

*Fiat-Abarth 850 TC e 1000 Berlina*

# Quelle terribili "600" elaborate di serie

*La formidabile storia delle veloci vetture  
della Casa dello Scorpione nate dalla  
collaborazione tra Carlo Abarth e la Fiat*







**D**a una parte la base meccanica e la carrozzeria della 600, la vettura Fiat più popolare degli Anni Cinquanta e Sessanta, dall'altra la felice intuizione tecnico-commerciale di Carlo Abarth: questi i presupposti del successo delle Fiat-Abarth 850 TC e 1000 Berlina, che furono per quasi un ventennio le protagoniste delle gare della categoria Turismo sulle piste e sulle strade di tutta Italia fino a conquistare importanti risultati anche a livello internazionale.

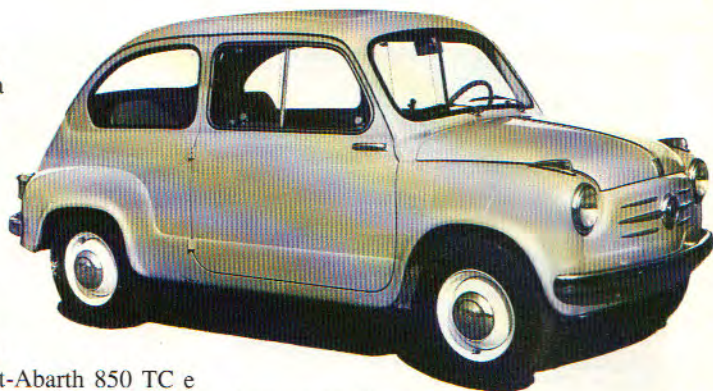
Nel 1949 era iniziata a Torino l'attività della Abarth & C., una società operante nel settore dell'automobilismo sportivo che aveva come emblema uno scorpione smaltato in campo giallo e rosso. Lo scorpione era il segno zodiacale di Carlo Abarth, nato nel 1908 da genitori austriaci e fin da giovanissimo attratto e affascinato dai motori e dalla velocità. Subito dopo la Seconda Guerra Mondiale Carlo Abarth si era stabilito in Italia dove aveva avuto l'occasione di mettere in pratica quanto aveva sperimentato in precedenza. Dopo l'ottenimento della concessione dei brevetti Porsche in Italia e dopo la partecipazione, insieme con lo staff della Cisitalia, ai programmi di studio e progettazione della rivoluzionaria Cisitalia-Porsche, vettura di Formula 1 a quattro ruote motrici, Carlo Abarth rilevò l'attività sportiva della Cisitalia che nel 1948 aveva dovuto chiudere i battenti.

La conquista di campionati italiani con vetture sport, la realizzazione di originali coupé e spider carrozzati dai più famosi nomi italiani e la produzione di collettori, marmitte e applicazioni speciali per auto diedero una prima fisionomia di casa costruttrice alla originaria scuderia creata da un uomo dotato di intuizioni tecniche e commerciali non comuni. Iniziò il periodo delle elaborazioni effettuate su basi meccaniche di grande serie, in prevalenza Fiat.

Qualcuno ha parlato di folgorazione quella che ebbe Carlo Abarth quando nel 1955 fu presentata la Fiat 600, equipaggiata da un 4 cilindri di 633 cc che esprimeva una potenza di poco più di 21 Cv ed una velocità massima di 95 Km all'ora.

L'elaborazione Abarth riguardò soprattutto la meccanica mentre la carrozzeria rimase sostanzialmente immutata. La nuova vettura elaborata su base Fiat 600 era stata pensata come adatta ai giovani, agli appassionati e agli sportivi ma fu acquistata dalle più impensate categorie di persone: quattro piccole ruote, una carrozzeria di dimensioni minime, prestazioni sportive e prezzo contenuto decretarono

*Pagina accanto: la Fiat-Abarth 850 TC del 1962 oggetto del nostro servizio. In questa pagina. Dall'alto nell'ordine: la Fiat 600 del 1955 sulla base della quale Carlo Abarth elaborò una nuova vettura denominata "Fiat 600 derivazione Abarth 750"; la vettura durante il Giro di Sicilia del 1956 e due viste canoniche.*



ben presto il successo di una idea che sarebbe rimasta vincente per molti anni.

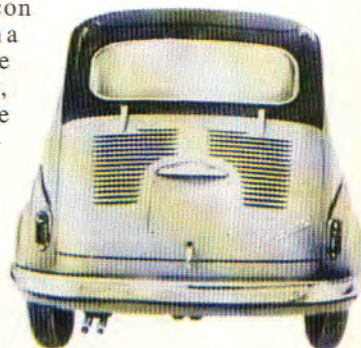
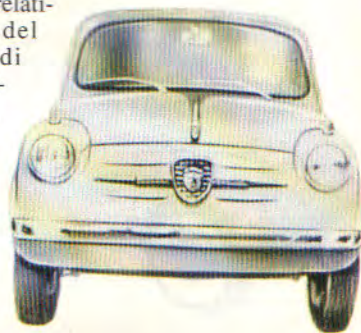
La denominazione "Fiat 600 derivazione Abarth 750" svelava la prima caratteristica dell'elaborazione: la cilindrata era stata portata da 633 a 747 cc grazie alla modifica di alesaggio e corsa da 60x56 a



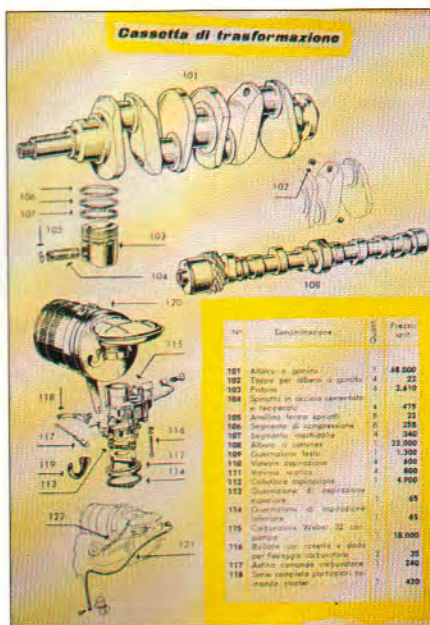
61x64 mm. Con un rapporto di compressione di 9:1 (contro 7,5:1 della 600) la potenza era passata a 41,5 Cv a 5.500 giri/min.; la velocità massima era di 130 Km orari. L'elaborazione aveva previsto la sostituzione degli alberi motore e a

camme, delle valvole con le relative molle, del collettore di scarico e della marmitta, del collettore di aspirazione, del carburatore e della coppa dell'olio; quest'ultima, in lamiera stampata, era stata rimpiazzata da una in lega leggera con alette di raffreddamento e di capacità maggiore.

All'esterno la vettura si riconosceva per un fregio sul cofano anteriore, per la sostituzione del motivo originario della parte anteriore con una calandra in ottone cromato con l'emblema dell'Abarth e due baffi, per le scritte cromate davanti, sulle fiancate e sul cofano posteriore, e per le coppe delle ruote con





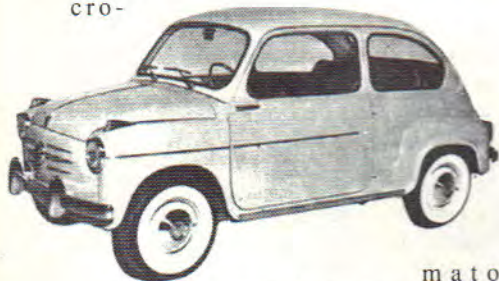


galletti ancora con l'emblema. Accessori erano il contagiri Jaeger in cornice cromata da applicarsi sulla sinistra del cruscotto, le ruote alleggerite autoventilanti, i ganci alzacofano posteriore e il lavacrystalli con comando interno.

