



La Fiat Abarth RM è stata disegnata da Gianni Zagato che giunse a formulare questa nuova linea dopo aver realizzato alcuni prototipi sperimentati a Monza, dal fratello Elio. Le innovazioni riguardano il diverso disegno del padiglione, la nuova finestratura laterale (che anticipa quella dell'Alfa Romeo TZ) e l'abolizione delle due prese d'aria, sostituite da una sola, centrale.



FIAT ABARTH 750 RM ZAGATO

Per la stagione 1959 Carlo Abarth e Zagato aggiornarono l'Abarth 750 con una nuova carrozzeria e una testa bialbero della quale è ignoto il progettista, anche se circola l'insistente voce che possa essere attribuita a un noto ingegnere motorista collaboratore della MV Agusta. La nuova testata veniva montata sul monoblocco di derivazione Fiat 600, già utilizzato nella precedente versione. Il suo maggiore ingombro determinò la diversa conformazione stilistica della vettura che indusse Zagato a modificare la sua linea che ne guadagnò molto in eleganza e compattezza,

oltre a rivelarsi aerodinamicamente più efficace. Scompaiono le caratteristiche gobbe sul tetto, mentre la presa d'aria diventa una, posta al centro del cofano motore per dar spazio ai 2 carburatori doppio verticali collocati tra gli alberi a cammes. L'incremento di potenza fu relativamente modesto. Abarth dichiarava ottimisticamente 57 CV mentre i migliori motori, quali quello di Giancarlo Castellina, preparato dal torinese Bosato, arrivò a quasi 61 CV veri al regime stratosferico per l'epoca di 7.800 giri/'. L'altoatesino Ernesto Prinoth, su una vettura autopreparata, si aggiudicò nel 1959 la classe 750 GT tanto nel campionato di velocità, quanto nel Trofeo della montagna. Nel 1960 la classe fino a 750 fu abolita, sostituita da quella fino a 700 cc e da quella fino a 850. Abarth preparò allora una cassetta di trasformazione per ridurre la cilindrata ai nuovi limiti regolamentari, ma le 750 continuarono a correre nella classe superiore permettendo alla Casa dello Scorpione di trionfare nel 1960 e nel 1961 nella Coppa istituita dalla CSI (oggi FIA) per le vetture Gran Turismo nella classe da 700 fino a 1000. L'auto qui fotografata, secondo l'estratto cronologico, appartenne a Mario Poltronieri. Per essere portata allo stato



