



16 macchine partite, 17 arrivate
La Gran Turismo più veloce e più
resistente fra le piccole cilindrate

Alfonso Thiele, vincitore del
XXIV Mille Miglia alla
media di Km 117,900.

650€

FIAT
600



derivazione
ABARTH 750

ABARTH & C. - TORINO



ITALIA

TABELLA DELLE VELOCITÀ Km/h
RAPPORTO 1ª MARCIA 13/44 (RAPPORTO DI SERIE)

N. giri/1' motore	Coppia conica di serie 8/43	Differenziali con coppie modificate					
		8/41	8/40	8/39	9/41	9/39	
4000	22,4	23,5	24	24,7	26,4	27,8	
4200	23,5	24,6	25,2	25,9	27,7	29,1	
4400	24,6	25,8	26,4	27,1	29	30,5	
4600	25,8	27	27,7	28,3	30,3	31,9	
4800	26,9	28,2	28,9	29,6	31,6	33,3	
5000	28	29,3	30,1	30,8	32,9	34,7	
5200	29,1	30,5	31,3	32	34,3	36,1	
5400	30,2	31,7	32,5	33,3	35,6	37,5	
5600	31,3	32,8	33,7	34,6	36,9	38,9	
5800	32,5	34	34,9	35,8	38,2	40,2	
6000	33,6	35,2	36,1	37	39,6	41,6	
6200	34,7	36,4	37,3	38,2	40,9	43	

Circuito di Collamaggio
 1ª categoria 750 G.T.
 Corini su Fiat Abarth Zagato



Descrizione della vettura

La Fiat 600 "Derivazione Abarth 750" ha le stesse caratteristiche estetiche della Fiat 600 normale in quanto nessuna modifica di carrozzeria viene effettuata rispetto all'originale. La macchina si riconosce per le varianti apportate agli abbellimenti in quanto il motivo della parte anteriore è stato sostituito con una calandra in ottone cromato che porta al centro il marchio dell'Abarth, vale a dire lo scorpione smaltato in campo giallo e rosso.

La Ditta Abarth e C^o procede alla trasformazione del motore aumentando la cilindrata da 633 cmc. a 747 cmc. e ricavandone le caratteristiche che sono riportate nella parte « Uso e manutenzione ».

Tutti i particolari impiegati per effettuare la trasformazione sono illustrati più avanti sotto la denominazione di « Cassetta di Trasformazione ».

La vettura è dotata dei seguenti accessori:

Contagiri Jaeger in cornice cromata applicato sulla sinistra del cruscotto.
 Ruote alleggerite autoventilanti.
 Ganci alza-cofano posteriore.
 Lavacrystalini con comando interno.

I particolari suddetti non fanno parte dei pezzi componenti la « cassetta di trasformazione », ma possono essere acquistati a parte.

Le vetture hanno gli stessi colori originali Fiat e nessuna variante di verniciatura viene da noi eseguita.

sicurezza

50 vittorie in un anno

Classificazione sportiva della vettura

Dopo la costruzione del centesimo esemplare la vettura è stata omologata nella categoria « Gran Turismo fino a 750 ».

Nella stessa categoria sono classificate le versioni speciali della Fiat 600 « Derivazione Abarth 750 », cioè gli autotelai corazzati per competizione, come ad esempio quelli della carrozzeria Zagato.

TABELLA DELLE VELOCITÀ Km/h
RAPPORTO 2ª MARCIA 18/37 (RAPPORTO DI SERIE)

N. giri/1' motore	Coppia conica di serie 8/43	Differenziali con coppie modificate				
		8/41	8/40	8/39	9/41	9/39
4000	36,9	38,7	39,7	40,7	43,5	45,7
4200	38,5	40,6	41,6	42,7	45,6	48
4400	40,5	42,5	43,6	44,7	47,8	50,3
4600	42,4	44,5	45,6	46,7	50	52,6
4800	44,2	46,4	47,6	48,7	52,2	54,9
5000	46,1	48,4	49,6	50,8	54	57,1
5200	48	50,3	51,6	52,8	56,6	59,4
5400	49,8	52,3	53,6	54,9	58,8	61,7
5600	51,6	54,2	55,5	56,9	60,9	64
5800	53,4	56,2	57,5	59	63	66,3
6000	55,3	58,1	59,5	61	65,2	68,6
6200	57,1	60	61,5	63	67,4	70,9



Giro di Sicilia
1ª categoria 750 G.T.
Minardo su Fiat Abarth

Affermazioni sportive 1956

Affinchè il lettore abbia un'idea delle possibilità sportive della Fiat 600 « Derivazione Abarth 750 » segnaliamo che durante la sola annata 1956 le vetture suddette, quanto nella edizione con carrozzeria di serie quanto con carrozzeria Zagato, hanno conquistato oltre 50 vittorie di categoria, più di 100 affermazioni, il Campionato Italiano e il Trofeo della Montagna Gran Turismo 750.



Organizzazione di vendita e di assistenza

Contemporaneamente al lavoro di trasformazione delle vetture l'Abarth & C^o ha organizzato una rete di Rivenditori e di Officine autorizzate per l'assistenza in Italia il cui elenco sarà consegnato a tutti coloro che ne faranno richiesta.

Il personale delle Officine autorizzate ha seguito un corso di specializzazione presso la nostra Sede e pertanto è in grado di assicurare un servizio accurato.



