conseguentemente vengono modificati anche il coperchio filtro aria (ora in alluminio) e il relativo tubo di mandata. Per far sì che il nuovo carburatore non tocchi la paratia superiore del vano motore, viene previsto anche uno spessore di 10 mm per abbassare il motore con i due prigionieri allungati. Oltre alla funzione "pratica", questo spessore è utile

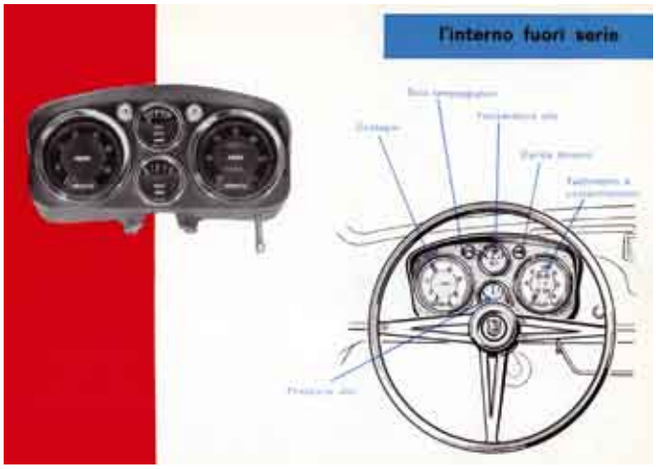
In alto, a sinistra, la scritta Fiat Abarth rossa sulla fiancata della vettura; in alto, a destra, lo stemma con il nome della vettura; al centro, uno stemma contrassegnato dai successi nelle competizioni; in basso, il numero di telaio è localizzato nel vano bagagli anteriore, sotto il parabrezza.

anche per ridurre le vibrazioni e far scendere leggermente il baricentro del motore.
Esteticamente le differenze consistono nell'aggiunta della scritta SS sui cofani anteriore e posteriore (in aggiunta a quelle già presenti "Fiat Abarth 595") e la scritta in corsivo minuscolo per esteso "esse esse" sul cruscotto. Scompare la maniglia di chiusura del cofano motore, che viene sostituita da uno stemma Abarth smaltato e due ganci in gomma nera che sopperiscono alla mancanza della serratura. Anche i ganci in gomma hanno la scritta Abarth in rilievo.
Circa un mese dopo, a marzo, visto l'entusiasmo del pubblico, fanno la loro comparsa al salone di Ginevra le Abarth 695 e 695 SS. La potenza della 695 è di 30 CV con velocità massima di 130 km/h, e un costo di 640.000 lire. La 695 SS è fin da subito destinata alle corse: la potenza è di 38 CV e 140 km/h, il prezzo di 695.000 lire. Le modifiche meccaniche effettuate sulla 695 sono più sostanziali e contano su un motore "quadro". Viene infatti montato un albero motore del tutto nuovo, in acciaio ramato con corsa di 76 mm, stessa misura dell'alesaggio.
Anche su questo motore vengono montate le canne cilindro fuse in corpo unico e pistoni in lega leggera con cielo bombato. La cilindrata totale così ottenuta è di 699,570 cm^3. Le canne cilindro erano sempre del tipo accoppiato in una fusione unica.
L'asse a camme ha una fasatura adeguata alla maggiorazione della cilindrata, e diventa ora un 40/80.
Le bielle vengono alleggerite e lavorate e viene aumentato il diametro delle valvole di aspirazione e scarico. Questo e la coppa olio rimangono identici a quelli della 595, così come i carburatori. La 695 "normale" monta il Solex 28 PBJ o IMB2, la "SS" invece monta il Solex 34 PBCI.
Esteticamente la mascherina anteriore è sempre la medesima "a freccia", sul cofano anteriore scompare la scritta a lettere staccate e vi rimane solo una scritta cromata "695". Sulle due fiancate rimane lo stemma "Abarth campione del mondo" con sotto una scritta piccola "695". Il cofano posteriore mantiene le due cinghie in gomma nera e lo scudetto sul foro della chiusura; sotto la scritta "695", rimane invece la scritta "Fiat Abarth" a lettere staccate inclinata sulla parte sinistra del cofano motore. Internamente sul cruscotto campeggia il piccolo scudetto con a fianco la scritta "695". I modelli SS hanno ora sia sul cruscotto che sul cofano posteriore le scritte "esse esse" in corsivo per esteso. Dal Febbraio 1964 cominciano ad essere disponibili anche molti accessori per personalizzare la piccola Abarth, tra i quali diversi rapporti al ponte (originale 8/41, optional 8/39-9/41-9/39) e il cruscotto a quattro strumenti Jaeger (contagiri 100 mm, temperatura e pressione olio 52 mm, tachimetro 100 mm) in alluminio verniciato nero.
Da aprile sono disponibili i cerchi in lega di magnesio Campagnolo ed uno stupendo volante sportivo a tre razze in alluminio lucidato con corona in legno e pulsante clacson con lo scudetto. Disponibili anche i cerchi in acciaio autoventilanti Borrani e un tetto aerodinamico in materiale plastico.

