classic auto

MAGAZYN PRAWDZIWYCH SAMOCHODÓW

153

CENA 15,99 zł
(W TYM 8% VAT)
NUMER 153 CZERWIEC 2019
ISSN 1895-2976
NR INDEKSU 709498

9 771895 297110 06

AMG

MERCEDESY PO KOREKCIE

Mały skorpion

TEKST: ANTONI WALKOWSKI ZDJĘCIA: PIOTR CIECHOMSKI, MACIEJ LUBCZYŃSKI, ARCHIWUM PRYWATNE GUYA MOERENHOUTA

Powstał w Turynie, z trojgiem rodzeństwa powędrował przez Atlantyk, a potem, gdy wraz ze swoim zespołem wygrał wszystko, co było do wygrania, wrócił do Europy. Już wkrótce będzie gościł na najlepszych imprezach dla klasyków. Oto Abarth 750 Record Monza z arcyciekawą historią.

Garby na dachu to znak rozpoznawczy Zagato. Zniknęły w modelu Record Monza.

Mało kto by pomyślał, że pod tą urodziwą karoserią kryje się mechanika Fiata 600.

Z czym Wam się kojarzy nazwisko Franklina Delano Roosevelta? Mogą Wam przyjść na myśl Biały Dom, polityka New Deal i II wojna światowa. Mało kto jednak wie, że jego syn, Franklin junior, był amerykańskim dystrybutorem marek Fiat i Jaguar. Starał się też promować te marki przez czynny udział w motorsporcie. Z myślą o tym sprowadził do USA cztery Abarthy 750 Record Monza Zagato, które w ciągu jednego sezonu kompletnie wyczyściły swoją klasę pojemnościową na amerykańskich torach wyścigowych. Z jednym z nich mieliśmy przyjemność się poznać.

TRÓJPRZYMIERZE

Geneza Abartha 750 jest podobna do historii wczesnych Alpine, które opisywaliśmy w numerze 143. W obu przypadkach mamy do czynienia z wozami przeznaczonymi do sportów motorowych i wielkiej turystyki. Nadto oba nawiązują do popularnych aut miejskich i rodzinnych z silnikiem z tyłu. O ile jednak Jean Rédélé, założyciel Alpine, z początku musiał zdać się wyłącznie na własną inicjatywę i umiejętności, to Carlo Abarth otrzymał wsparcie od Fiata,

0° AZD
807
B

ABARTH
RECORD
MONZA

Wnętrze jak na wyścigówkę przystało – proste, minimalistyczne, funkcjonalne. Amerykanie, którzy testowali takie auto w warunkach drogowych, byli zaskoczeni przestrzenią wygospodarowaną dla kierowcy i pasażera.

Charakterystyczne chwyty powietrza pomagały schłodzić rozkręcony do granic możliwości silnik „sześćsetki". W tym egzemplarzu motor ma wałek rozrządu w bloku, ale w epoce Record Monza wyposażano go też w dwuwałkową głowicę.

Znaczek „Record Monza" to więcej niż tylko chwyt marketingowy. Prototypowy 750 GT w ciągu czterech dni i nocy sięgnął po 15 rekordów w swojej klasie. Wydatnie pomogła w tym aerodynamiczna karoseria i silnik o mocy 75 KM.

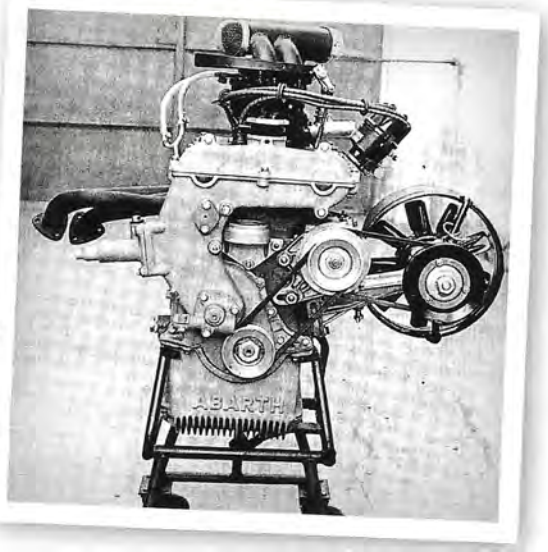
źródła potęgi i symbolu odradzających się Włoch.