Tessera Servizio Assistenza

Ogni vettura è dotata di una tessera per il « Servizio assistenza », formata da tre tagliandi per un valore complessivo di L. 10.000. La stessa può essere presentata a qualsiasi nostra Officina autorizzata per l'esecuzione dei lavori necessari fino alla concorrenza massima della cifra suddetta. La validità della tessera non è vincolata nè ad alcun periodo di tempo e nè al chilometraggio.



Vendita autotelai

Oltre alle vetture con carrozzeria di serie la nostra Società appronta autotelai Fiat 600 trasformati in « Derivazione Abarth 750 » ad uso esclusivo dei Carrozzeri. La vendita avviene però unicamente previa stipulazione di un accordo in base al quale il Carrozziere si impegna di costruire un determinato modello di carrozzeria in esclusiva per la « Derivazione Abarth 750 ».

La vettura ultimata dev'essere infine sottoposta al collaudo della nostra Ditta per il rilascio del beneplacito e la conseguente inclusione nella categoria Gran Turismo fino a 750.



TABELLA DELLE VELOCITÀ Km/h
 RAPPORTO 3^a MARCIA 24/32 (RAPPORTO DI SERIE)

N. giri/1' motore	Coppia sonica di serie 8/43	Differenziali con coppie modificate				
		8/41	8/40	8/39	9/41	9/39
4000	57	59,5	61	62,5	67	70,5
4200	59,5	62,5	64	65,5	70,5	74
4400	62,5	65,5	67	69	73,5	77,5
4600	65,5	68,5	70	72	77	81
4800	68	71,5	73,5	75	80,5	84,5
5000	71	74,5	76,5	78	84	88
5200	74	77,5	79,5	81,5	87	91,5
5400	76,5	80,5	82,5	84,5	90,5	95
5600	79,5	83,5	85,5	87,5	94	98,5
5800	82,5	86,5	88,5	91	97	102
6000	85	89,5	91,5	94	100,5	105,5
6200	88	92,5	94,5	97	104	109



Nefasit-Asmara
 Coppa dello montagna
 1^a categoria 750 Speciale
 Nordoni su Fiat Abarth

Vendita motori

La Ditta Abarth & C^e fornisce anche motori sciolti i cui prezzi sono riportati in altra parte della presente pubblicazione.

I motori da noi forniti sono di cinque tipi e precisamente:

- Motore Gran Turismo 750.
- Motore Gran Turismo 750 per carrozzerie fuori serie.
- Motore Mille Miglia Gran Turismo 750.
- Motore Mille Miglia Gran Turismo 750 di serie preparata.
- Motore Gran Turismo 750 di serie preparato per gare in salita e circuiti corti.

Il motore Gran Turismo 750 è quello che normalmente viene fornito sulle vetture con carrozzeria di serie. Le caratteristiche relative sono riportate in appresso nella parte « Uso e manutenzione ».

Il motore Gran Turismo 750 per carrozzerie fuori serie viene montato sugli autotelai destinati ai carrozzieri che ne ricavano delle vetture da competizione. Es. Carrozzeria La Zagato. Si differenzia dal precedente in quanto sviluppa una potenza di 43 CV. a 6000 giri ed ha un rapporto di compressione di 9,8.

Il motore Mille Miglia Gran Turismo 750 ha una compressione di 9,8 e sviluppa una potenza di 44 CV. a 6000 giri. Tutti gli organi interni (albero a gomito, bielle ecc.) sono lucidati ed hanno subito una particolare preparazione. Inoltre il rodaggio al banco di questi motori è molto più lungo dei precedenti. Essi sono frenati in sala prova per non meno di 13 ore complessive con un intervallo dopo 4 ore e mezza per lo smontaggio e il controllo dei particolari.

la macchina dei records

Il motore Mille Miglia Gran Turismo 750 di serie preparata è fornito di una testa con sedi valvole e valvole maggiorate. I bulloni di fissaggio della testa inoltre sono di \varnothing mm. 10 anziché \varnothing mm. 8. I particolari interni sono lucidati. Esso sviluppa 46 CV. a 6000 giri ed ha un rapporto di compressione 9,8.

Il motore Gran Turismo 750 di serie preparata per gare in salita e circuiti corti è in tutto simile al precedente ad eccezione della compressione che viene ulteriormente aumentata e della potenza che è di 47 CV. a 6200 giri.

più veloci

TABELLA DELLE VELOCITÀ Km/h
RAPPORTO 3ª MARCIA 25/30 (RAPPORTO MODIF.)

N. giri/1° motore	Coppia conica di serie 8/43	Differenziali con coppie modificate				
		8/41	8/40	8/39	9/41	9/39
4000	63	66	68	69,5	74,5	78
4200	66,5	69,5	71,5	73	78	82
4400	69,5	73	75	76,5	82	86
4600	72,5	76	78	80	86	90
4800	76	79,5	81,5	83,5	89,5	94
5000	79	83	85	87	93	98
5200	82	86	88	91,5	97	102
5400	85	89,5	91,5	94	101	106
5600	88,5	92	95	97,5	104,5	110
5800	91,5	96	98,5	101	108	114
6000	95	99,5	102	104,5	112	118
6200	98	102,5	105	108	116	122



Sassi, Traforo del Pino
1ª categoria 750 G.T.
Genella su Fiat Abarth Zagato

Trasformazione di vetture immatricolate

La Ditta Abarth & C° non effettua trasformazioni di vetture usate ma limita la sua attività alle macchine nuove che ritira dalla Fiat per rivenderle tramite la propria Organizzazione.