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

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

cro-



ma to sulla fiancata e i rostri ai paraurti.

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

Sulla base della Fiat 600 D, nuova versione della utilitaria torinese, venne ap-



prontata nel 1960 la prima Fiat-Abarth 850: si trattava di una ulteriore trasformazione partendo dalla meccanica precedente. Alesaggio e corsa di 62,5x69 mm portarono la cilindrata a 847 cc; tre versioni della trasformazione, che prevedeva potenze di 52, 54 e 57 Cv, rispettivamente



a 6.000, 6.300 e 6.500 giri/min., così da poter raggiungere agevolmente i 135/140 Km all'ora. Le tre versioni si distinguevano per il rapporto di compressione, crescente da 8,8 a 9,9:1 e per i diametri, pure crescenti, delle valvole.

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

La Fiat-Abarth 850, intesa come derivazione dalla Fiat 600, costava nel 1960 intorno al milione di lire a seconda del tipo di trasformazione. Non era certo un prezzo troppo interessante per cercare di massimizzare le vendite. Si faceva strada comunque il concetto di una vettuolina dalle prestazioni brillanti, sia come ripresa nelle singole marce sia come velocità assoluta,

e dalla buona tenuta di strada.

L'occasione buona per il successo commerciale nonché per l'ulteriore affinamento tecnico della 850 venne nel 1961, quando l'Abarth strinse particolari accordi con la Fiat, che avrebbe fornito la 600 non più completa ma priva di tutti i particolari ba-



A sinistra: la 2ª serie della Fiat 600, coi vetri discendenti (sopra); la 3ª serie con la nuova fanaleria anteriore e posteriore e i ripetitori laterali (sotto). Al centro: la Fiat 600 D da cui fu derivata nel 1960 la prima 850 Abarth. Qui sopra: a seguito di particolari accordi fra la Fiat e l'Abarth, nel 1961 ebbe inizio la produzione in serie della prima vettura costruita dalla Casa dello Scorpione su telaio e meccanica della Fiat 600 D. Nacque così la Fiat-Abarth 850 TC che si distingueva davanti per il fregio cromato, la scritta "Fiat" e la calandra con lo scudetto Abarth, ai lati per il marchietto Abarth e dietro per la scritta "Abarth 850 TC".



№	Descrizione	Q	Prezzo unit.
134	Quartiere per montaggio innalzato in acciaio	1	85
135	Molla trapezoidale	4	130
136	Quadrante tubolare	1	3.770
137	Cappi valvole tubolari	1	2.720
138	Reggipiede al dente 8/30	1	34.300
139	Serie cilindri e tree later.	1	6.450
140	Scandali Abarth	1	900
141	Fughi valvole	1	1.900
142	Chiusure Abarth	1	250
143	Serie valvole cronate	1	8.700
144	Serie regge per valvole con anelli laterali di acciaio e allum.	1	9.300
145	Balzo testa elevatore in acciaio R=300 con giunto a flange sfilindato	1	430
146	Quartiere di innalzamento per valvole scolarie tipo Cooper	1	810
147	Disco Cooper	1	250

FORNITURA DELLA CASSETTA COMPLETA L. 255.000

**Pagina accanto e qui a fianco: l'opuscolo pubblicitario relativo alla Fiat 600 derivazione Abarth 750 divulgato nel 1957. Da notare in particolare le pagine relative alla cassetta di trasformazione del motore da 633 a 747 cc, offerta al prezzo di lire 250.000.**

diffusione. Nacque così la Fiat-Abarth 850 Turismo Competizione, in sigla TC, la prima vera vettura costruita dall'Abarth su telaio e meccanica della Fiat 600. Il 4 cilindri di 847 cc con alesaggio di 62,5x69 mm sarebbe rimasto il denominatore comune delle numerose versioni della fortunata vettura torinese fino alla metà degli Anni Settanta.

Il motore della 850 TC stradale del 1961 aveva un rapporto di compressione di 9,2:1 e sviluppava una potenza di 52 Cv a 5.800 giri/min.; ciò consentiva una velocità massima di 140 Km all'ora. La notevole potenza, rapportata al peso della vettura, inferiore ai 600 Kg, contribuiva alla brillantezza delle prestazioni. L'adozione di un filtro a secco dell'aria più grande, del carburatore Solex 32 PBIC, del collettore di scarico a quattro condotti separati e della coppa dell'olio maggiorata e in lega leggera rimanevano una delle caratteristiche della 850. La novità rispetto alle trasformazioni precedenti era l'adozione di serie dei freni a disco sulle ruote anteriori, rimanendo a tamburo quelli delle ruote posteriori. Tale impianto permetteva di adeguare le possibilità di frenata alle prestazioni velocistiche della vettura. I freni delle precedenti 850 trasformate, anche se con una maggiore superficie frenante, a una alettatura trasversale e le ganasce autofrenanti all'avantreno, non erano più sufficienti a garantire una frenata sicura. Si ricorse pertanto all'adozione dei freni a disco, anche se per il momento solo anteriormente.

La carrozzeria rimase quella della 600 D, con le porte incernierate posteriormente, i deflettori orientabili e un numero maggiore di feritoie sul cofano del vano motore. Si distingueva per il fregio cromato, per la scritta Fiat e la calandra con l'emblema Abarth sull'anteriore, per i due

marchietti Abarth sui parafranghi anteriori e per la scritta Abarth 850 TC sul cofano posteriore. Quest'ultimo poteva essere mantenuto sollevato con due aste montate sui fianchi del vano motore, allo scopo di permettere una ventilazione maggiore dello stesso. Le ruote disponevano di cerchi autoventilanti con borchie che portavano il marchio dello Scorpione.

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

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

A richiesta poteva essere montato il radiatore supplementare dell'acqua nella parte inferiore della vettura: una posizione che, se andava bene per le gare di velocità in circuito, si sarebbe rivelata poco protetta nelle gare su strada, specialmente nella regolarità e nei rallies.

Gli accordi particolari di fornitura di vetture base dalla Fiat all'Abarth consentirono di stabilire a 850.000 lire il prezzo della Fiat-Abarth 850 TC. Con una differenza di 40.000 lire in più era in listino la versione Nürburgring, il cui motore sviluppava 55 Cv a 6.500 giri ed una velocità massima di 145 Km all'ora. Con 80.000 lire in più era prevista invece la versione Corsa col motore di 57 Cv a 6.500 giri che

se della trasformazione, come i freni anteriori, l'albero motore, il carburatore e l'impianto di scarico. Grazie a tali accordi fu possibile contenere il prezzo di vendita entro limiti ragionevoli, cosa che, insieme con le ottime caratteristiche tecniche della vettura, permise alla stessa una grande



**Qui sopra: vista d'insieme della 850 TC; da notare le ruote con i cerchi autoventilanti e le borchie portanti il marchio circolare dello Scorpione. A destra: una pubblicità del 1962 che evidenziava l'adozione dei freni a disco anteriori.**

**850 T.C.**  
**FIAT ABARTH**

**VELOCITÀ 140 Km/h**  
**FRENI A DISCO**  
**4 POSTI**  
**MOTORE 52 CV**

La Fiat Abarth 850 TC è stata creata dai tecnici dell'Abarth per chi ama la sicurezza, la velocità e lo sport: una vettura con doti eccezionali in città, sulle autostrade e per gara.

Gli stessi tecnici dell'Abarth progettati delle vetture Fiat Abarth che collezionano innumerevoli vittorie in tutto il mondo e detengono records internazionali e mondiali; costruiscono per Voi la 850 TC.

La miglior garanzia dell'alta qualità e perfetta efficienza della Fiat Abarth 850 TC è costituita dalla lunga esperienza e dagli ininterrotti successi dell'Abarth.