Niedługo po tym, gdy w marcu 1955 roku zaprezentowano model 600 na salonie w Genewie, Fiat zaprosił do współpracy kilka firm, by opracować model sportowy jako narzędzie promocyjne. Dla giganta takiego jak Fiat produkcja tego typu wozu nie wchodziła w rachubę, bo generowałaby więcej kosztów niż zysków. Z kolei mała firma nie dość, że z radością podjęłaby się nowego zadania, to jeszcze gwarantowała, że Fiat mógł się od niej odstosunkować w przypadku, gdyby projekt nie wypalił.

I tak na przełomie marca i kwietnia tego samego roku na salonie w Turynie zaprezentowano kilka prototypów zbudowanych na bazie Fiata 600. Te, które nas najbardziej interesują, to Abarth Spider 210A oraz Zagato 600 TS. Właściciel tego ostatniego, Ovidio Capelli, przekonał Elio Zagato do nawiązania współpracy z Carlo Abarthem w celu opracowania mocniejszego silnika do lekkiego nadwozia. Z kolei sam Abarth poszukiwał partnera do stworzenia stosownej karoserii do swojego projektu – o ile projekt 210A autorstwa Felice Marii Boano był nader urodziwy, to jego skomplikowana konstrukcja uczyniłaby produkcję seryjną zbyt czasochłonną i kosztowną.

W ten sposób powstało trójstronne porozumienie, które stało się fundamentem pod budowę Abartha 750 GT Zagato. Fiat zobowiązał się do dostarczania podwozi modelu 600, a także podstawowych elementów układu jazdnego i napędowego. Te ściągano z turyńskiej linii produkcyjnej Fiata i wysyłano do Mediolanu, gdzie w firmie Zagato ubierano je w urodziwą karoserię z charakterystycznymi wybrzuszeniami na dachu (stąd potoczna nazwa „Double Bubble", od amerykańskiej marki gum do żucia). Stamtąd auta wędrowały do zakładów Abartha przy Via Trecate 10 w Turynie, a po 1957 roku do większego zakładu przy Corso Marche 38, na końcowy montaż i instalację mechaniki.

Carlo Abarth potrafił wyczarować z podwozia małych Fiatów więcej niż ktokolwiek inny. Sportowa potęga jego firmy została zbudowana na modelach 500 i 600. To na bazie silnika tego ostatniego powstał dwuwałkowy potworek, który napędzał najszybsze odmiany 750.



Czy to Porsche?
Nie do końca. Choć Carlo Abarth współpracował z Ferdynandem Porsche, to większość jego dzieł powstało na bazie Fiatów.

ABARTH 750 RECORD MONZA ZAGATO

PRODUKCJA
1958-1959, ok. 600 szt. wszystkich wersji

SILNIK
benzynowy, R4, OHV 8v, umieszczony wzdłużnie z tyłu, zasilany gaźnikiem
Śr. cyl./skok tłoka: 61/64 mm
Pojemność skokowa: 757 cm³
Moc maks.: 43 KM/6000 obr/min
Maks. moment obr.: 49 Nm/3500 obr/min

NAPĘD
Na tylne koła, skrzynia ręczna, 4-biegowa

ZAWIESZENIE
Przednie: wahacze poprzeczne, poprzeczny resor piórowy
Tylne: wahacze skośne, sprężyny śrubowe

HAMULCE
Hydrauliczne, bębnowe na obu osiach

WYMIARY I MASY
Dł./szer./wys.: 347/135/114 cm
Rozstaw osi: 200 cm
Masa własna: 540 kg

OSIĄGI
Prędkość maksymalna: 153 km/h
Przyspieszenie 0-100 km/h: ok. 15 sek.