Tuttavia al fine di favorire i possessori della 600 che desiderano modificare le caratteristiche della propria macchina è stata messa a loro disposizione la « cassetta » contenente tutti i particolari occorrenti per la trasformazione. I suddetti particolari sono elencati in appreso con i relativi prezzi di vendita. La trasformazione può essere effettuata dalle nostre Officine autorizzate il cui elenco, ripetiamo, sarà spedito a richiesta agli interessati.

Le vetture trasformate dalle nostre Officine autorizzate sono omologate nella categoria Gran Turismo fino a 750.

Trasformazione della 600 multipla

Parallelamente alla "Derivazione Abarth 750" su vetture di serie è stata studiata una analoga trasformazione della Fiat 600 Multipla.

Le caratteristiche tecniche di questa trasformazione sono eguali a quelle della vettura ad eccezione dei seguenti dati:

- Rapporto di compressione 8,5.
- Potenza massima 38 CV.
- Regime corrispondente 5000 giri.
- Velocità massima raggiungibile : 100 Km/h. con 6 persone a bordo.
- Rapporto al ponte 8/43.

più sicuri

Dichiarazione di trasformazione

L'aumento di cilindrata da 633 cmc. a 750 cmc. determina altresì una variazione nei CV. fiscali da 9 a 10. Pertanto è necessario procedere alla variante sulla licenza di circolazione al fine di non incorrere in sanzioni. Per ottenere tale aggiornamento l'Officina autorizzata dovrà richiedere alla nostra Ditta la dichiarazione di trasformazione segnalando i dati del telaio, motore e nominativo del Cliente.

La Ditta Abarth & C° rilascia le dichiarazioni unicamente per le trasformazioni effettuate su vetture con carrozzerie di serie.

carrozzeria di
serie oltre
130 Km/h.

TABELLA DELLE VELOCITÀ Km h
RAPPORTO 4ª MARCIA 29/26 (RAPPORTO DI SERIE)

N. giri 1' motore	Coppia canonica di serie 8/43	Differenziali con coppie modificate					
		8/41	8/40	8/39	9/41	9/39	
4000	84	89	91	83	100	105	
4200	89	93	95	98	105	110	
4400	93	97	100	102	110	115	
4600	97	102	104	107	115	120	
4800	101	106	109	112	120	126	
5000	106	111	113	116	125	131	
5200	110	115	118	121	130	136	
5400	114	120	122	125	135	141	
5600	118	124	127	130	140	147	
5800	122	128	132	135	145	152	
6000	127	133	136	140	150	157	
6200	131	137	141	144	155	162	



Coppa Inter-Europa
 Partenza della categoria
 G.T. 750

NORME DI USO E MANUTENZIONE

Valgono le stesse norme contenute nel libretto "Usa e manutenzione per Fiat 600" edito dalla Casa costruttrice. Le varianti al suddetto libretto sono elencate in appresso.

CARATTERISTICHE TECNICHE

Diametro e corsa degli stantuffi	61 x 64
Cilindrata totale	747 cmc.
Rapporto di compressione	9
Potenza massima	41,5 CV.
Regime corrispondente	5500 giri
Partenza da fermo con una persona a bordo (cambio delle marce a 5700)	1 Km. in 40"2/10 = Km. 89,552
Velocità massima	130 Km/h.
Consumo: secondo norme Cuna alla velocità massima	Km. 15,5 con 1 litro Km. 13,8 con 1 litro
Potenza fiscale	10 CV.

DISTRIBUZIONE

ASPIRAZIONE

Inizio prima del punto morto superiore	30"
Fine dopo il punto morto inferiore	70"

SCARICO

Inizio prima del punto morto inferiore	70"
Fine dopo il punto morto superiore	30"

Gioco tra le valvole e i bilancieri per controllo messo in fase	mm. 0,20
Gioco di funzionamento tra valvole e bilancieri a motore freddo: aspirazione e scarico	mm. 0,20

ALIMENTAZIONE

Carburatore WEBER 32 DRNP2 oppure WEBER 32 IMP
 Filtro aria speciale con silenziatore.
 Dati di regolazione dei carburatori:

	mm.	WEBER 32 DRNP2	WEBER 32 IMP
Ø del diffusore	mm.	22	22
Ø ugello principale	mm.	1,20	1,30
Ø > minimo	mm.	0,50	0,50
Ø > pompa	mm.	0,50	0,45
Ø ugello avviamento	mm.	1,80	1,80
pozzetto		F 4	F 1

RAFFREDDAMENTO

Radiatore con massa radiante maggiorata rispetto al Fiat 600 Normale.
 Regolazione termostatica della temperatura dell'acqua mediante variazione della portata d'aria attraverso il radiatore.
 Durante i mesi estivi il termostato deve essere eliminato e lo sportello del passaggio aria fissato in modo che rimanga più aperto possibile.
 Durante il periodo invernale è consigliabile applicare il termostato.

TABELLA DELLE VELOCITÀ Km/h
RAPPORTO 4ª MARCIA 30/26 (RAPPORTO MODIF.)