*Lire 850.000*

**ABARTH**

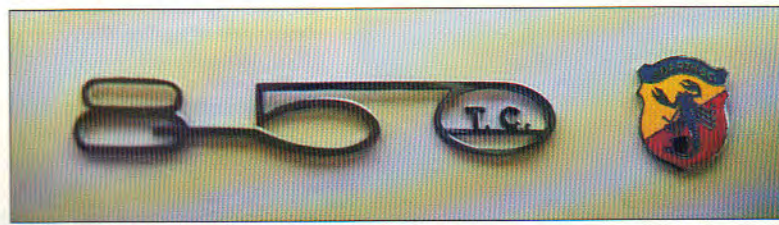
Richieste, prezzi ed informazioni ai Concessionari ABARTH e Commissionari FIAT.

BP CARBURANTI LUBRIFICANTI FERGAT RUOTE FERGAT PISTONI





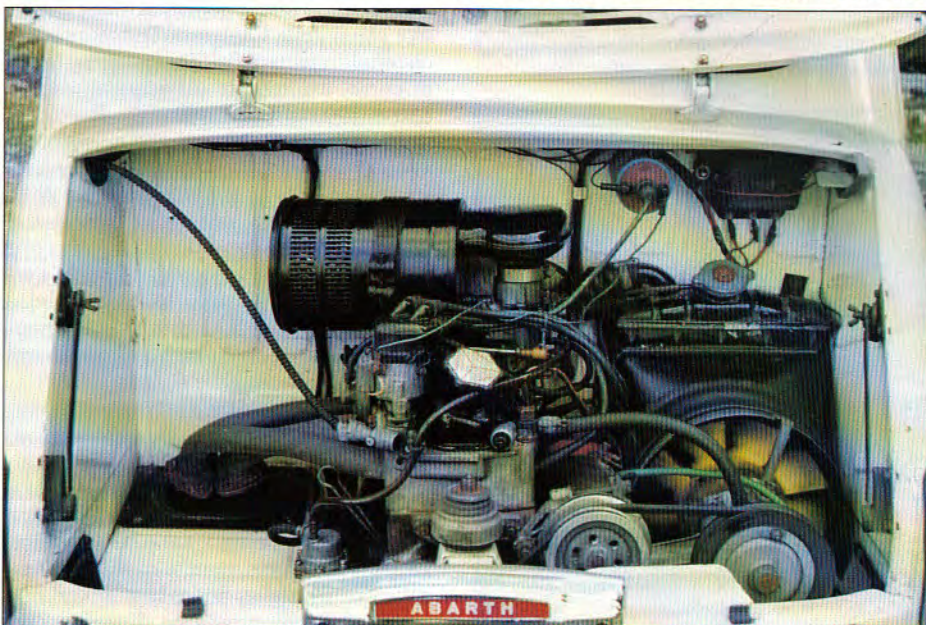
*In alto: vista laterale della 850 TC del 1962. Qui sopra a sinistra: alla vettura sono stati aggiunti i fari fendinebbia e, sotto il paraurti anteriore, il radiatore supplementare dell'acqua. Quest'ultimo accessorio in origine era montato nella parte inferiore della vettura. Qui sopra a destra: vista posteriore col cofano motore chiuso; per consentire una maggiore ventilazione esso poteva sollevarsi mediante due aste montate sui fianchi del vano motore. Di conseguenza la targa posteriore doveva essere spostata in posizione verticale per rispettare il Codice della Strada. Qui a fianco: sulla plancia dal lato passeggero è applicata la scritta "850 TC" affiancata dallo scudetto Abarth sulla destra.*







Qui sopra: la plancia col quadro strumenti e il volante speciale a tre razze appositamente realizzati dall'Abarth. Lo strumento di bordo combinato comprende il contagiri (al centro), il contachilometri totale e parziale e il tachimetro (a destra) e gli indicatori benzina, acqua ed olio (a sinistra); vi sono inoltre le spie dell'olio e della dinamo.



Qui sopra a sinistra: il vano motore; possiamo notare il grande filtro dell'aria, il carburatore Solex 32 PBIC e il collettore di scarico a 4 condotti separati. Qui sopra a destra: un particolare di un'asta di sollevamento del cofano.



Al centro a sinistra: il marchietto Abarth applicato sui parafranghi anteriori. Al centro a destra: la targhetta d'identificazione del telaio e del motore. Sotto: due particolari dell'applicazione della targa posteriore al paraurti.



# ABARTH 1000



VELOCITÀ  
SICUREZZA  
PRESSIONE  
IRATA  
MATA

no non ci furono sostanziali modifiche rispetto alla 850, tranne le ovvie variazioni nelle scritte; di diverso, rispetto al look della 850, c'era l'applicazione della scritta Abarth 1000 accanto al marchietto sui parafranghi anteriori.

Anche per la 1000 berlina venne previsto l'allestimento di una versione corsa, potenziata nel motore, capace di 70 Cv e di raggiungere la velocità massima di 170 Km all'ora.

Oltre allo strumento di bordo combinato, l'Abarth prevedeva per i possessori di 850 TC e 1000 Berlina stradali la possibilità di montare il volante fuoriserie in plastica o in legno e i freni a disco posteriori.

In quegli anni le vendite delle vetturine torinesi aumentarono sensibilmente sia per l'uso stradale che per quello sportivo. Dalla seconda metà del 1961 le 850 TC stavano ormai imperversando nelle gare di velocità in circuito e in salita, mentre cominciarono a scendere in gara anche le 1000 con le stesse buone prospettive delle sorelle minori. Il ritorno pubblicitario derivato dalle vittorie nelle gare delle rispettive classi della Categoria Turismo fece sì che molti utenti della 600 D, appassionati di corse, aspirassero all'acquisto di una 850 o 1000 allestite a Torino. E proprio Carlo Abarth cercava di andare incontro alle diverse esigenze della sua clientela, sportiva e non, con l'allargamento della gamma delle sue vetture su carrozzeria della 600 D.

Nel 1963 erano pertanto cinque le versioni messe in listino della casa dello Scorpione: le Fiat-Abarth 850 TC normale, Nürburgring e Corsa e le Fiat-Abarth 1000 Berlina normale e Corsa.

Le 850 TC normale e Nürburgring, ambedue munite di freni a disco anteriori, avevano rispettivamente 52 Cv a 5.800 giri/min. e 55 Cv a 6.000 giri/min.; la velocità massima era di 140 e 145 Km/h mentre costavano 880.000 e 920.000 lire. La versione Corsa, munita di freni a disco sulle quattro ruote, prevedeva motori con rapporti di compressione diversi e crescenti a seconda del tipo di competizione (9,8:1 per le gare di regolarità o rallies, 11,5:1 per le gare di velocità su lunghe distanze, 12,5:1 per le distanze medie, 12,8:1 per le gare in salita). La potenza massima passava pertanto dai 57 Cv a 6.500 giri/min. del motore base ai 62 Cv a 6.800 giri/min. del secondo tipo di motore, ai 64 Cv a 7.000 giri/min. del terzo, fino ad arrivare a quasi 70 Cv del motore da gare in salita. Le velocità oscillavano, a seconda del tipo di motore, da 150 a 170 Km/h. Naturalmente il costo della versione Corsa era proporzionato alle prestazioni della vettura nei vari allestimenti di motore; è evidente che il concetto di vettura veloce a buon mercato si era perso, perché si era di fronte ad una vera e propria vettura da corsa: occorrevano circa 1.300.000 lire per entrare in possesso di uno degli allestimenti base della versione Corsa.

