



## *Fiat 1000 Abarth*

*Por: J.P. Gil*



# Fiat 1000 Abarth

um artigo de: J.P.

Em 1955, nascia pobre, pequenino (3,20 m); enfezado, com um coração fraco, e algo

cidade, com um generoso espaço interior, mas sempre sem grandes correrias, sob pena de

Os Espanhóis (sob a marca SEAT), usavam-nos até à exaustão. Verdadeiros “exércitos”



“amarrecado”, aquele que, inesperadamente, se tornaria num dos míticos carros desportivos italianos, o Fiat 600, criado pelo designer Dante Giacosa.

Era um carro muito popular em toda a Europa, destinado a servir o dia-a-dia de muitas famílias na

o colocarem constantemente a “transpirar”, pois, era o primeiro modelo da Fiat a ter o motor colocado na traseira, e os 4 cilindros com um total de 633 cc e 22 cavalos não davam para mais, muito pensando para chegar aos 95 Km/H.

de “600” transportando, famílias de 4 pessoas, e, com bagagem, lançavam-se à torra dos mais de 40°, pela meseta ibérica, na euforia das férias, à “louca velocidade” de 80 km/hora, em direcção às praias do mediterrâneo, desafiando as mais elementares leis da Física.

# Fiat 1000 Abarth

um artigo de: J.P.

A vida deste carro, cruza-se, no entanto, com a de um Austríaco de origem Húngara, Karl Albert Abarth, que, em jovem, tinha ido para Itália desenhar chassis para bicicletas e motocicletas, e que era louco por velocidade, tendo inclusive, sido 5 vezes campeão da Europa de motocicletas, e até feito uma memorável competição com, o "Oriente-Express", durante cerca de 1300 km...e que, voltara à sua terra, para trabalhar numa fábrica de automóveis, e que curiosamente, criara também, laços de uma franca e duradoura amizade com a família Porsche. Este jovem, por força da depressão que então se verificava nos países germânicos, regressara a Itália, afim de prosseguir com a sua carreira de competição, a qual terminou com um grave acidente numa corrida, na antiga "Jugoslávia". Sorte dos azares, Karl, ao ver o que estava a acontecer com a sua Áustria, decide ficar naquele país, a trabalhar na indústria automóvel, modificando automóveis para trabalharem a "kerosene", o vulgar "tratol", e, foi aqui que Karl ganhou experiência na modificação de motores.

Após a II grande guerra terminar, Karl, ou "Carlo Abarth", juntamente com Rudolf Hruska,

tornam-se os representantes, em Itália da "Porsche Design Company".

Nessa época, o industrial Italiano, Piero Dusio, desejava construir um automóvel de com-



petição, mas, para este, o único homem capaz de tal, estava, nesse momento, preso numa penitenciária francesa, era Ferdinand Porsche. Foi então que Ferry Porsche lhe disse que, se o ajudassem a tirar o pai da cadeia, ele certamente lhe construiria o carro.

Foi então criada uma rede de ajuda, e, Carlo Abarth entrega o dinheiro necessário para o efeito, financiado por Dusio, ao Conde Giovanni Lurani, o qual, por sua vez o entrega ao, já então famoso, piloto "Louis Chiron", o qual, por sua vez o entrega ao seu destino, conseguindo-se dessa forma obter a libertação de Ferdinand Porsche.

Fácil foi para Dusio convencer Abarth a trabalhar na sua "Cisi-

tália", onde foi director técnico e de competição. Com o encerramento desta fábrica, Abarth criou a sua própria empresa a "Scuderia Abarth" conjuntamente com o piloto Guido Scagliarini.

O símbolo do "escorpião", imagem da sua marca, mais não era do que o signo de nascimento de Karlo Abarth.

Nuvolari, fez a sua última prova num "Abarth", em 1949.

Os seus primeiros cinco anos, foram muito duros, pois apenas fabricava acessórios para automóveis.

Tudo mudou precisamente quando chegou ao mercado o tal "enfezadito" Fiat 600.

Sendo uma peça barata, desde logo, o teimoso...e certamente com mau feitio, Austríaco, lhe deu a utilidade desportiva necessária, quer com as suas formas originais, quer aproveitando o seu chassis.

Com tal fórmula "Carlo" iniciou a verdadeira via democratizadora para a competição automóvel, tornando-a mais acessível, às classes menos endinheiradas.

Ainda assim, o "kit Abarth" para o "600", custava quase metade do preço deste...

# Fiat 1000 Abarth

um artigo de: J.P.

No ano seguinte, os "Abarth" ganhavam já provas, salientando-se os 3 primeiros lugares na classe 750 cc nas Mil Milhas, na qual chegaram ao final, 16, dos 20 "Abarth"s que tinham participado no seu início.

O sucesso foi tal que, a "Abarth", passou a ser o suporte de competição oficial, da FIAT, pagan-

D", com um motor de 767 cc, que desenvolvia apenas 29 cavalos, mas, Carlo, redimensionou o motor, para 847 cc, passando a debitar 57 cavalos, atingindo a vertiginosa velocidade máxima de 110 km/hora.