N. giri/1' motore	Coppia canonica di serie 8,43	Differenziali con coppie modificate				
		8/41	8/40	8/39	9/41	9/39
4000	87	92	94	96	102	108
4200	92	96	98	101	107	113
4400	96	100	103	106	112	119
4600	100	105	108	111	117	124
4800	105	110	112	116	122	129
5000	109	114	117	121	127	135
5200	113	119	122	125	133	140
5400	118	124	127	130	138	145
5600	122	128	131	135	143	151
5800	126	132	136	140	148	156
6000	131	137	140	145	153	161
6200	135	142	145	149	158	167



Monza
 Il cambio del pilota durante la conquista del records della classe fino a 1100 cc.

ACCENSIONE

Anticipo iniziale di colettamento 8°
 Gioco tra i contatti del rottore del distributore mm. 0,45

CANDELE

Marelli 240.
 Distanzo tra le punte delle candele mm. 0,60

FRIZIONE

Egual all'originale Fiat ad eccezione delle molle che sono rinforzate e precisamente con R = Kg. 45/50 per le vetture di produzione normale - con R = Km. 60/63 per le vetture preparate per competizione.

CAMBIO E DIFFERENZIALE

Rapporti degli ingranaggi in

1ª marcia	13/44
2ª	> 18/37
3ª	> 24/32
4ª	> 29/26

Rapporto al ponte 8/39
 Oltre ai rapporti sopra indicati disponiamo anche dei seguenti altri:

Cambio

2ª marcia	20/35
3ª	> 25/30
4ª	> 27/28 - 30/25 - 30/26

Differenziale 8/43 - 8/41 - 8/40 - 9/41 - 9/39

SOSPENSIONE POSTERIORE

A richiesta possono essere fornite delle molle sospensione posteriore più corte di quelle originali.

RUOTE E PNEUMATICI

Ruote a disco autoventilanti 3½ x 12
 Pressione pneumatici anteriori Kg/cm² 1,1-1,1
 posteriori Kg/cm² 1,3-1,5