In alto, il libretto di uso e manutenzione; in basso, la parentela con la Fiat 500 è evidenziata da molti particolari dell'interno.

Con la presentazione della 695, vengono omologati anche molte componenti per le competizioni, tra cui i cerchi da 10 pollici in lamiera e in lega di magnesio (Campagnolo), i freni anteriori a disco e i pneumatici posteriori 135/12. Sulla 695 i numeri di telaio erano siglati ABA 106 e il motore ABA 206.
Verso la fine del 1964 in Fiat si pensa ad un possibile rinnovamento della 500 che nell'allestimento D era già in produzione da 4 anni. E' così che viene ideata la 500 F, che pur mantenendo la stessa forma della D è una vettura completamente rinnovata, sia nella carrozzeria che nella meccanica. Le modifiche più evidenti sono le porte incernierate anteriormente e il parabrezza anteriore più ampio. Anche la Abarth, che dipende dalla Fiat per le scocche, rende disponibili le sue modifiche su questo nuovo modello.
Grazie alla meccanica già migliorata dalla stessa casa torinese, la 595 aumenterà la sua potenza a 30 CV, mentre negli altri tre allestimenti rimarrà invariata. Su queste vetture ci sarà anche la possibilità di montare pneumatici 135/12 (su tutte e quattro le ruote) e 145/12 (solo per le ruote posteriori).
Per le corse vengono omologati i cerchi in lega da 10 pollici con canale da 5, gli alzacofano posteriori con conseguente riposizionamento della targa sul paraurti posteriore e due tipi di rapportatura del cambio. Nel settembre del 1965 viene esaltata maggiormente la vocazione corsaiola della 695 presentando l'allestimento "Assetto Corsa" che consiste in un assetto ribassato con conseguente ritaratura delle sospensioni e balestra anteriore modificata con occhielli rovesciati. Le ruote posteriori assumono una campanatura molto negativa, aumentano le carreggiate ed i passaruota vengono allargati.
Visto il poco successo ottenuto dalla 695 in versione "normale", quella con carburatore da 28 e 30 CV, nello stesso mese di settembre viene tolta dal listino. Nel 1966 scompaiono da tutti i modelli le scritte cromate sul cofano anteriore, e vengono montati per il cruscotto strumenti Veglia da 80 mm e non più Jaeger da 100 mm. Viene presentato un coperchio punterie

con incorporato un doppio condotto di aspirazione per carburatore Weber da 40.
Nella seconda metà del 1968 la Fiat presenta la nuova e migliorata 500 L (Lusso), arricchita di numerosi accessori fra cui interno più curato, soppressione del foro per il clacson sulla calandra anteriore e tubi di protezione per i parcheggi in aggiunta ai paraurti. Anche sulla 500 F, che continua ad essere prodotta, vengono unificati dei particolari con il modello L, tra cui il frontale e la scritta sul cofano posteriore a rombi. Abarth adegua la produzione a questi rinnovamenti "imposti", modificando la calandrina anteriore, ora non più forata per dare sfogo al clacson, e la scritta sul cofano posteriore cambia inclinazione per conservare le forature di serie.
Le 595 presentano uno scorpione adesivo sulla destra del cofano anteriore e delle strisce sulla fiancate con la scritta "Fiat Abarth 595" in stampatello. Solitamente le strisce sono di colore contrastante rispetto alla carrozzeria. Le 695 presentavano invece una scritta "Fiat Abarth in stampatello sotto i due vetri laterali posteriori.
Nel 1970 viene presentato l'allestimento "Competizione", che ha una particolare livrea con parafanghi riportati in resina colorati in rosso e un trapezio sempre rosso che incornicia il fregio anteriore e sotto questo la scritta "Abarth" a lettere bianche. Anche qui compare lo scorpione adesivo sul cofano anteriore. I cerchi in acciaio sono in alcuni casi bicolore e



In alto lo schema del kit di trasformazione della strumentazione; in basso, gli strumenti della 595 esse-esse, della Jaeger prevedono tachimetro e contagiri, pressione e temperatura olio motore.

hanno il canale da 5 pollici. Nel 1971 vengono vendute le prime teste radiali, la cui caratteristica è che le valvole non sono più parallele all'asse a camme, bensì perpendicolari.
Questo tipo di testata è però molto costosa e difficile da mettere a punto e viene abbandonata dopo poco tempo. Nel dicembre del 1971 la Abarth viene rilevata completamente dalla Fiat in seguito ad un accordo e qui si conclude la fortunata storia delle bicilindriche Abarth.