Le Fiat-Abarth 1000 Berlina normale e Corsa si differenziavano per il rapporto di compressione (9,8:1 nella prima e 11,5:1 nella seconda), per la potenza massima (rispettivamente 60 Cv a 6.200 giri/min e 70 Cv a 6.500 giri/min.) e per la velocità massima (155 Km/h e 170 Km/h nell'or-



### CARATTERISTICHE:

N° cilindri	4 in linea
Alesaggio e corsa	65x74
Cilindrata totale	982,12
Rapporto compressione	9,5:1
Coppia massima	Kgcm. 7,5
N° giri corrispondenti	3.000
Potenza massima	60 CV
Potenza fiscale	12 CV
Disposizione valvole	in testa
Albero a camme	1 ad albero
Coppia alla speciale	Kg. 4
Carburatore	1 Solex 32 PBIC

Posizione del motore	posteriore
Posizione leva cambio	a cloche sul pavimento
N° marce	4 - 8M
Rapporto al ponte	9/39
Freni	a disco anter. a tamburo post.
Sospensioni abbassate anter. e poster.	
Capacità serbatoio carburante	lit. 27
Dimensioni (pneumatici)	5,20x12"
Passo	mm 2000
Carreggiata anti-post.	mm 1150/1160
Lunghezza totale	mm 3295
Larghezza totale	mm 1380
Altezza totale	mm 1403
Altezza minima da terra	mm 160
Carrozzeria	Berlina
N° posti	4
Peso vettura	
- in ordine di marcia	Kg. 610
Consumo	6,5 lit./100 Km
Velocità massima	oltre 150 Km/h.
Prezzo listino	Lit. 1.000.000 (franco fabbrica)

MOTORE 1000

Nel 1962 per oltre 200 volte la Vittoria ha avuto un nome: FIAT-ABARTH. Queste vittorie, il compendio insidioso Motore e 3 campioni italiani documentano l'esperienza e la perfezione tecnica raggiunta dalla ABARTH e sono la migliore garanzia per questo magnifico vettura.



MOTORE S



### SUPPLEMENTI

Strumento di bordo combinato Abarth	L. 45.000
Volante Abarth in legno	L. 22.000
Volante Abarth in plastica	L. 16.500
Freni a disco posteriori	L. 50.000

consentiva la velocità massima di 150 Km orari.

Nel 1962 fu continuata la produzione delle tre versioni della Fiat-Abarth 850 TC (la normale, la Nürburgring e la Corsa) con le stesse caratteristiche e i prezzi dell'anno precedente.

In quello stesso anno, sfruttando ancora la struttura originale e gli organi meccanici della Fiat 600 D, fu presentata la Fiat-Abarth 1000 Berlina. Alesaggio e corsa erano passati a 65x74 mm, per cui la cilindrata totale era divenuta di 982 cc; fu aumentato il rapporto di compressione così da ottenere una potenza intorno ai 60 Cv; la velocità massima era di oltre 150 Km all'ora.

Anche nella 1000 erano stati modificati, rispetto alla 600 D, la testa, l'albero a camme, i pistoni, le bielle, i collettori di aspirazione e di scarico e la marmitta; il carburatore fu sostituito col modello 34 PBIC della Solex. All'esterno e all'inter-

*Qui sopra: un depliant della Fiat-Abarth 1000 Berlina del 1963. Qui sotto: una pubblicità relativa alle Fiat-Abarth 850 TC e Nürburgring del 1962.*

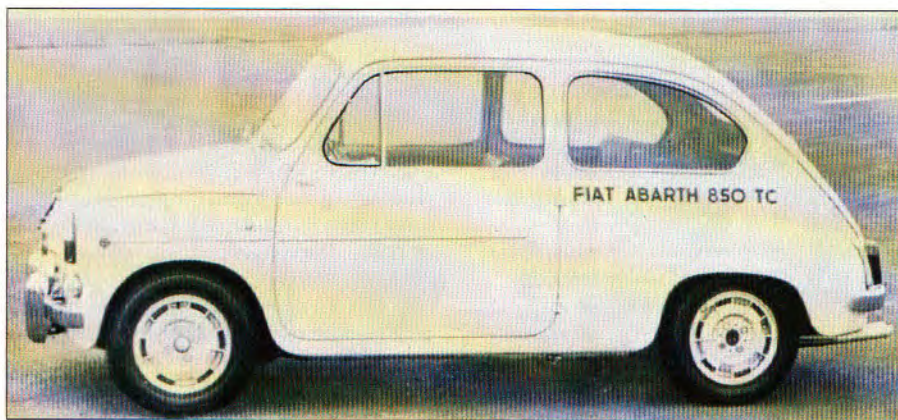
**ABARTH**  
nürburgring

LIRE 890.000  
VELOCITÀ:  
OLTRE 145 Km h.

MOTORE 57 CV.  
FRENI A DISCO  
VELOCITÀ:  
OLTRE 140 Km h.  
LIRE 850.000

FIAT ABARTH  
850 T.C.





*Sulle 850 e 1000 del 1963 il radiatore supplementare era rivestito da una carenatura metallica; i cerchi in acciaio potevano essere sostituiti da quelli in lega leggera.*

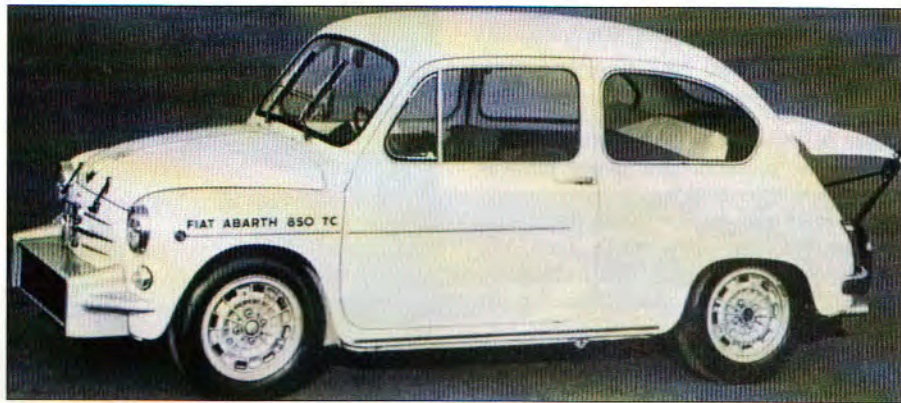
dine). La prima, con freni a disco anteriori, costava un milione di lire mentre la seconda, con freni a disco sulle quattro ruote, era prezzata poco meno di 1.420.000 lire. Esteticamente le 1000 si distinguevano allora, oltre che per le scritte, per il marchio laterale Abarth con la corona d'alloro e la scritta Campione del Mondo, per ricordare la vittoria del 1962 nella categoria GT del Mondiale Marche.

A partire dal 1963 sulle Fiat-Abarth 850 e 1000 cominciava a diventare una componente fissa il radiatore supplementare posto sotto il paraurti anteriore, anziché inferiormente alla vettura, posizione poco felice. Dal semplice radiatore rettangolare sostenuto da due piccole staffe si sarebbe poi passati ad un radiatore che, pur mantenendo le stesse dimensioni, era rivestito da una carenatura metallica che migliorava l'aerodinamica d'insieme del frontale della vettura. Era questo il primo passo verso i grossi radiatori acqua-olio che di lì a poco sarebbero stati montati e che sarebbero stati una delle caratteristiche estetiche più evidenti delle berlinette dello Scorpione.