RIFORMIMENTI

Radiatore e motore lt. 5 acqua
 Coppa del motore Kg. 2,500 olio Castrol XL 30/40

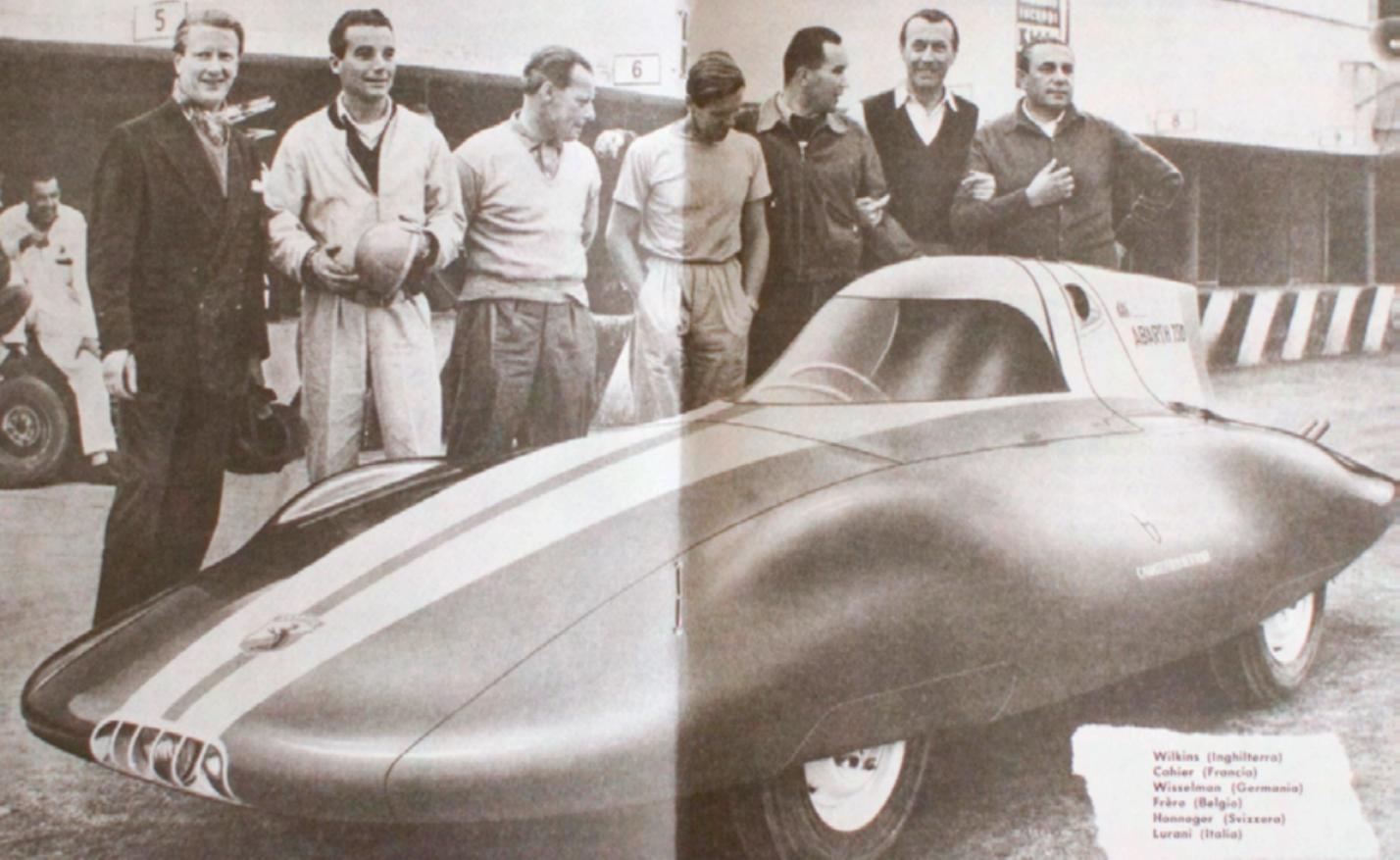
RODAGGIO DELLA VETTURA

Il motore viene deliberato dalla sala prova dopo ore 4 e mezza di rodaggio ed è teoricamente in condizioni di poter essere sfruttato al massimo. Tuttavia, al fine di permettere un perfetto rodaggio dei vari organi della vettura (cambio, freni, sospensioni, ecc.) si consiglia di non oltrepassare i 100 km. all'ora per i primi mille chilometri. Procedere alla sostituzione della cartuccia del filtro ogni 3000 Km.

USO DELLE MARCE

La vettura è dotata di un contagiri sul quale è tracciata una linea di limitazione in corrispondenza dei 5900 giri. Si consiglia vivamente di non oltrepassare tale regime durante il cambio delle marce ad evitare inconvenienti al motore.

I giornalisti-piloti accanto alla
vettura da record dopo il vittorioso
tentativo del 10000 Km. a 140 di
media



Wilkins (Inghilterra)
Cahier (Francia)
Wisselmann (Germania)
Frère (Belgio)
Hannagar (Svizzera)
Lurani (Italia)

**NORME PER LA TRASFORMAZIONE
DELLA FIAT 600
IN "DERIVAZIONE ABARTH 750,"**

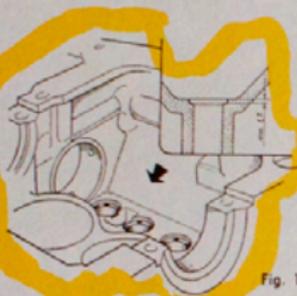


Fig. 1

Dopo aver smontato il motore in ogni sua parte, procedere alla preparazione del basamento effettuando una fresatura dello profondità di circa mm. 1,5 nella sede interna delle guide punterie. Tale modifica viene praticata al fine di impedire che le punterie stesse interferiscano con il basamento a causa della maggior alzata dell'albero distribuzione (fig. 1).

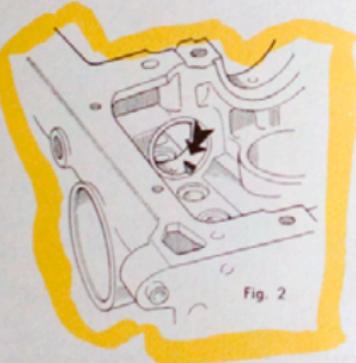


Fig. 2

Limare l'orecchio in fusione della parte posteriore interna del basamento, lato destro, affinché l'albero motore durante la sua rotazione non interferisca col basamento stesso (fig. 3).

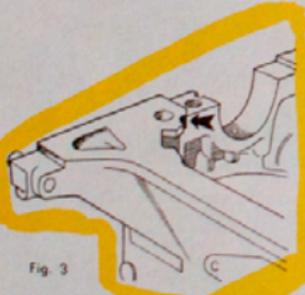


Fig. 3

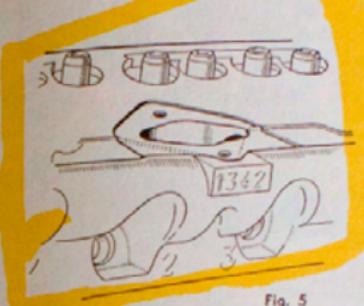


Fig. 5

Tornire il volano motore onde ottenere il previsto alleggerimento di grammi 500 circa (fig. 4). Procedere quindi all'equilibratura del volano unitamente all'albero motore ed al gruppo frizione.

Modificare la testa effettuando le seguenti operazioni:

- Fresatura del foro del condotto di aspirazione in modo che la sua forma corrisponda perfettamente a quella della imboccatura inferiore del collettore di aspirazione.
- Fresatura della testa in corrispondenza del condotto di aspirazione per una superficie non inferiore alla sagoma esterna della flangia del collettore (fig. 5). E' necessario cioè assicurarsi che la suddetta flangia appoggi perfettamente in piano sulla testa.
- Lucidare il condotto di aspirazione, quelli di scarico e montare le valvole alleggerite.

Alzare il cilindro portando le canne al diametro di mm. 61,00. Tale misura deve essere osservata scrupolosamente affinché il gioco previsto per i pistoni risulti esatto.

Controllare accuratamente i giochi delle bronzie di banco con i perni dell'albero motore tenendo presente che gli stessi debbono essere i seguenti:

- Bronzine anteriore e posteriore
mm. 0,03 - 0,04

— Bronzina centrale mm. 0,06 - 0,07

Pulire con la massima cura ogni organo del motore e quindi procedere al montaggio dei singoli pezzi.