O Kit era composto por uma cambota e volante de motor mais equilibrados, pistões mais

disco à frente, e de um volante e instrumentação desportivos, com conta-rotações e manómetros de óleo e temperatura da água, sendo-lhes, de igual forma, aplicado um sistema de abertura permanente do "capot" traseiro, para que o pequeno motor "respirasse melhor"...e dissipasse melhor o calor.

Posteriormente, surgiu o 1000 TC, com 982 cc, desenvolvendo 88 cavalos às 7600 rpm, alimentado por um carburador Weber de duplo corpo, e, "calçando" já, jantes de 13 polegadas, atingia velocidades na ordem dos 180 km/hora.

Por fim, surgiu o 1000 TCR, (Radiale), cuja potência já ascendia a 120 cavalos, mercê do reposicionamento, à cabeça, das válvulas, e era alimentado por dois carburadores Weber 40 DCOE, e, cuja velocidade de ponta, ultrapassava os 200 km/hora, que, atentas as dimensões do carro, e a época, eram um valor excepcional.

Os imensos êxitos em competição, e, em especial as obtidas no circuito de "Nurburgring", na qual, em 1963 a Abarth ganhou "somente" as oito primeiras posições na sua classe..., levaram a apelidar algumas versões com o nome deste autódromo alemão.

Curiosamente, o seu mais directo rival era o Mini, que, em



do-lhe esta, prémios generosos por cada 1º e 2º lugar obtidos em quaisquer competições.

Tamanha fama chegou rápido ao outro lado do oceano, tendo levado Franklin Roosevelt jr, a deslocar-se a Itália, afim de se tornar distribuidor nos EUA, dos Abarth.

Em 1960, a Fiat equipou o "600

leves, carburador "Solex" 32 PBIC; sistema de escape melhorado, filtros de competição, e um radiador de maiores dimensões.

Estava criado o 850 TC (Turismo Competizione)

Quando os Kits eram instalados pela própria "Abarth", os carros beneficiavam ainda de suspensões melhoradas, de travões de

# Fiat 1000 Abarth

um artigo de: J.P.

velocidade nunca chegou, verdadeiramente, a sê-lo, face à superioridade que os pequenos carros italianos demonstravam. Dizem as más línguas que, os bons pilotos preferiam os "Abarth", e que, os Ingleses estavam demasiado "ocupados" a tentar ganhar o "Montecarlo"...!!!

A glória dos pequenos "Abarth" durou até 1971, altura em que a sua classe de competição foi alterada, para 1300 cc, e, na prova de "Monza" a Abarth retirou-se em protesto, no final dos treinos.

Em 1971 a Fiat adquiriu, definitivamente a "Abarth", e Carlo, voltou para Viena, onde viria a falecer em 1979, deixando, a bonita "herança" de 10 recordes mundiais de velocidade (alguns deles atingidos por ele próprio ao volante das suas viaturas, em 1965), e mais de 10.000 vitórias em competições. A sua última intervenção numa viatura de produção foi no Autobianchi A 112, que levou o seu apelido.

Inevitavelmente, o Fiat 1000 Abarth, foi objecto de algumas reproduções em slot, nomeadamente com a Reprotec, cujas carroçarias se apresentam muito bem desenhadas, dando imagem das belas formas arredondadas que o carro apresentava nas suas versões de competição, e ainda da SCX/Scalextric/Exin que também apresentou

versões muito bonitas e detalhadas, quer do vulgar modelo "600", quer do mais desportivo "1000 TC Abarth".

Enquanto que, em termos estéticos, o modelo da Reprotec vence, por ter sido mais bem conseguido, na reprodução da suas formas; em termos de andamento, estabilidade e performances, o modelo da SCX é bem superior, por ser mais equilibrado, em face da distribuição do peso do conjunto, do tipo de motor, e do seu respectivo posicionamento, o que, se considerarmos que este tem ainda, se série, incorporadas as luzes, verificamos que se trata de um modelo algo superior, e que não necessita de tanto trabalho de preparação para competição, como o modelo da Reprotec, o qual, pelos apoios e pelo posicionamento do motor, o qual obriga a ter um veio de motor, ou um pinhão mais comprido, e, ainda pelo facto de, para albergar rodas dignas desse nome, necessita ainda de algum trabalho de carroçaria, para que estas consigam desempenhar uma função mínima e eficiente, pelo que, a

sua evolução resulta mais difícil ao alcance do vulgar "mecânico", sendo antes, trabalho para um especialista.

E, é precisamente neste aspecto que, à semelhança do famosíssimo preparador acima referido, curiosamente, se sabe da existência em Portugal, lá para os lados de Odivelas, de um Austríaco, doido por bicicletas, que também é, além de um excelente piloto de slot, é um conhecido e reputado especialista na preparação de "slots", ganhadores de inúmeras provas, que, apesar do seu "mau-feito", consegue transformar o mais "charuto" slot, num veículo ganhador, havendo mesmo pilotos, que... supersticiosamente... não dispõem entregar previamente as suas máquinas às suas mãos, para garantirem as suas vitórias.

Qualquer semelhança entre Carlo Abarth, e Joachim Fell...é pura coincidência.

José Pedro Gil

