

# Automobilismo D'EPOCA



**ALFA ROMEO 6C 2500 SPORT**  
A MOTORE... AVANZATO

**PORSCHE 959**  
LA PRIMA DELLE SUPERCAR

**OSI M20 TS**  
LA CAPRI VERRÀ

**AUTOBIANCHI A112 ABARTH**  
CONTINUA A VINCERE

- SPORT**
- ▶ I 50 ANNI DEL TROFEO CADETTI
  - ▶ ABRIOLA-SELLATA, LA BASILICATA CHE CORRE
  - ▶ LA PEUGEOT NEI RAID AFRICANI
  - ▶ CONTROSTERZO: ROSADELE FACETTI

- TECNICA**
- ▶ RESTAURO FIAT 600:  
DINAMO E MOTORINO DI AVVIAMENTO
  - ▶ MANUALE D'USO: PORSCHE 356 C

[www.automobilismodepoca.it](http://www.automobilismodepoca.it)

## FIAT 131 ABARTH

### QUESTIONE DI MARKETING



# “ROSSA” per marketing

I tecnici dello Scorpione dovettero adeguarsi ai voleri della Fiat. Ma preparare la berlina da famiglia all'omologazione in Gr. 4 comportò numerosi compromessi. Tanto che l'auto "di serie" era quasi inguidabile...

DI LUCA GASTALDI - FOTO MICHELE ROSETTA

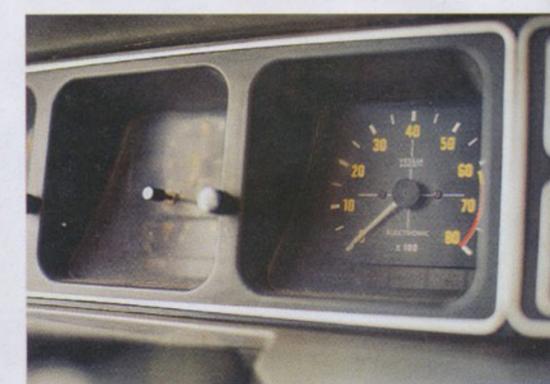
«**E**ravamo tutti esaltati in Abarth, perché con la X1/9 avevamo trovato l'anti-Stratos. Era una vettura con un ottimo potenziale, perfetta per i rally in sostituzione della 124. Poi, dalla Fiat, ci arrivò la doccia fredda: se volete correre dovete usare la 131». Sono i primi ricordi che l'ingegner Sergio Limone ha tirato fuori dal cassetto quando gli abbiamo chiesto la sua testimonianza in merito alla 131 Abarth. «Era il 1974. Con le orecchie basse mettemmo da parte il bel progetto della X1/9 e ci rimboccammo le maniche per tirar fuori qualcosa di buono dalla 131, che non era certo un modello dallo spiccato carattere sportivo. Ma gli uomini Fiat ci dissero, quasi per rincuorarci, che se Ford riusciva a vincere con la Escort anche noi avremmo potuto competere con la 131. Comunque non avevamo scelta, la Casa doveva spingere il nuovo modello e noi dovevamo farlo correre».

Con il senno di poi non è andata così male: la berlina di Mirafiori vinse 18 gare iridate e tre mondiali Rally (1977, 1978 e 1980), risultando uno dei più efficaci cavalli di battaglia della Casa torinese nelle corse. Tutto questo ha quasi più valore se si considera il ruolo rivestito nell'operazione dalle esigenze di marketing.

La Fiat 131 debutta nell'ottobre 1974 in occasione del Salone di Torino. Una berlina media in sostituzione della 124, disponibile sin da subito in tre varianti di carrozzeria: tre volumi (a due e quattro porte) oppure station wagon (Familiare). I motori sono quattro cilindri con albero a camme laterale e aste e bilancieri, da 1.297 cc (65 CV) e 1.585 cc (75 CV). Lo

“TRAVERSO”  
Simone Lanfranchini  
al volante della sua Fiat 131  
Abarth del 1976, uno dei primi  
esemplari prodotti.  
Sul misto guidato può rivelarsi  
una vettura molto divertente  
da guidare: con 140 CV  
di serie, la trazione posteriore  
e una guida adeguata  
il “traverso” è servito.





schema meccanico è del tutto tradizionale, con motore e cambio anteriori, trazione posteriore, sospensioni anteriori indipendenti e posteriori ad assale rigido. Insomma, nulla di sconvolgente sotto il profilo tecnico e da qui i tecnici Abarth devono tirar fuori dal loro cilindro il solito... coniglietto (veloce).

Come intervenire su una tranquilla berlina da famiglia per trasformarla in un'arma da competizione? Per prima cosa serve una versione stradale da produrre in un certo numero di esemplari per ottenere l'omologazione sportiva. Nel caso della 131, che deve correre in Gruppo 4 (regolamento sportivo 1976), le unità da produrre in serie devono essere 400. Il tutto predisposto in Abarth sotto la responsabilità tecnica di Mario Colucci, specialista degli autotelai scomparso nel 2004 a 79 anni.