UKĄSZONY 600

Patrząc na urodziwą karoserię 750, można pomyśleć, że jest wyścigowym prototypem, a nie wozem z typu małych aut rodzinnych. Choć zakres modyfikacji w stosunku do bazowego Fiata 600 jest znaczny, to wiele jego podstawowych elementów konstrukcyjnych pozostało nienaruszonych. Podwozie projektu wielkiego Dante Giacosy przeniesiono wprost z modelu produkcyjnego. Początkowo jedyną różnicą Abartha w stosunku do bazowej „sześćsetki" były twardsze sprężyny z tyłu i wzmocnione hamulce bębnowe. Układu zawieszenia z poprzecznym resorem piórowym z przodu i wahaczami skośnymi z tyłu nie zmieniono, a czterocylindrowy, chłodzony cieczą motor „sześćsetki", wyposażony w wałek rozrządu w bloku, dwa zawory na cylinder i wał korbowy ułożyskowany w trzech podporach rozwiercono i podrasowano. Tak przygotowany motor legitymował się mocą 43 KM, blisko dwukrotnie wyższą niż oryginalny Fiat 600 (22 KM).

Carlo Abarth doskonale zdawał sobie sprawę z ograniczeń, jakie narzucała konstrukcja seryjnego silnika. Skontaktował się więc z Gioacchino Colombo, autorem pierwszego silnika V12 Ferrari i konstruktorem wspaniałego Maserati 250F. Colombo opracował dla Abartha nową głowicę z dwoma wałkami rozrządu napędzanymi łańcuchem, półkolistymi komorami spalania i zaworami o stopniu rozwarcia wynoszącym 80 stopni. Pierwsza wersja nowego motoru generowała 57 KM przy stratosferycznych wówczas 7 tys. obrotów. Wkrótce rozkręcono go do 75 KM, uzyskując niesamowite 100 koni z litra. W takiej też formie wykorzystano go w aucie, które stało się wisienką na torcie w planie Carlo Abartha.

W lipcu 1957 roku turyńska ekipa stawiła się na torze Monza ze specjalnie przygotowanym Abarthem 750 GT z dwuwałkowym silnikiem i karoserią Pinin Farina. Cztery dni później auto miało już na koncie 15 światowych rekordów, w tym średnią prędkość rzędu 206,881 km/h na dystansie 200 mil (!) i 165,367 przez 72 godziny non stop (!!!). Dumny z tego osiągnięcia Carlo Abarth nakazał, by kolejny model marki nazwać na cześć tego wydarzenia. I tak na paryskim salonie samochodowym w 1958 roku zadebiutował Abarth 750 Record Monza Zagato.

ZA ATLANTYK I Z POWROTEM

Dla zespołu takiego jak Team Roosevelt Abarth 750 Record Monza stanowił naturalny wybór. Filigranowe wyścigówki były bowiem doskonałym materiałem promocyjnym dla

Żółte barwy
tego egzemplarza nie są oryginalne – pierwotnie był biały, najprawdopodobniej miał też czerwoną tapicerkę. Żółć jest narodową barwą wyścigową Belgii, a to tam teraz rezyduje ten Record Monza.

Oficjalny kontrakt
z Fiatem przyczynił się do bardzo szybkiego rozwoju firmy Abarth. Widać to po bogatym katalogu importera marki w USA, firmy Roosevelt Auto Co. Inc., z przełomu lat 50. i 60.

54
O-AD
807

54

JAEGER
R= 1/4
t/m
×100
ABARTH

Halogeny to nie dodatek stylistyczny, lecz czysto praktyczne rozwiązanie. Ten Abarth wciąż jeździ w sporcie, a dziś jest szykowany do kolejnych imprez.

