

# € 6,00 RETROVISORE

i veicoli che hanno fatto la storia

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

**Auto**

**Fiat 131 Abarth**

Leggenda dei rally

**Ferrari 308**

Ricordando Magnum P.I.

**Fiat 126 BIS**

La storia che ripete se stessa

**Giugiaro**

Il suo percorso

**Moto**

**Ducati MHR 900**

La moto del mito

**Commerciali**

**Ford Transit**

Più di 50 anni e non sentirli

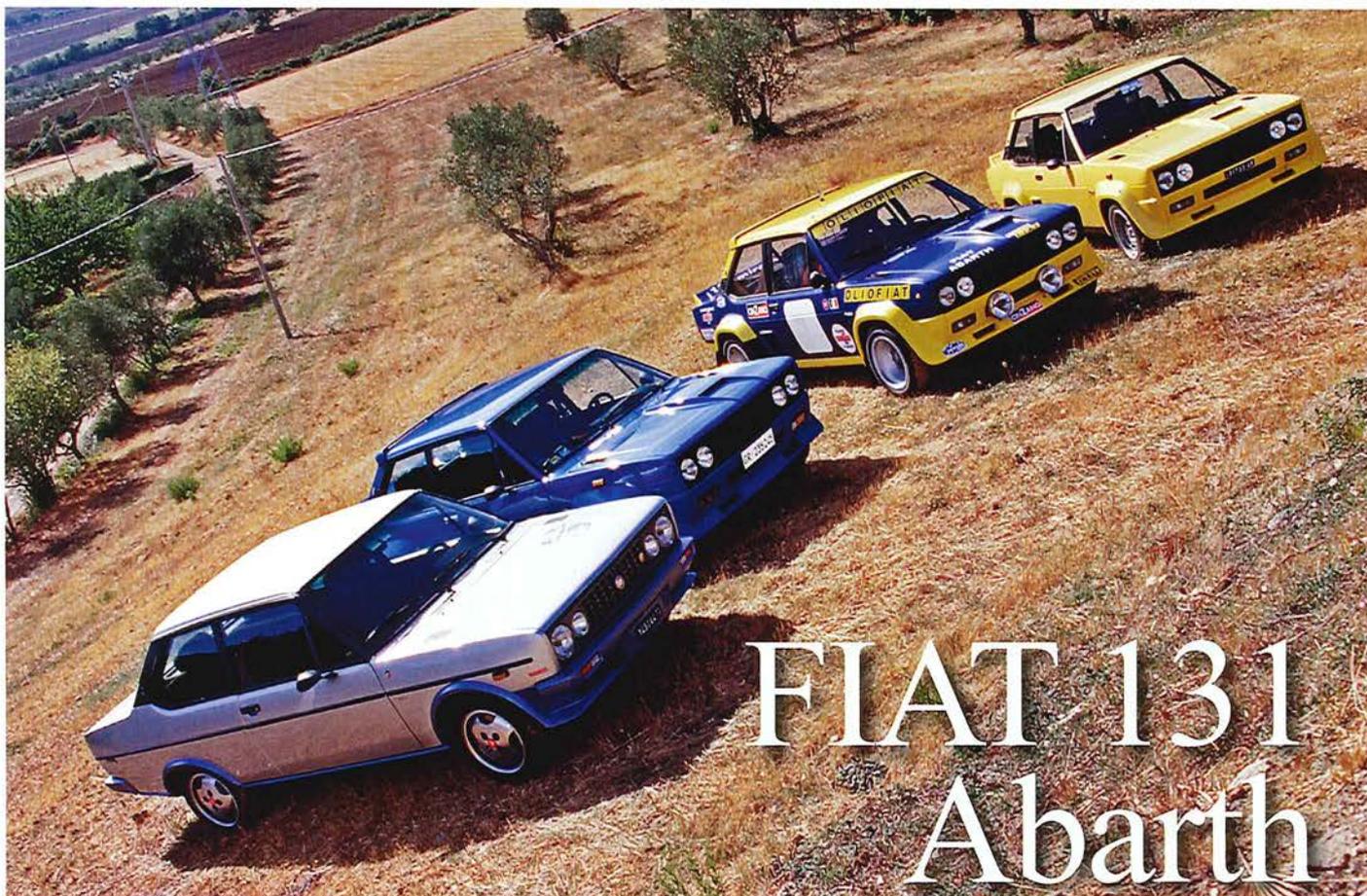
**Trattori**

**Fiat "la piccola"**

L'indimenticabile



## La Mercedes del Führer



# FIAT 131 Abarth

*quarant'anni ma non li dimostra*

***La 131 Abarth è un grande classico dei rally, in parte sottovalutato nel nostro Paese. Ripercorriamone insieme la storia***