CARATTERISTICHE TECNICHE ABARTH 595 (dati della 595SS)

Motore
posteriore a sbalzo, due cilindri in linea, 4 tempi, monoblocco in alluminio inizialmente su base 110D.000 poi 110F.000 con aggiunta di numerazione ABA 205 (ABA 205SS). Testa in lega d'alluminio con guide e sedi valvole riportate con condotti lavorati e lucidati. Alesaggio per corsa 73,5x70, cilindrata totale 593,7 cm³, blocco cilindri gemellato in ghisa speciale e pistoni in lega ad alta compressione. Rapporto di compressione 10:1 (10,5:1). Distribuzione ad aste e bilancieri a due valvole in testa per cilindro, inclinate di 12° rispetto all'asse del cilindro. Raffreddamento ad aria forzata attivata da ventilatore centrifugo coassiale alla dinamo. Lubrificazione a pressione con pompa ad ingranaggi, filtro a rete nella succhieruola e di tipo centrifugo sulla puleggia dell'albero motore, capacità coppa olio: inizialmente 3,5 litri, poi 4,4 litri.

Alimentazione
pompa meccanica sul monoblocco comandata da eccentrico, carburatore monocorpo invertito Solex 28 PBJ o Solex 28 IMB2 (Solex 34 PBCI). Filtro aria a cartuccia di carta sostituibile situato sopra il ventilatore centrifugo.

Trasmissione
frizione monodisco a secco da 140 mm, successivamente con serie F da 155 mm, cambio a quattro marce e retromarcia con comando a leva sul tunnel. Rapporti al ponte 8/41, 8/39, 9/41, 9/39. A richiesta semiassi con giunti cardanici.

Carrozzeria
monoscocca in acciaio trasformabile con tettuccio in tela. Apertura poriere inizialmente in opposizione al senso di marcia, successivamente nel senso di marcia.

Freni
a tamburo sulla quattro ruote, cilindretti con doppio stantuffo, comando idraulico a pedale. Freno di stazionamento a mano con comando sul tunnel.

Impianto elettrico
tensione 12 V con negativo a massa, batteria con capacità di 32 A, dinamo FIAT DSV 90/12/16/3 S da 180 W. Regolatore di tensione FIAT GN 2/12/16. Candele Magneti Marelli CW 240 N a filetto corto.

Sospensioni
anteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti superiori e balestra trasversale fissata elasticamente alla scocca, successivamente balestra ad occhielli rovesciati. Ammortizzatori idraulici telescopici. Posteriori a ruote indipendenti con bracci triangolari e molle ad elica, ammortizzatori idraulici telescopici.

Ruote e pneumatici
cerchi in lamiera d'acciaio 3 ½J12, pneumatici 125/12. Optional cerchi in lamiera ed il lega leggera con canale da 4/4,5/5J12 e gomme 135/12 e 145/12, anche cerchi in lamiera e lega 5J10 e gomme 145/10 o 165/10.

Dimensioni e pesi
lunghezza massima 2970 mm, larghezza 1320 mm, altezza 1325 mm, passo 1840 mm, peso in ordine di marcia 470 kg.

Prestazioni e consumi
potenza max 27 CV a 5000 giri, (32 CV a 6000 giri), velocità massima 121 km/h (130 km/h)

CARATTERISTICHE TECNICHE ABARTH 695 (dati della 695SS)

Motore
posteriore a sbalzo, due cilindri in linea, 4 tempi, monoblocco in alluminio inizialmente su base 110D.000 poi 110F.000 con aggiunta di numerazione ABA 206 (ABA 206SS). Testa in lega d'alluminio con guide e sedi valvole riportate con condotti lavorati e lucidati. Alesaggio per corsa 76x76, cilindrata totale 689 cm³, blocco cilindri gemellato in ghisa speciale e pistoni in lega ad alta compressione Albero motore in acciaio ramato. Rapporto di compressione 8,5:1 (10,5:1). Distribuzione ad aste e bilancieri a due valvole in testa per cilindro, inclinate di 12° rispetto all'asse del cilindro. Raffreddamento ad aria forzata attivata da ventilatore centrifugo coassiale alla dinamo. Lubrificazione a pressione con pompa ad ingranaggi, filtro a rete nella succhieruola e di tipo centrifugo sulla puleggia dell'albero motore, capacità coppa olio: 4,4 litri.