Amerykańska historia tego egzemplarza jest wyjątkowa. To jedno z czterech aut z Teamu Roosevelt (z tych Rooseveltów!), które zdominowały 12-godzinny maraton na torze Sebring w 1959 roku.

Wciąż nie wiemy, jak przy obrotach maksymalnych bliskich 8 tysięcom Abarthowi udało się utrzymywać przy życiu motor, którego wał jest podparty tylko w trzech łożyskach. Podejrzewamy czarnoksięstwo.

Fiata, zwłaszcza w klasach pojemnościowych do 1000 cm³. Dlatego też zakupiono cztery sztuki Abarthów. Najprawdopodobniej dwie były czerwone i po jednej w jasnej szarości i bieli. W odróżnieniu od starszych wariantów 750 Record Monza nie posiadały już wybrzuszonego dachu, a karoserię jeszcze bardziej dopracowano aerodynamicznie.

W Europie Abarth wygrywał wszystko, co było do wygrania w klasach małolitrażowych. Dość powiedzieć, że do końca 1959 roku na koncie wyczynowych Abarthów, tak prywatnych, jak fabrycznych, było kilkaset zwycięstw w różnych zawodach sportowych.

Zgodnie z najlepszymi tradycjami marki ze skorpionem zawodnicy Team Roosevelt absolutnie zniszczyli konkurencję w regionalnych wyścigach w sezonie 1959. Ich największym sukcesem było zwycięstwo w 12-godzinnym maratonie w Sebring w klasie Grand Touring 750, gdzie na dodatek zajęli pierwsze cztery miejsca w grupie.

Jednym z tych aut był egzemplarz, który widzicie na zdjęciach. Wszystkie cztery sztuki zostały sprzedane prywatnym właścicielom. Według naszych informacji jeden przejął J.W. Denton, utytułowany kierowca wyścigowy, a trzy powędrowały do dżentelmena nazwiskiem Bob Vann. Do niego też należał egzemplarz o numerze bocznym 84, pierwotnie biały, a dziś żółty.

Obecny właściciel Abartha, Guy Moerenhout, jest założycielem i kustoszem Abarth Works Museum nieopodal Antwerpii w Belgii. Samochód wrócił do Europy już z silnikiem ze standardowej „sześćsetki", z wałkiem w bloku. Oczywiście został on wzbogacony o niemal wszystkie pozycje z katalogu Abartha, na co wskazują zdjęcia wykonane w 1960 roku. Istnieje możliwość, że auto tak opuściło fabrykę – mocniejsza wersja nie była bowiem homologowana do ścigania w ramach SCCA (Sports Car Club of America). Sytuacja zmieniła się w kolejnym roku, gdy motor Bialbero (wł. „dwa wałki") dopuszczono do zawodów w USA. Dzięki temu Team Roosevelt na sezon 1960 mógł zainstalować motor dwuwałkowy w przynajmniej w jednym z aut (najpewniej czerwonym), na co także wskazują archiwalia. Nie wiadomo, czy nasz egzemplarz był kiedykolwiek weń wyposażony. Może przed odsprzedażą wymontowano wyczynowy silnik, by ułatwić życie kolejnemu właścicielowi?

Guy ma plan, by przywrócić Abartha do stanu poprzedniej świetności. Mógłby wówczas bez przeszkód uczestniczyć w najlepszych europejskich wydarzeniach dla samochodów zabytkowych. Biorąc pod uwagę historię tego egzemplarza, aż szkoda by było, żeby spędził resztę swojego życia, zbierając kurz w rogu muzeum.

Aerodynamiczne osłony reflektorów były często spotykanym dodatkiem w wyścigówkach lat 60. W aucie z tak małym silnikiem liczył się każdy ułamek kilometra na godzinę. Nie inaczej było z naszym Abarthem, który za czasów Teamu Roosevelt nosił numer wyścigowy 84.