### Puntone

La 131 Abarth stradale è studiata con il regolamento sportivo alla mano, introducendo le parti che vanno omologate per le competizioni, come la testa a 16 valvole. Restano, invece, di serie le componenti che si possono sostituire in sede di preparazione dell'auto da corsa, come il singolo carburatore di alimentazione (doppio corpo ad apertura differenziata, lo stesso della 132), le sospensioni e il differenziale privo di autobloccante. Per la trasmissione si decide di produrre le 400 vetture previste dal regolamento con un cam-

### DETTAGLI "CORSA"

La 131 Abarth è ben riconoscibile dalle versioni normali. Se non bastasse la scocca a tre porte (assai rara, in Italia) tanti dettagli svelano la vocazione sportiva. Sulle fiancate (sopra) spiccano i parafanghi allargati, i cerchi da 15" e la presa d'aria laterale per raffreddare i freni a disco posteriori. Nella pagina a destra gli altri elementi caratteristici; dall'alto: il marchio dello Scorpione sui montanti posteriori, lo spoiler sul baule e le scritte adesive, il contagiri nel quadro strumenti. Il volante a calice con due razze non è quello di serie (che era piatto e a tre razze) ma è lo stesso che era montato sulle 131 Abarth in configurazione Gr. 4. La plancia è la stessa degli altri modelli.



bio a rapporti di serie ma con innesti frontali. L'albero di trasmissione in acciaio comanda il ponte della 124 Abarth.

Le sospensioni vedono, all'anteriore, la trasformazione del sistema a barra antirollio che funge da puntone, tipico della 131 Mirafiori, in una versione a puntone vero e proprio, e l'abbandono della soluzione a fuso per una versione mono cuscinetto simile a quella della Lancia Beta Montecarlo. Per il retrotreno, la scelta è fatta non soltanto sul tavolo da disegno ma realizzando alcuni prototipi e facendo dei test comparativi con alcuni muletto: uno con ponte rigido della 132, uno con ponte DeDion, uno con la sospensione della 124 Abarth, uno con un ponte simile a quello della X1/9. La scelta cade sull'ultima soluzione, la più idonea all'uso rallystico per ragioni di peso e di cinematica.

### Base di lavoro

Dal punto di vista dell'autotelaio, la vettura è alleggerita con l'adozione di cofani e parafanghi anteriori e posteriori in vetroresina e di porte in alluminio. Dietro, il pianale è modificato per poter ospitare i duomi dei gruppi McPherson posteriori.

La versione da competizione, a questo punto, viene sviluppata su una base già ben predisposta a ricevere le modifiche.

«Con queste caratteristiche, le vetture di serie che uscivano dai concessionari erano praticamente inguidabili -ricorda ancora, ridendo sotto i baffi, l'ingegner Limone-. Il cambio era ingestibile, infatti era subito sostituito con un altro gruppo della famiglia 131 dotato di sincronizzatori. Anche l'alimentazione non era il massimo e la maggior parte dei clienti optava per i carburatori tipo corsa».

Tutte cose che ben conosce Simone Lanfranchini, proprietario della 131 Abarth stradale protagonista di questo servizio. Ingegnere di Borgosesia (VC), ha acquistato la sua "rossa" in tempi non sospetti: «Ce l'ho dal 1998, avevo ventidue anni e studiavo ancora all'università. Quando la presi era malconcia, con il motore rot-

to. Ci volle quasi un anno di lavoro per rimetterla in sesto. Si tratta di uno dei primi esemplari, infatti è del 1976, l'anno in cui è stata presentata. Sono il secondo proprietario e la uso regolarmente: in questi anni ho percorso circa 60.000 km».

È un esemplare originale, con qualche piccola miglioria "sotto pelle", quasi a dimostrare ciò che ha evidenziato l'ingegner Limone: «Vista da fuori, l'unico particolare fuori ordinanza è il terminale di scarico, che non è a doppia uscita come sulle auto che uscivano di fabbrica. Sulla mia ho mantenuto il collettore originale, molto ben fatto, e ho sostituito il resto con tubi in acciaio inox. Per quanto riguarda il motore, sono state lavorate le camere dei condotti e sono stati lucidati l'albero motore e le bielle. Ho montato due carburatori verticali Dell'Orto da 40 con collettori Alquati; i tromboncini di aspirazione sono stati costruiti al tornio. Dovrebbe avere circa 160 CV, quanto basta per divertirsi. Il cambio è sincronizzato ma il differenziale è sempre senza autobloccante. Con queste modifiche risulta guidabilissima in ogni situazione, anche nel traffico».