Alimentazione
pompa meccanica sul monoblocco comandata da eccentrico, carburatore monocorpo invertito Solex 28 PBJ o Solex 28 IMB2 (Solex 34 PBCI). Filtro aria a cartuccia di carta sostituibile situato sopra il ventilatore centrifugo.

Trasmissione
frizione monodisco a secco da 140 mm, successivamente con serie F da 155 mm, cambio a quattro marce e retromarcia con comando a leva sul tunnel. Rapporti al ponte 8/41, 8/39, 9/41, 9/39. A richiesta semiassi con giunti cardanici.

Carrozzeria
monoscocca in acciaio trasformabile con tettuccio in tela. Apertura poriere inizialmente in opposizione al senso di marcia, successivamente nel senso di marcia.

Freni
a tamburo sulla quattro ruote, cilindretti con doppio stantuffo, comando idraulico a pedale. Freno di stazionamento a mano con comando sul tunnel.

Impianto elettrico
tensione 12 V con negativo a massa, batteria con capacità di 32 A, dinamo FIAT DSV 90/12/16/3 S da 180 W. Regolatore di tensione FIAT GN 2/12/16. Candele Magneti Marelli CW 240 N a filetto corto.

Sospensioni
anteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti superiori e balestra trasversale fissata elasticamente alla scocca, successivamente balestra ad occhielli rovesciati. Ammortizzatori idraulici telescopici. Posteriori a ruote indipendenti con bracci triangolari e molle ad elica, ammortizzatori idraulici telescopici.

Ruote e pneumatici
cerchi in lamiera d'acciaio 3 ½J12, pneumatici 125/12. Optional cerchi in lamiera ed il lega leggera con canale da 4/4,5/5J12 e gomme 135/12 e 145/12, anche cerchi in lamiera e lega 5J10 e gomme 145/10 o 165/10.

Dimensioni e pesi
lunghezza massima 2970 mm, larghezza 1320 mm, altezza 1325 mm, passo 1840 mm, peso in ordine di marcia 470 kg.

Prestazioni e consumi
potenza max 30 CV a 4900 giri, (38 CV a 5200 giri), velocità massima 130 km/h (140 km/h)

LE "CASSETTE" DI TRASFORMAZIONE

Le Abarth 595 e 695 costavano rispettivamente 595.000 e 695.000 lire, una differenza notevole rispetto alla Nuova 500 di serie che costava 450.000 lire. Per molti quelle 150-250.000 lire facevano la differenza e molti ragazzi vedevano le Abarth come un sogno inarrivabile. Fu per questo che Abarth ebbe la felice intuizione di vendere delle "cassette" per trasformare la propria 500 di serie. Questi "kit" di trasformazione comprendevano tutti i componenti meccanici ed estetici che caratterizzavano le piccole Abarth, e dopo la trasformazione la 500 era identica in tutto e per tutto ai modelli che uscivano da Corso Marche.

Le vetture trasformate per essere in regola con il codice della strada dovevano annotare la modifica sulla carta di circolazione, ma molto spesso in quegli anni si chiudeva un occhio su questo. Esisteva anche la possibilità di portare la propria Nuova 500 negli stabilimenti Abarth e farla trasformare direttamente, inclusa la dicitura annotata sul libretto: "vettura usata trasformata Abarth". Le cassette disponibili erano di tre tipi: la più economica per trasformare la 500 in "500 Abarth", lo stadio intermedio per trasformarla in 595 o 595 SS, e infine la più costosa per trasformarla in 695 o 695 SS.

Particolari della cassetta di trasformazione Abarth, con in evidenza le coppe dell'olio maggiorate, disponibili in diverse misure e gli scarichi.