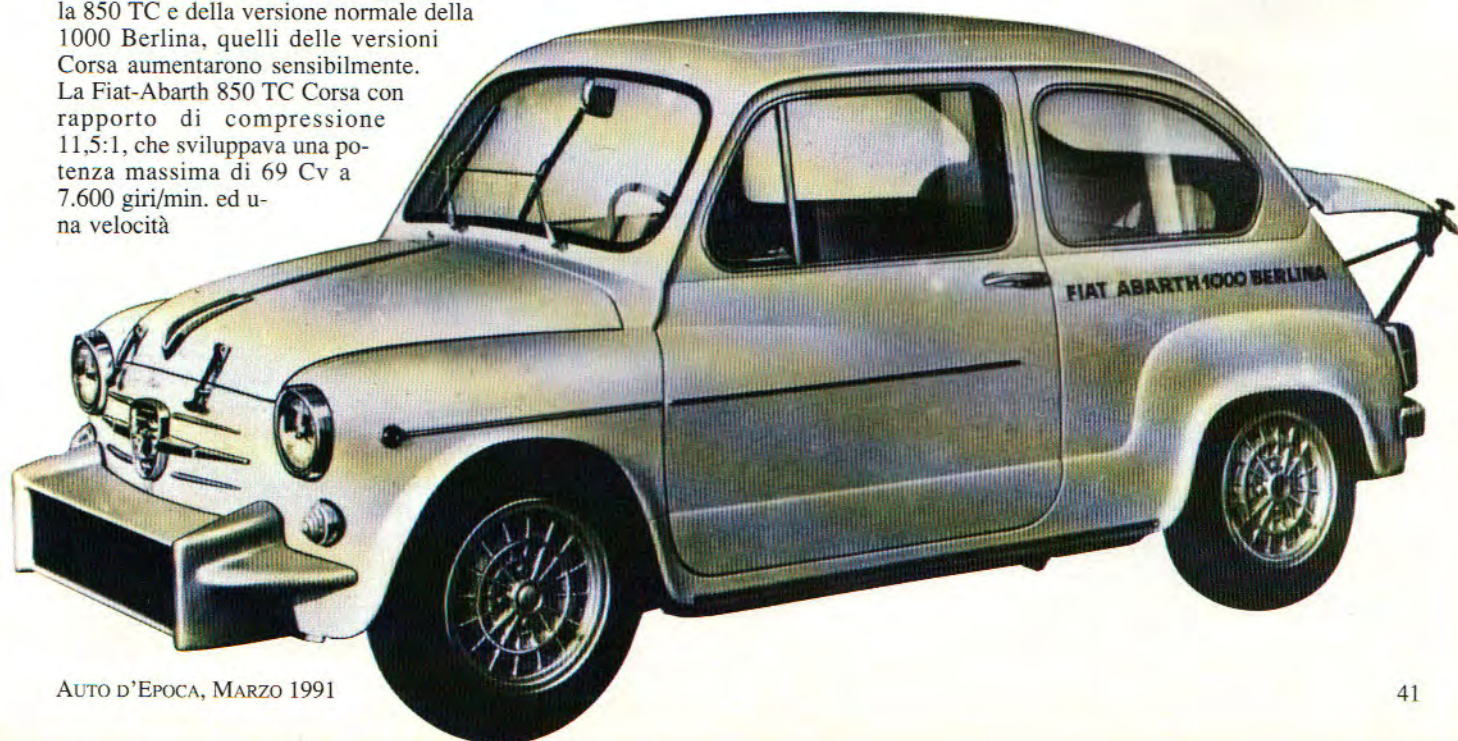
Nel 1964 furono ripresentate le tre versioni della 850 TC e le due della 1000 Berlina, con notevoli quanto inevitabili progressi tecnici nelle versioni Corsa. Pertanto mentre rimasero invariati i prezzi delle versioni normale e Nürburgring della 850 TC e della versione normale della 1000 Berlina, quelli delle versioni Corsa aumentarono sensibilmente. La Fiat-Abarth 850 TC Corsa con rapporto di compressione 11,5:1, che sviluppava una potenza massima di 69 Cv a 7.600 giri/min. ed una velocità

massima di 175 Km/h, costava 1.525.000 lire. La Fiat-Abarth 1000 Berlina Corsa, coi suoi 78 Cv a 7.400 giri/min. e 182 Km all'ora, si poteva acquistare con poco meno di 1.650.000 lire.

Nel 1964 la 600 D subì qualche variazione estetica, compreso l'incernieramento anteriore delle porte: tali variazioni furono subito applicate alle Fiat-Abarth 850



*Nel 1964 le Fiat-Abarth 850 e 1000 adottano la nuova carrozzeria della "600 D" con porte incernierate anteriormente. Nelle versioni Corsa il radiatore anteriore è sdoppiato (acqua ed olio) e carenato da una struttura aerodinamica; altre caratteristiche sono il tergicristallo a pantografo, il cofano motore interamente sollevato, le grosse scritte sulle fiancate e, meccanicamente, i freni a disco sulle quattro ruote.*



e 1000. In questi anni si assiste anche al passaggio dall'adozione dei cerchi autoventilanti in acciaio a quella dei cerchi in lega leggera, alcuni dei quali, come i Campagnolo, sono divenuti, sia per il disegno che per la leggerezza, un classico per le vetture dell'epoca.

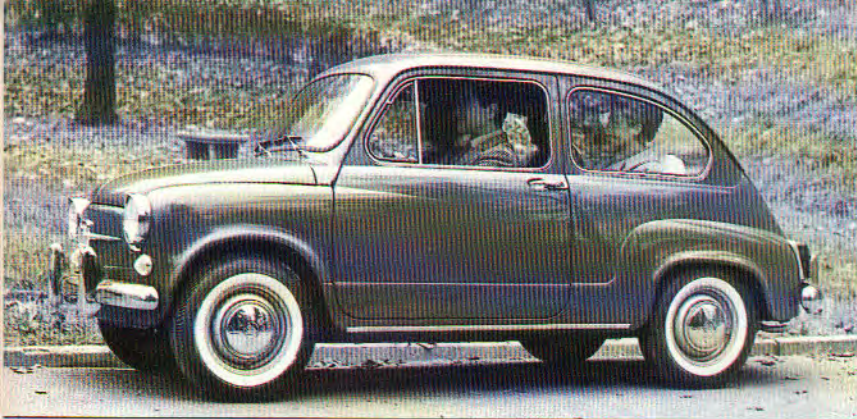
Il successo delle piccole e potenti vetture torinesi continuò soprattutto dal punto di vista delle vendite alla clientela sportiva. Pertanto, a partire dal 1965 l'Abarth mise in listino solamente due modelli: le Fiat-Abarth 850 TC Corsa e 1000 Berlina Corsa. Le vetture erano dotate di serie dei freni a disco sulle quattro ruote, caratteristica che rimarrà costante fino al termine della loro produzione.

Il radiatore anteriore era sdoppiato (acqua e olio) e coperto da una carenatura a "becco di papero", destinata a divenire una caratteristica delle veloci vetture della casa dello Scorpione di quei tempi.

I tergicristalli erano tenuti insieme da un pantografo che permetteva loro uno scorrimento orizzontale più efficace sul parabrezza.

Il motore della 850 col rapporto di compressione di 12,2:1 sviluppava 70 Cv a





*L'ultima versione della Fiat 600 D, un modello preserie in cui manca il ripetitore laterale di direzione.*

8.000 giri/min. mentre la velocità massima passava a 178 Km all'ora; il prezzo della vettura decollava alla cifra di 2.340.000 lire. Con sole 100.000 lire in più si poteva acquistare la 1000, che manteneva le caratteristiche tecniche della versione Corsa dell'anno precedente.

Il cambio a cinque marce, prima disponibile solo su richiesta, divenne una caratteristica fissa per tutti i modelli Fiat-Abarth su carrozzeria della 600 D costruiti in serie dal 1966 in poi.