### TRIS IRIDATO

In alto, il manifesto che celebra la seconda vittoria della 131 Abarth nel Campionato del Mondo Rally 1978. Un titolo conquistato anche nel 1977 (prima stagione di corse per questo modello) e nel 1980. Nell'immagine, sono Maurizio Verini/Arnaldo Bernacchini al Rallye di Sanremo '78, concluso al secondo posto. Qui sopra, la 131 Abarth stradale in un'immagine della presentazione. Nella foto grande, lo scenografico frontale: sul grosso spoiler si notano le prese d'aria per il raffreddamento dei freni anteriori.



### Bertone

La 131 Abarth è ben riconoscibile dal resto della gamma. I fianchi larghi e le varie appendici aerodinamiche sono le note caratteristiche del suo vestito cucito su misura dalla carrozzeria Bertone. L'allestimento della 131 Abarth era stato commissionato alla Bertone per una sorta di risarcimento, dal momento che era stato fermato anzitempo il progetto della X1/9 Abarth, la cui produzione era già stata affidata all'azienda di Caprie. Porte, cofani e parafranghi allargati della 131 sono in resina sintetica per ridurre la massa complessiva dell'auto. I paraurti sono eliminati del tutto, sul cofano compare una grossa presa d'aria. Sulle fiancate ci sono delle "bocche" per rinfrescare i freni posteriori. In cima al lunotto spicca un alettone per dare maggior carico alla vettura. Sono pochi i dettagli che distinguono gli ultimi esemplari prodotti, in particolare i gruppi ottici posteriori che diventano rettangolari adeguandosi al restyling del modello avvenuto nel 1978.

All'interno dell'abitacolo la plancia riprende il disegno di quella utilizzata sulla 131 Special, ma con strumentazione dotata di contagiri. I sedili sono di foggia più sportiva ed hanno rivestimenti specifici. Il divanetto posteriore è diviso da un ampio bracciolo centrale, limitando lo spazio a due soli passeggeri.

## Scheda tecnica

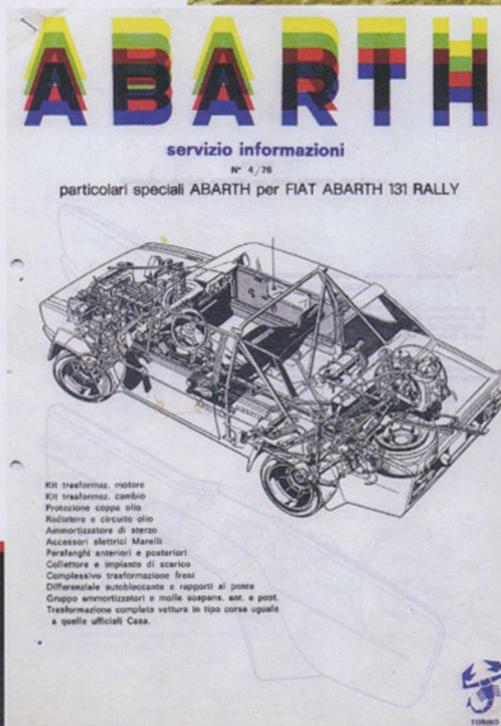
### FIAT 131 ABARTH (1976)

**Motore** Tipo 131 AR.000, anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea, 1.995 cc, alesaggio e corsa 84x90 mm, 4 valvole per cilindro, rapporto di compressione 10,2:1, potenza 140 CV a 6.400 giri, coppia 18 kgm a 3.800 giri, alimentazione carburatore doppio corpo verticale Weber 34 ADF

**Trasmissione** Trazione posteriore, frizione monodisco a secco, cambio a 5 marce + RM a innesti frontali; cerchi in lega 7x15", pneumatici 195/50 VR 15

**Corpo vettura** Carrozzeria autoportante, berlina tre volumi, due porte, quattro posti Sospensioni: anteriori a ruote indipendenti con bracci oscillanti, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto e molle elicoidali coassiali, barra stabilizzatrice trasversale e tiranti di reazione; posteriori a ruote indipendenti con puntoni di reazione, ammortizzatori idraulici telescopici a doppio effetto e molle elicoidali coassiali, barra stabilizzatrice; freni a disco sulle quattro ruote, impianto idraulico, servofreno; sterzo a cremagliera

**Dimensioni (in mm) e peso** Passo 2.490 Carreggiata anteriore 1.460 Carreggiata posteriore 1.456 Lunghezza 4.158 Larghezza 1.720 Altezza 1.385 Peso a vuoto 980 kg



### TORNIO

Sopra, la pubblicazione Abarth con l'elenco delle parti per elaborare la 131: spiccano le trasformazioni motore, cambio, freni, sospensioni e il differenziale autobloccante. C'era anche la possibilità di avere l'auto "pronto-gara" come le "ufficiali". A fianco, i tromboncini di aspirazione fatti al tornio. A destra, la 131 su un bel "misto".