QUESTA VOLTA UN VERO SCORPIONE

Divertente, veloce, estremamente sicura, la 500 Abarth farà sicuramente strage di cuori Un concentrato di tecnologia rilevabile solo nei segmenti superiori Motore a benzina da 1400 cm³ Turbo Jet 135 CV e 205 km orari

di Gian dell'Erba

Lo Scorpione torna a pungere. Dopo 50 anni rinasce la Fiat 500 Abarth, piccola bomba che abbiamo avuto modo di guidare sul circuito di prova di Balocco. All'ingresso in pista premiamo sull'acceleratore: lo scatto è bruciante (da 0 a 100 km/h in 7,9 secondi). Si avverte subito la potenza del motore a benzina 1400 Turbo T-Jet 16v, con 135 CV a 5500 giri, velocità di punta di 205 km/ora. La coppia massima si ottiene a soli 180 Nm (diventano 206 Nm a 3000 giri in modalità "Sport", premendo

un pulsante sul cruscotto) ed è questo il motivo della fluidità e progressione con la quale il propulsore, coadiuvato dal docile cambio a 5 marce, in brevissimo tempo mette a terra l'intera potenza a disposizione (con dichiarati consumi contenuti: 5 ,4 l/100 km a ciclo combinato).

La 500 normale aveva già dato dimostrazione – seppur volutamente "messa alle strette" – di una notevole tenuta di strada. La versione Abarth, che gode di un assetto ribassato - è dotata di sospensioni anteriori McPherson con barra antirollio, posteriori con schema a ruote interconnesse tramite ponte torcente, anch'esse con barra antirollio - dà sul serio l'impressione di non potersi ribaltare mai, nemmeno a volerlo. Sui curvoni lunghi, così come negli stretti tornanti di Balocco, la vettura è stabilissima, "piatta" ma confortevole e perdona l'errore dei "lunghi" d'entrata che abbiamo volutamente causato nelle traiettorie chiuse: bastano una frenata decisa – efficacissima grazie ai freni anteriori autoventilanti da 284 mm e 22 mm di spessore, dietro da 240 e 11mm e all'HBA (Hydraulic Brake Assistance) – e una scalata di marcia un attimo prima, accompagnata da un leggero rilascio dell'acceleratore per rallentare le ruote motrici e il gioco è fatto, con sicuro inserimento del uso della 500 alla corda. Nell'unico curvone lungo messoci a disposizione e percorso in 4^ piena, una volta impostata la traiettoria non vi è bisogno di mettere prima la vettura in appoggio né apportare correzioni allo sterzo. Naturalmente anche il guidatore sprovveduto è protetto dall'ABS completo di EBD (Electronic Brake Distribution), dall'ESP (Electronic Stability Program), dal sistema antislittamento ASR. E, per la prima volta in questo segmento, il TTC (Torque Transfer Control) che migliora il trasferimento della coppia motore alle ruote ma, soprattutto, garantisce un ottimo comportamento della vettura in curva.

L'abitacolo è decisamente "racing": strumenti con grafica sportiva, ai quali è stato affiancato un manometro analogico che misura la pressione del turbo ed è dotato del "GSI (Gear Shift Indicator), sistema che, con l'accensione a intermittenza di un led, suggerisce al guidatore il cambio di marcia: in modalità Normal per consentire risparmio di carburante, nella Sport pe ottimizzare le prestazioni. Completano la vocazione "corsaiola" il volante a 3 razze con impugnature sagomate per i pollici, la pedaliera in alluminio, il pomello ergonomico del cambio, i sedili avvolgenti con poggiatesta integrato di chiara connotazione Abarth.

Esternamente la grinta della "piccola" (ma non così tanto) è evidenziata anteriormente dall'allungamento del muso per far spazio agli scambiatori di calore del turbo, dalla bassa ampia calandra e da una sottile presa d'aria superiore, sulla quale appoggia lo scudetto con lo Scorpione, da due prese di scambio d'aria laterali corrispondenti ai due intercooler speculari e dalle pinze freni di colore rosso. Di fianco alle maniglie delle portiere sono posizionati gli stemmi Abarth, sotto una striscia rossa sulle fiancate con la scritta e le "minigonne" conglobate nella carrozzeria.. Posteriormente ecco lo spoiler sul lunotto del portellone e due grandi scarichi rotondi, a sinistra e a destra, sul filo basso del paraurti, contraddistinto da un'apertura sui due spigoli per scaricare il calore dei freni. Completano la grinta le ruote con cerchi da 16 o 17 pollici.

Nella pagina a sinistra, la nuova 500 Abarth si ispira nel designa alla sua progenitrice. In questa pagina, in alto, confronto tra la vecchia e la nuova 500 Abarth; in basso, gli interni molto sportivi della nuova 500 Abarth.