Il motore della 850 col rapporto di compressione di 12,5:1 erogava 76 Cv di potenza massima e spingeva la vettura a 180 Km orari. Quello della 1000 col rapporto di compressione di 11,5:1 esprimeva ancora 78 Cv ed una velocità massima di 185 Km all'ora.

Agli stessi prezzi del 1965 vennero messe in listino le 850 e 1000 del 1966, vetture che presentavano alcune innovazioni estetiche e tecniche.

In quegli anni la Fiat aveva presentato l'ultima versione della 600 D, quella coi fari anteriori più grandi, con le fiancate pulite senza profili e i paraurti con rostri piccoli gommati. Così, a partire dalle versioni Corsa del 1966 le Fiat-Abarth 850 TC e 1000 Berlina tennero conto delle ultime variazioni della carrozzeria del modello di origine.

Altra innovazione fu l'introduzione di un radiatore acqua-olio ancora più carenato e raccordato alle linee della carrozzeria anteriore. Dal punto di vista tecnico fu altamente innovativa nel 1967 l'adozione della testa radiale, ossia della testa con camere di scoppio polisferiche; così le 850 e 1000 Corsa vennero allestite in due ver-

sioni. Le 850 TC Corsa e Testa Radiale Corsa avevano un motore con un rapporto di compressione di 13:1, che erogava una potenza massima di 76 Cv a 8.000 giri/min. e consentiva una velocità massima di 180 Km all'ora.

Le 1000 Berlina Corsa e Testa Radiale Corsa col rapporto di compressione di 12:1 esprimevano una potenza massima di 85 Cv a 7.600 giri/min. che davano la possibilità alla vettura di raggiungere i 188 Km orari.



*Dal 1966 in poi le Fiat-Abarth 850 TC e 1000 Berlina adottano la carrozzeria dell'ultima Fiat 600 D; da notare il radiatore acqua-olio con carenatura più aerodinamica e la caratteristica fascia laterale con la sola scritta "Fiat Abarth".*



Le due 850 costavano rispettivamente 2.510.000 e 2.840.000 lire, mentre le due 1000 potevano essere acquistate a 2.610.000 e 3.110.000 lire.

Le versioni Testa Radiale Corsa furono il presupposto per la partecipazione delle Fiat-Abarth 850 e 1000 alle competizioni riservate al cosiddetto Gruppo 5, che rappresentava il frutto dell'exasperazione della ricerca tecnologica nelle vetture della categoria Turismo.

Soluzioni di grande raffinatezza meccanica si ebbero anche nelle sospensioni anteriori, dove una barra di electron fu messa al posto della balestra, la cui funzione era svolta da molle elicoidali montate coassialmente agli ammortizzatori, e nelle sospensioni posteriori, dove due bracci oscillanti tubolari sostituirono le sospensioni originali Fiat permettendo il montaggio di pneumatici più larghi e ribassati.

Nel 1968 vennero pertanto presentate le Fiat-Abarth 850 e 1000 Corsa nelle versioni per le gare di Gruppo 2 (Turismo Preparato) e di Gruppo 5 (Turismo Speciale); queste ultime versioni erano poi-

prio quelle equipaggiate di motori con la testa radiale e le sospensioni "pendolari".

La 850 Gruppo 2 aveva un motore con un rapporto di compressione di 12,5:1, con una potenza massima di 76 Cv a 8.000 giri/min. ed una velocità massima di 180 Km/h. La 850 Gruppo 5 erogava una potenza massima di 88 Cv a 8.000 giri/min. ed aveva una velocità massima di 190 Km all'ora. Le due versioni costavano rispettivamente 2.690.000 e 3.610.000 lire.

La 1000 Gruppo 2 aveva una potenza di 88 Cv a 7.600 giri e sviluppava una velocità massima di 188 Km/h. Con la 1000 Gruppo 5 si passava ad una potenza massima di 110 Cv a 7.600 giri/min. mentre la velocità massima diveniva di almeno 195 Km all'ora. Il prezzo di listino superava di sole 100.000 lire quello delle rispettive versioni della 850 Corsa, a riprova della ormai raggiunta omogeneità fra i due modelli che cinque anni prima erano partiti con due cilindrate diverse dallo stesso motore base della Fiat 600 D.

Nel 1969 si mantenne lo stesso standard tecnico e gli stessi prezzi per le due versioni dei modelli Corsa delle 850 e 1000. Intanto le carrozzerie delle formidabili vetture torinesi subivano leggeri ritocchi,





*Qui sopra: una Fiat-Abarth 1000 Berlina Corsa con motore a testa radiale e sospensioni "pendolari" ritratta sulla pista di Monza alla fine degli anni '60.*

specialmente ai passaruota anteriori e posteriori, divenuti più larghi per consentire il montaggio di ruote e pneumatici di maggiori dimensioni nel frattempo omologati.

Con la stagione agonistica 1970 le Fiat-Abarth 850 e 1000 assunsero una vera e propria fisionomia di vetture da corsa sia dal punto di vista estetico che da quello delle prestazioni. Vennero omologati nuovi e più grandi parafranghi posteriori realizzati in fibra di vetro e vennero ulteriormente allargati i passaruota anteriori. La carrozzeria era ormai la silhouette delle forme originarie della 600.

Anche il cofano posteriore, che fino all'anno precedente era rimasto interamente sollevato, sostenuto com'era da due aste fissate ai fianchi del vano motore, era stato sostituito da un cofano piatto fisso, senza grigliatura, e più aerodinamico. Anche la marmitta era stata sostituita da un terminale che uscendo dal collettore di scarico percorreva l'intera larghezza del vano motore fino al limite destro dello stesso.

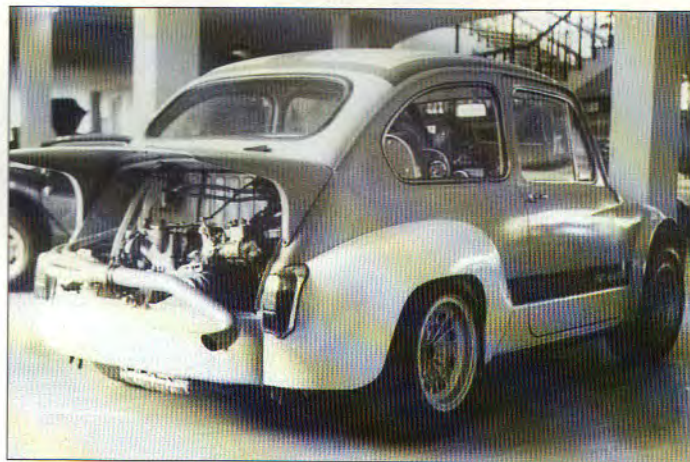
Le berlinette torinesi avevano ormai superato la potenza massima di 110 Cv a

ben oltre 8.000 giri/min. e potevano agevolmente raggiungere la velocità massima di 200 Km orari.

Nel 1971 l'Abarth entrò a far parte del gruppo Fiat ma la tradizione consolidata dell'impegno agonistico delle Fiat-Abarth 850 TC e 1000 Berlina rimase inalterata fino alla metà degli Anni Settanta.

*Qui a fianco: nel 1970 alla 4<sup>a</sup> Mostra Vetture da Competizione di Torino così si presentava la Fiat-Abarth 1000 Gruppo 2 che sfiorava i 200 Km/h.*

*Qui sotto: una 1000 durante una gara in salita nel 1970; era ormai una silhouette della originaria 600.*



Le omologazioni delle ultime evoluzioni da parte delle autorità sportive consentirono alla 850 di sopravvivere fino al 1975, mentre la 1000 poté correre fino all'anno successivo.

Tutto sommato i due modelli Abarth su carrozzeria della 600 avevano superato a pieni voti l'esame di oltre quindici anni di vita agonistica nella categoria Turismo, senza contare che le loro versioni stradali sono state per tanti anni il simbolo della velocità a buon mercato.