Tenere presente che i valori delle coppie di serraggio dei bulloni fissaggio testa devono essere i seguenti:

- bulloni \varnothing mm. 8 = Kgm. 3,5-4
- » \varnothing mm. 10 = Kgm. 4,5-5

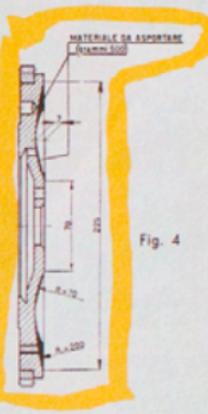


Fig. 4

Rodare il motore al banco per almeno ore 4 e mezza aumentando gradatamente il numero dei giri fino ad un massimo di 5.800.

Regolare il gioco di funzionamento tra valvole e bilancieri secondo i dati riportati nelle norme di « Uso e Manutenzione ».

Si consiglia di ricercare la migliore posizione dell'anticipo dell'accensione effettuando prove pratiche su strada.

Sostituire le molle frizione con quelle rinforzate.

Sostituire il rapporto al ponte originale con l'P8 x 39 da noi fornito.



Compianta Bresciano
1^a Categoria Gran Turismo fino a 750
Cattini su Fiat Abarth Zagato

Sostituire il radiatore originale con quello maggiorato da noi fornito, procedendo nel seguente modo:

- Smontare il radiatore originale recuperando i particolari che debbono servire per il nuovo radiatore e cioè il termostato dell'acqua, la leva per l'apertura della persiana, le tre strisce di gomma per l'aderenza del radiatore.
- Saldare sulla carrozzeria o se non è possibile imbullonare la squadretta da noi fornita per il fissaggio della parte inferiore del radiatore (fig. 6).
- Applicare il termostato usufruendo della guarnizione in piombo da noi fornita. Tenere presente che il termostato deve essere montato unicamente durante i

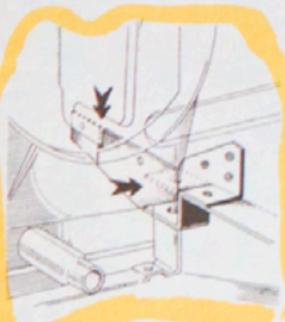


Fig. 6

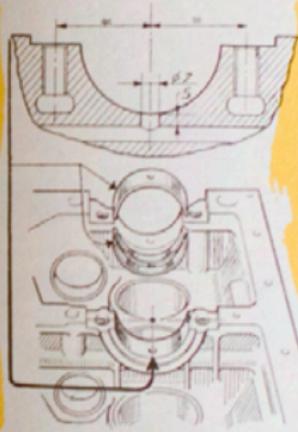


Fig. 7

mesi invernali. In estate è consigliabile eliminare fissando lo sportello di regolazione uscita aria calda nella posizione più aperta possibile.

- Sostituire le fascette ed i manicotti originali con quelli da noi forniti onde evitare di dover rimontare del materiale già usato con pericolo di incorrere in inconvenienti.

Rimontare il motore e il cambio sulla vettura.

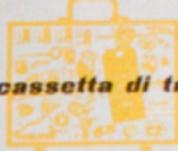
AVVERTENZE: Si rende noto che a partire dal motore 294200 la Spettabile FIAT ha apportato una modifica al sistema di lubrificazione degli alberi a gomito. Il foro entrata olio del perno di banca centrale è stato eliminato e la circolazione avviene unicamente attraverso i due fori dei perni anteriore e posteriore.

Di conseguenza il supporto centrale del basamento ed il semi-cuscinetto relativo non presentano più il foro di passaggio dell'olio. Il semi-cuscinetto inoltre è privo della scanalatura. Occorre pertanto prestare la massima attenzione affinché alberi a gomito di nostra produzione per la FIAT 600 « Derivazione Abarth 750 » con foratura vecchio sistema non vengano montati su basamenti di motori avanti il numero di matricola superiore a quello sopra riportato. In questo caso è necessario praticare nel supporto centrale un foro del diametro di mm. 7 che permetta il collegamento con il condotto passaggio olio del basamento (figura 7). Inoltre si deve procedere alla sostituzione dei due semi-cuscinetti centrali senza foro con i particolari FIAT antimodifica corrispondenti ai numeri di matricola 880814 e 897220.



Gran Premio di Francorchamps
Quattro Fiat Abarth 750
si contendono il primato
della categoria Gran Turismo
fino a 750 cc.

Che cos'è la cassetta di trasformazione



Un giorno venne a trovarci un vecchio ed espertissimo meccanico, noto come mago dei motori da competizione, che non aveva mai lavorato con i nostri materiali.

Dopo aver minuziosamente visitato i vari reparti dove si allestivano i particolari speciali della « 750 », chiese se tutto quanto aveva visto era in vendita, ed avutane una risposta affermativa esclamò:

— Se le cose stanno così, perchè debbo continuare ad ammannire per equilibrare bielle, lucidare alberi a gomito, tarare molle, lavorare le teste, pesare i pistoni quando posso comprare ogni cosa già perfettamente controllata? Confessiamo che ci sentimmo orgogliosi.

Il nostro visitatore con poche parole aveva puntualizzato lo scopo che ci eravamo prefissi: offrire ai meccanici un insieme di materiali garantiti, in modo da permettere ad una qualsiasi officina di modificare sostanzialmente la « Fiat 600 ».

Con questo non vogliamo dire che prima non fosse possibile aumentare il rendimento di una vettura; tuttavia mai nessuno aveva studiato una trasformazione completa di una macchina in tipo Gran Turismo, regolarmente omologata, mettendo a disposizione dei meccanici un complesso di particolari ed un bagaglio tecnico sufficiente per eseguire lo stesso lavoro delle Case costruttrici.