*Testo e foto: Luigi Castellani*

***Ha già compiuto quarant'anni***

La FIAT 131 Abarth Rally ha da poco compiuto 40 anni e ci pare giusto parlarne. Come tante altre cose buone prodotte in Italia, la 131 Abarth è probabilmente sottovalutata. Eppure si tratta di un classico dei rally degli anni '70 ed '80 che può vantare 17 vittorie di Campionato del Mondo e ben tre titoli mondiali: tanti quanti la Lancia Stratos ed uno in più rispetto all'Audi Quattro. E' giusto, dunque, tornare a parlarne per dare il giusto credito ad una vettura dalla storia veramente particolare, tenuto conto che il modello di serie era nato

sulla base della tranquilla FIAT 124 berlina. Quest'ultima era una macchina onesta, che conobbe grande successo a livello internazionale, ma certo non entusiasmante né particolarmente innovativa. A metà degli anni '70, quando venne introdotta la 131, non sarebbe stato facile immaginare che, in poco tempo, da quella vettura da famiglia sarebbe nato un purosangue dei rally. E' opportuno anche ricordare, come riconosciuto dagli stessi tecnici, che il progetto si basò in buona misura sulle esperienze precedentemente maturate con i prototipi, oltre che con la 124 Abarth. Il

prototipo Abarth 031, infatti, consentì di accumulare dati ed esperienze che, successivamente, sarebbero tornati utili nella messa a punto della 131 Rally. Nel lavoro di testing con i primissimi esemplari ci si rese conto che il ponte rigido del modello di serie non andava bene e si decise, pertanto, di passare alle sospensioni indipendenti sulle quattro ruote. L'esemplare giallo che compare nelle foto del nostro servizio è una vettura "stradale", appartenente alla piccola serie prodotta per l'omologazione tra il 1976 ed il 1978. Pur possedendo, come tutte le 131 Rally, i passaruota allargati,

é immediato constatare come questi siano di proporzioni inferiori rispetto a quelli della vettura di Gruppo 4, qui mostrata con la classica livrea giallo-blu dello sponsor "Olio FIAT". L'esemplare da competizione che abbiamo fotografato, infatti, é in configurazione "asfalto" e, pertanto, é dotato dei passaruota maxi, capaci di alloggiare le enormi gomme slick. Non tutti gli esemplari di Gruppo 4, però, erano esternamente identici. Infatti le vetture preparate per le gare su neve e ghiaccio avevano i passaruota più piccoli perché, come noto, le coperture impiegate in questi casi sono molto più strette di quelle da asciutto. Mentre le versioni stradali sono macchine abbastanza civilizzate e confortevoli, solamente un po' rumorose a livello della trasmissione (non é un difetto delle singole vetture, perché nascevano così), un esemplare preparato per il Mondiale rappresenta una belva da domare, forse non alla portata di tutti gli automobilisti per le possibili reazioni che può manifestare quando si inizia a "tirare". Per far pratica con una Signora dei rally come questa, sarebbe consigliabile andare in pista ed esplorarne preventivamente l'inviluppo prestazionale, scoprirne cioè i segreti prima di impiegarla, magari, nelle manifestazioni per auto storiche (questo sempre che non si possieda già una sufficiente esperienza di vetture di questa tipologia). Gestire bene il sovrasterzo di potenza, grazie alla presenza di trazione posteriore e di tanti cavalli, é obbligatorio quanto frequente. Oggi si potrebbe obiettare che 220-230 cavalli non sono poi così tanti, ma si tratta di cavalli "buoni", di quelli di una volta, che potevano dare grandissime soddisfazioni. Prima del predominio dell'elettronica e dell'introduzione dei moderni sistemi antinquinamento, oltre che del generale aumento della massa delle vetture verificatosi da vent'anni a questa parte, una potenza di questo ordine di grandezza era sinonimo di alte prestazioni ed era



*Aggressiva vista di tre/quarti della vettura di Gruppo 4.*



più che sufficiente per competere nel Mondiale. Chi ha guidato la Lancia Thema i.e. turbo prima serie, che era accreditata di 165 cavalli DIN, sa bene quali prestazioni si potevano ottenere con una simile potenza a disposizione, che successivamente é divenuta alla portata di molte vetture. Oltre alle versioni Abarth Rally stradale e Gruppo 4, nelle nostre foto compare anche un esemplare di 131 Volumetrico (al maschile), accmunato alla 131 Rally stradale dal valore

della potenza massima di 140 cavalli DIN, ma dotato di compressore a lobi. Si noti che questo compressore volumetrico non é lo stesso presente su altri modelli del gruppo FIAT, quali Argenta, Lancia Trevi, Beta Coupé ed HPE Volumex. Infatti il volumetrico montato sulla 131 é più grande ed é marchiato Abarth, come ci ha fatto notare l'orgoglioso proprietario. Questa vettura (cioé la Volumetrico) venne prodotta con allestimento della seconda oppure della terza serie e