Come la Fiat 600 aveva dato il suo contributo alla motorizzazione di massa degli italiani, così le Fiat-Abarth da essa derivate diedero a molti aspiranti piloti la possibilità di gareggiare senza dover ricorrere, specialmente negli Anni Sessanta, a spese troppo onerose.

Inoltre alcuni piloti avrebbero mosso su quelle berlinette i primi passi di una carriera che sarebbe diventata importante anche a livello internazionale.

Oltre che per l'aspetto puramente agonistico, le Fiat-Abarth 850 e 1000 sono state interessanti dal punto di vista della storia della produzione dell'automobile in quanto uno dei primi esempi di elaborazione in serie della meccanica e della carrozzeria di un modello di base di larga diffusione. E i risultati raggiunti, soprattutto nell'elaborazione dei motori, dimostrano che lo "scorpione", come altre volte, ha colpito nel segno.

**Carlo Alberto Gabellieri**





*A fianco: la Fiat-Abarth 850 TC vittoriosa alla 500 Km del Nürburgring. Fu così che le versioni più spinte del modello base presero il nome del circuito tedesco.*

Scorpione calcò le scene dello sport automobilistico nazionale ed internazionale con alla guida piloti che in molti casi sarebbero divenuti ufficiali e anche direttori sportivi presso Case di livello mondiale.

Nel 1962 fu il bresciano Marsilio Pasotti, che correva sotto lo pseudonimo di "Pam", a conquistare con una Fiat-Abarth 850 TC il Campionato Italiano nella relativa classe della categoria Turismo.

A partire dal 1963 furono portate in gara sia le 850 che le 1000, che sbaragliarono il Campionato Italiano nelle rispettive classi con piloti privati ma determinati come Ugo De Giorgio e Domenico Romanello.

La 600, come a prima vista lo spettatore più sprovveduto la continuava a chiamare, era invece un piccolo mostro che, a guardarlo bene, oltre alle scritte e ai marchiati diversi, si distingueva soprattutto per il radiatore supplementare dell'acqua posto sotto il paraurti anteriore e per il cofano sollevato su due aste montate sui fianchi del vano motore.

Intanto i possessori di Fiat-Abarth, ma anche di semplici 600, emuli dei piloti delle vetture da corsa, scorrazzavano sulle strade d'Italia oltre i limiti della legalità: infatti non era infrequente imbattersi in vetture col cofano posteriore alzato e, pertanto, con la targa illeggibile. Il codice della strada parlava chiaro: la targa, rispetto alla verticale, non doveva avere una inclinazione superiore a 30° verso l'avanti e a 10° verso l'indietro; il cofano poi non avrebbe dovuto essere troppo aperto.

Giampiero Raffa e Sergio Morando vinsero il titolo nazionale della classe 850 rispettivamente nel 1964 e 1965, mentre il reggiano Achille Marzi, pilota che avrebbe in seguito guidato vetture sport-prototipo ben più impegnative, conquistò il Campionato Italiano della classe 1000 per due anni consecutivi.

Il problema della targa afflisse ancora gli sportivi italiani: quando si pensava che tutto fosse in regola col semplice spostamento della stessa dal cofano al paraurti posteriore, ecco che il codice parlava in maniera chiara ed inesorabile: il bordo inferiore della targa posteriore non doveva essere al di sotto di 30 cm dal piano di appoggio delle ruote, cioè dal suolo. Così la regolarità della posizione della targa posteriore delle 850 e 1000 dipendeva anche dalla taratura delle sospensioni.

Demetrio Martino fu il Campione Italiano della classe 850 nel '66 e nel '67, mentre negli stessi anni la classe 1000 vide il prevalere, rispettivamente, di Mauro Nesti e di Nicola Parenti. Il toscano Mauro Nesti sarebbe divenuto nel giro di pochi anni il castigamatti del Campionato Europeo di velocità in salita alla guida di March, Lola, e Osella.

Al prevalere del colore avorio della maggior parte delle 850 e 1000 che aveva-

*Qui a lato: Fiat-Abarth 1000 in una gara internazionale del '65 (sopra); parata di vetture ufficiali e private nel '66 a Monza (sotto).*



**Le Fiat-Abarth 850 e 1000 negli anni '60 e '70**

## Fucina di campioni

**Carrellata sui risultati conseguiti nelle gare nazionali e internazionali riservate alle vetture della categoria Turismo**

(C.A.G.) Le Fiat-Abarth 850 TC e 1000 Berlina, in particolare nelle versioni Corsa preparate dai migliori specialisti del settore, furono le protagoniste delle gare di velocità in circuito e in salita degli Anni Sessanta e Settanta.

Nell'agosto 1961, alla gara in salita che

da Cesana portava a Sestriere, fece il debutto nel Campionato Italiano Turismo la Fiat-Abarth 850 TC di Teodoro Zeccoli, che coprì gli oltre 10 Km di percorso alla media di 80 Km all'ora.

Da allora in poi, per quindici anni consecutivi, la vetturetta della Casa dello







**In alto:** una 1000 Gruppo 5 a Vallelunga nel 1967. **Nell'ordine da sinistra:** il DS Renzo Avidano, l'olandese Toine Hezemans, Carlo Abarth e l'austriaco Johannes Oertner. **Qui sopra:** la Fiat-Abarth 1000 Berlina Gruppo 2 in gara nel 1971 a Monza.

no partecipato alle gare fino al 1966, a partire dal 1967 cominciarono a spiccare le berlinette colore grigio con la striscia rossa sulla fiancata e con gli scacchi rossi sul tetto. Se poi gli scacchi sul tetto e anche la carenatura del radiatore acqua-olio venivano verniciati di giallo, ciò era dovuto alla fantasia dei singoli piloti privati.

Nel biennio '68 e '69 fu campione ita-

liano delle 850 il bresciano Gian Battista Guarnieri, che correva sotto lo pseudonimo "Gibi", mentre nel '68 Maurizio Campanini vinse il primo dei suoi tre titoli nazionali nella classe 1000. Nel 1969 il toscano Aladino Stefanelli non poté aggiudicarsi il titolo con la sua Fiat-Abarth 1000 Berlina Corsa perché non raggiunse il minimo previsto di punti validi, a

**Dall'alto nell'ordine:** 1000 Berlina alla Bolzano-Mendola del '68; 850 TC alla Saline-Volterra del '69 e alla Trento-Bondone del '69; 1000 Berlina alla Trento-Bondone del '70.

**Qui sotto:** la partenza del Trofeo Deserti del '69 all'autodromo di Imola; le Fiat-Abarth 850 TC conquistano un altro dei numerosi Campionati Italiani Turismo.







**In alto:** 850 TC alla Coppa della Collina del '71 (sinistra) e 1000 Berlina al Bondone del '71. **Al centro:** 850 TC (sinistra) e 1000 Berlina (destra) alla Corsa della Mendola del '72. **Qui sopra:** 850 TC al Bondone del '73 (sinistra) e 1000 Berlina al Trofeo Deserti del '73 (destra). **In basso:** 850 TC al Bondone del '71.

conferma che correre su quel tipo di vettura cominciava a non essere alla portata economica di tutti i piloti privati

Mario Barone nel '70 e il reggiano Edoardo Gatti nel biennio '71 e '72 prevalsero nei campionati italiani riservati alle 850; le vetture erano sempre più variopinte: alcune conservavano le livree dei modelli che avevano corso per la squadra ufficiale Abarth, altre invece assumevano quelle verniciature particolari che identificavano subito i nomi dei piloti al loro passaggio.