Abbiamo inteso crearci degli amici tra i meccanici che come noi hanno la

passione della velocità fornendo loro quanto la nostra esperienza e la maggior possibilità di studio ci ha permesso di realizzare.

In nessun modo vogliamo essere dei monopolisti della trasformazione Abarth in « 750 » anzi per non lasciar nascere dei dubbi noi non accettiamo di trasformare vetture già immatricolate.

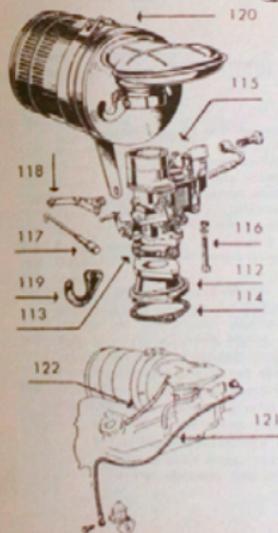
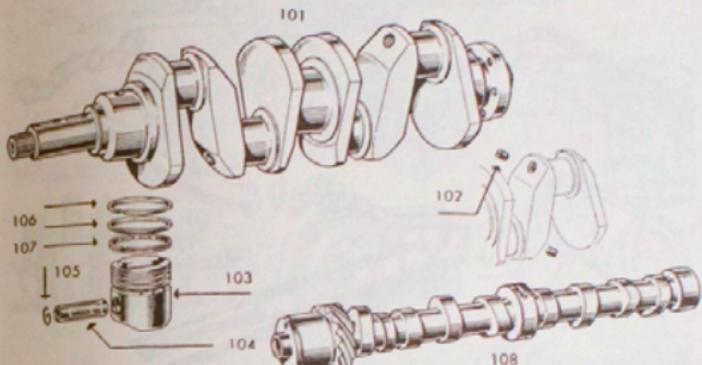
Il meccanico può avere materiali e consigli, può venire nella nostra officina per seguire un corso di istruzione, può insomma trovare i mezzi per procurarsi nuovo lavoro e crearsi una nuova specializzazione. Nella cassetta c'è tutto quanto montiamo sulle vetture da noi trasformate, dall'albero motore al marchio della nostra casa, dai radiatori alle guarnizioni. Ogni modifica, ogni particolarità tecnica viene tempestivamente segnalata a mezzo di comunicati distribuiti a tutti i nostri collaboratori.

Chi lo desidera può anche comprare i particolari sciolti e trasformare il motore solo in parte; però il prezzo della cassetta completa è inferiore alla somma dei prezzi dei singoli particolari. Inoltre chi trasforma completamente una macchina con carrozzeria di serie ha diritto alla dichiarazione da parte della nostra Ditta e può di conseguenza immatricolare la vettura come "Derivazione Abarth 750" e correre nella categoria Gran Turismo, mentre questo vantaggio non l'acquista chi si limita a comprare singoli particolari.

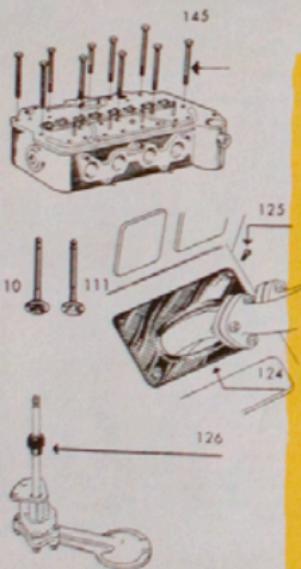
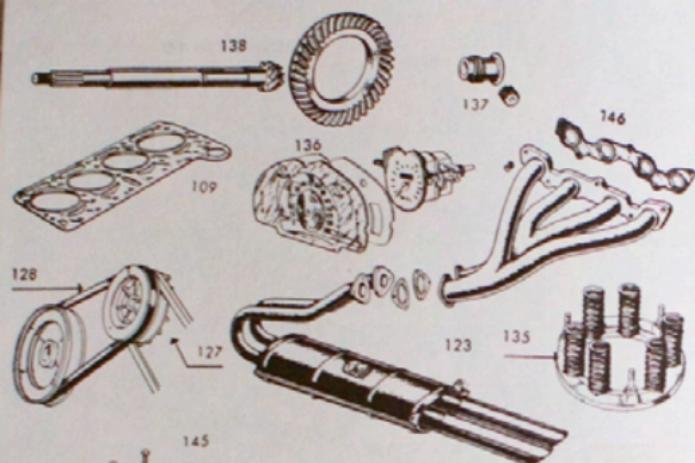


Umberto Maglioli a Monza dopo la conquista di numerosi records con la vettura Abarth 750