Le 1000 più aggiornate si distinguevano

nelle gare svoltesi a partire dal 1970 in poi per i grossi parafanghi posteriori in fibra di vetro che davano alle vetture una grinta tale ed una fisionomia particolare da far dimenticare la loro origine dalla Fiat 600. Inoltre il cofano posteriore non era più quello originale della 600 tenuto su dalle apposite aste ma era una struttura fissa e piatta che dava alla vettura un look del tutto particolare.

Infine l'occhio degli spettatori veniva colpito dal lungo terminale di scarico che attraversava tutto il vano motore.

Maurizio Campanini fece suo il titolo

nazionale 1000 cc negli anni '70 e '71, mentre Dante Gargan risultò il migliore di tutti nel 1972.

Nel 1971 l'Abarth era intanto entrata a far parte del gruppo Fiat e pertanto vetture come le Fiat-Abarth 850 e 1000 erano uscite dal listino e continuavano la loro vita agonistica solo grazie alle omologazioni degli ultimi particolari aggiornati.

Le 850 e le 1000 poterono continuare pertanto la loro rispettosa carriera fino alla prima metà degli Anni Settanta. Piloti privati, come Samuele Valerio, Vittorio Bernero e Nino Campani furono campioni italiani della 850 rispettivamente negli anni '73, '74 e '75, alla guida di vetture che ormai sfioravano i 200 Km all'ora. Il veronese Rino Amighini conquistò invece il titolo delle 1000 nel biennio '73 e '74, mentre Alessandro Binati vinse nel 1975. Nel frattempo anche le 850 potevano montare i larghi parafanghi posteriori in fibra di vetro mentre le 1000 erano ritornate al terminale di scarico diritto ed ora sporgente di almeno venti centimetri dal bordo posteriore della carrozzeria.

A partire dal 1975 dei dettagli della carrozzeria della 600 di venti anni prima era rimasto ben poco: restava la forma d'insieme, con lo stesso andamento curvo del padiglione, la simpatia dell'anteriore e la grinta del cofano motore sollevato. Particolari come il radiatore acqua-olio, i passaruota anteriori, i parafanghi posteriori, i grossi cerchioni in lega leggera coi larghi pneumatici ribassati davano alla vettura una fisionomia tutta particolare da farla apparire una vettura da corsa concepita tale fin dall'origine.

A partire dal 1976 nel Campionato Italiano della categoria Turismo venne abolita la classe 850, mentre le Autobianchi A112 Abarth 58HP cominciavano a rimpiazzare le Fiat-Abarth nella classe 1000. Con l'uscita delle Fiat-Abarth 850 e 1000 dalla scena agonistica, a causa della scadenza del termine di cinque anni di omologazione dell'ultimo aggiornamento, si chiuse un periodo glorioso per il marchio dello Scorpione.

Le berlinette torinesi erano state protagoniste dei Campionati Italiani delle rispettive classi nella categoria Turismo ma avevano brillato anche in manifestazioni e campionati internazionali. Fin dai primi Anni Sessanta si ebbero le vittorie delle 850 TC alla 3 Ore di Sebring e alla 500 Km del Nürburgring, due delle gare di durata più importanti di quei tempi per le vetture Turismo; e fu proprio per ricordare il trionfo sul circuito tedesco che le prime 850 TC coi motori potenziati a 55 e 57 Cv presero il nome di Nürburgring.

Negli anni '65 e '66 l'Abarth conquistò il titolo europeo nel Challenge Turismo, categoria dove fece da mattatrice anche negli anni successivi con le 850 e 1000. E fu proprio in questo tipo di gare a livello internazionale che emersero piloti privati destinati ben presto ad accasarsi anche nella veste di dirigenti sportivi presso le squadre corsa delle migliori Case automobilistiche. Arturo Merzario, Ignazio Giunti, Hans Hermann, Toine Hezemans, Peter Schetty, Klaus Steinmetz, Sandro Uberti, Teodoro Zeccoli, sono alcuni dei primi nomi che ci vengono alla mente. ■





## FIAT-ABARTH 850 TC (1962)

### SCHEDA TECNICA

#### MOTORE

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

#### TRASMISSIONE

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

#### SOSPENSIONI

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

#### STERZO

Tipo a vite e settore

#### FRENI

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

#### RUOTE E PNEUMATICI

Tipo cerchi con pneumatici 135x12

#### CARROZZERIA

autoportante, berlina 4 posti, 2 porte

#### IMPIANTO ELETTRICO

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

#### DIMENSIONI E PESO

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

#### PRESTAZIONI

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

## FIAT-ABARTH 1000 BERLINA (1962)

### SCHEDA TECNICA

Stesse caratteristiche del modello 850 TC, tranne:

#### MOTORE

Cilindrata	cc 982
Alesaggio e corsa	mm 65x74
Rapp. di compressione	9,8:1
Potenza max	Cv 60 a 6.200 giri/min.
Raffreddamento	circuito: 8 litri

#### TRASMISSIONE

Riduzione finale rapporto 9/39

#### DIMENSIONI E PESO

Altezza	minima da terra mm 160
Peso	Kg 610

#### PRESTAZIONI

Velocità max	Km/h 155
--------------	----------

## I CLUB

**Registro Storico Italiano Abarth** c/o Giuseppe Giuffrè, Via Busto Arsizio 40, 20151 Milano, tel. 02/38000975-38000905, fax 02/3081582. Presidente: Giuseppe Giuffrè, Segretario: Sig. Panza.  
**Scorpion Car** c/o Giancarlo Ferri, Via Plan dei Sabelli 24, 00040 Pavana (Roma), tel. 06/9314202.  
**Club Abarth France**, châteaux de Savigny, F21420 Savigny-les-Beaune (Francia), tel. 0033/80.215503. Presidente: Michel Pant.  
**Abarth Archiv "C.A."**, Postfach 100303, D-5900 Siegen (Germania).  
**Abarth Corsa Deutschland IG** c/o Fritz Erckens, Kraemerstrasse 23, D-5100 Aachen (Germania).

*In questa pagina: alcuni dettagli del motore della 850 TC del 1962, la marmitta a due scappamenti e le candele speciali Abarth, le tre spie della fanaleria e i particolari dei tre quadranti dello strumento di bordo combinato.*



## I LIBRI

**Abarth Cars in Colour** Pagg. 16, 23 foto a colori. L. 5.000.  
**Abarth Catalogue Raisonné** di Z. Salazar. Testo in italiano/inglese/francese, cm 26x29, pag. 245, 35 foto a colori e 360 in B/N. L. 120.000.  
**Abarth: Fiat-Simca-Porsche** di P. Braden e G. Schmidt. Testo in inglese, cm 22x28, pag. 160, 300 foto in B/N. L. 50.000.  
**Abarth Guide** di A. Cosentino. Testo in inglese/giapponese, cm 21x29, pag. 422, 16 foto a colori e 600 in B/N. L. 130.000.  
**BM Italia: Catalogo Ricambi** Testo in italiano/inglese, cm

29x21, pag. 274, disegni in B/N. L. 30.000.  
**Abarth: King of Small Cars** di A. Cosentino. Testo in inglese, cm 21x28, pag. 332, 1200 foto a colori e in B/N. L. 70.000.  
**A.O.I.: Abarth Owners International** di A. Cosentino. Rivista semestrale. Testo in inglese, cm 22x29, pag. 105, foto in B/N.  
**Faza Fiat-Abarth-Lancia Bible** di A. Cosentino. Testo in inglese, cm 22x28, pag. 160, foto in B/N. L. 25.000.  
**Fiat & Abarth Tricks** di G. Schmidt. Testo in inglese, cm 22x28, pag. 111, 100 foto in B/N. L. 50.000.  
**Automobile Quarterly** n° 23/1 Articolo di A. Cosentino. Testo in inglese, pag. 13, 21 foto a colori. L. 40.000.