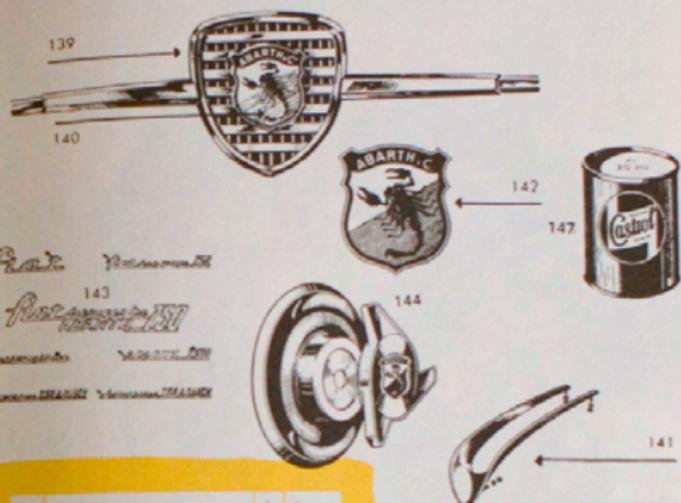
Cassetta di trasformazione



N°	Denominazione	Quant.	Prezzo unit.
101	Albero a gomito	1	
102	Tappo per albero a gomito	4	
103	Pistone	4	
104	Spinotto in acciaio cementato e temperato	4	
105	Anellino ferma spinotti	8	
106	Segmento di compressione	8	
107	Segmento raschiaglio	4	
108	Albero a cammes	1	
109	Guernizione testa	1	
110	Valvola aspirazione	4	
111	Valvola scarico	4	
112	Collettore aspirazione	1	
113	Guernizione di aspirazione superiore	1	
114	Guernizione di aspirazione inferiore	1	
115	Carburatore Weber 32 con pompa	1	
116	Bullone con resetta e dado per fissaggio carburatore	2	
117	Astina comando carburatore	1	
118	Serie completa particolari comando starter	1	

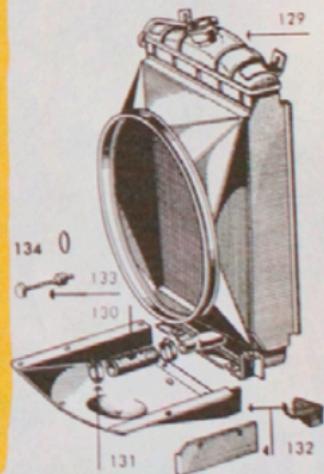


N°	Denominazione	Quant.	Prezzo unit.
119	Gancio attacco fili candela	1	
120	Filtro aria	1	
121	Tubazione benzina	1	
122	Tubazione sfiato olio	2	
123	Impianto accoppiato completo di marmitta a 2 scappamenti, flange, guernizioni e collettore di scarico	1	
124	Lamierino passaggio tubi marmitta	1	
125	Vite per fissaggio lamierino passaggio tubi marmitta	4	
126	Ingranaggio acciaio per albero pompa olio	1	
127	Puleggia dinamo	1	
128	Cinghia per puleggia	1	
129	Radiatore	1	
130	Manicotto gomma per rad.	2	
131	Fascetta americana T 1	6	
132	Serie grambiulini per rad.	1	
133	Vite con doppio dado per fissaggio leva comando termostato	1	



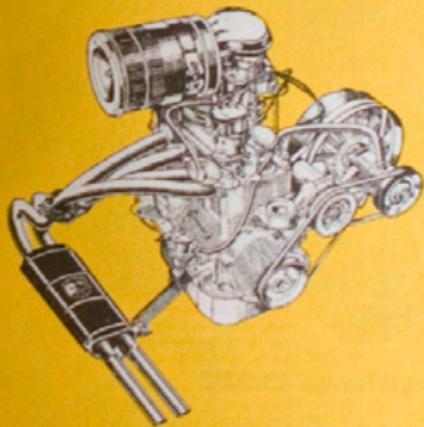
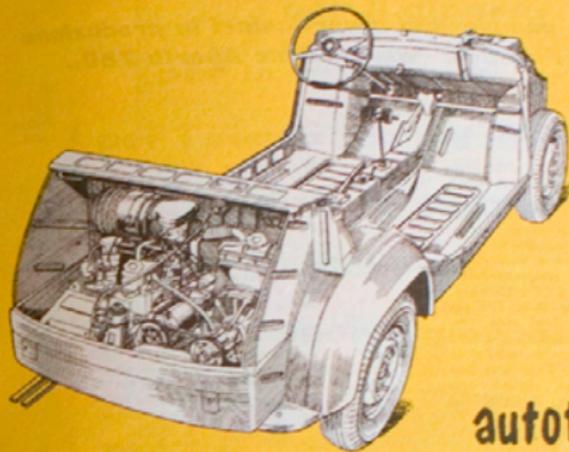
Prati *Restaurazione*
Prati *1100*
MAZZUCCHI *MAZZUCCHI*
MAZZUCCHI *MAZZUCCHI*

N°	Denominazione	Quant.	Prezzo unit.
134	Guernizione per montaggio termostato in piombo	1	
135	Molla frizione	6	
136	Quadrante tachimetro	1	
137	Coppia ingr. tachimetro	1	
138	Rapporto al ponte 8/39	1	
139	Serie calandr. e fregi later.	1	
140	Scudetto Abarth	1	
141	Fregio calona	1	
142	Distintivo Abarth	1	
143	Serie scritture cromate	1	
144	Serie coppe per ruote con galletti dotati di scudetto e attacco	1	
145	Bullone testa esagonale in acciaio R=100 con gambo e filetto rettificato	10	
146	Guernizione in rame amianto per collettore scarico	1	
147	Olio Castrol	6	





Il pilota giornalista Wilkins
complimentato al termine
del tentativo del 10000 Km
a Monza



autotelaio
e
motore
per
**FIAT
600**

derivazione
**ABARTH
750**