*Il profilo inconfondibile con le appendici specifiche*

carrozzeria a due e quattro porte. In base ai documenti che abbiamo consultato, la versione con allestimento della III serie (quattro porte) era basata sulla Supermirafiori, perché la Racing era una versione solo della II serie. La 131 Volumetrico, arricchita dalla presenza degli stemmi Abarth, è comunque una vettura più turistica rispetto alle altre versioni che compaiono nelle nostre foto, anche se risulta assai gratificante nella guida e si presta maggiormente ad un utilizzo stradale. Dal punto di vista estetico il 131 Volumetrico del nostro servizio presenta un allestimento di carrozzeria simile a quello della versione 131 Racing, il modello sportiveggiante della gamma, che però non poteva vantare la presenza del prestigioso marchio Abarth. Ci limitiamo quindi a ricordare che la Racing venne prodotta tra il 1978 ed il 1981 abbinando il motore 2 litri della FIAT 132 alla carrozzeria 2 porte della 131 che, esternamente, veniva arricchita da appendici aerodinamiche e colori esclusivi (v. foto). La velocità massima di questa versione era di 180 km/h e venivano offerti i Pirelli P6 ribassati. Completamente differente, rispetto alle ver-



*Su questa vettura l'alimentazione è a carburatori*

sioni da strada, il feeling corsaiolo che la Abarth in versione Gruppo 4 offre al pilota, con tutto un insieme di sensazioni visive, tattili e perfino olfattive. Controlli e relé sono infatti in piena vista ed il volante è quello originale Abarth, ma c'è anche qualcosa in più. Infatti, a bordo di una vettura che è stata lungamente impiegata nelle corse, rimane a volte

una sorta di odore impalpabile, che è un mix di benzina, gomma, olio etc. Questo odore è difficilmente eliminabile ed assomiglia a quello di un'officina, ma anche a quello dell'abitacolo di un caccia della seconda Guerra Mondiale (andate alle manifestazioni che si svolgono nel Regno Unito e provate per credere). Tutte queste sensazioni, con l'aggiunta

## SCHEDA TECNICA della FIAT 131 ABARTH RALLY GRUPPO 4

**Motore:** 4 cilindri in linea, alesaggio per corsa 84X90 mm, cilindrata complessiva 1.995 cm<sup>3</sup> rapporto di compressione 11:1, potenza massima 225 CV DIN @ 7.600 giri/min., coppia massima 23 kgm DIN @ 5.600 giri/min., distribuzione due assi a camme in testa, quattro valvole per cilindro, alimentazione a carburatori oppure ad iniezione indiretta Kugelfischer.

**Trasmissione:** Cambio ZF ad innesti frontali a cinque rapporti, trazione posteriore, differenziale autobloccante, pneumatici Pirelli P7 MS 205/60 VR15 e 285/35 VR15.

**Corpo vettura e dimensioni:** Carrozzeria due porte alleggerita con parti in lega leggera e vetroresina, sospensioni a ruote indipendenti anteriormente e posteriormente con schema Mc Pherson su snodi sferici, freni a disco sulle quattro ruote (autoventilanti); lunghezza 4.190 mm, larghezza 1.820 mm, altezza 1.360 mm (variabile con l'assetto), passo 2.490 mm., peso variabile secondo l'allestimento (circa 930 kg).



*Il volante tipicamente racing è siglato Abarth.*



*L'abitacolo spartano è tipico di un'auto da corsa.*

di quelle che si provano a vettura in movimento, rendono unica l'esperienza di guidare una macchina da corsa "vera" come questa 131 gialla e blu, che ci racconta una storia fatta di uomini (progettisti, piloti, meccanici) che, un tempo, si impegnarono con essa nella competizione sportiva e tecnica ai massimi livelli.

### **La carriera e l'evoluzione della FIAT 131 Abarth Rally**

Nel caso delle vetture da rally ma, più in generale, di tutte quelle da corsa, ripercorrere la storia sportiva equivale a riepilogare lo sviluppo tecnico, perché ovviamente i due percorsi sono strettamente collegati tra loro. Il "partito" degli appassionati Lancisti da quarant'anni la-

menta che la Lancia Stratos venne "pre-pensionata" dalle strategie commerciali della FIAT, che ne penalizzarono l'ulteriore sviluppo a favore della 131 Abarth, la quale poteva garantire un ritorno immediato d'immagine a beneficio delle vendite del modello di serie. Resta il fatto che la Stratos era nel pieno dello sviluppo e dominava nei rally quando



*Il cerchio presente sull'esemplare allestito per il Gruppo 4.*



*Il bocchettone collocato posteriormente.*

si decise di far vincere al suo posto la 131, per le ragioni cui si è già fatto riferimento. Il bello di tutto questo è che l'industria italiana, in quel momento, era talmente forte da potersi addirittura permettere di scegliere quale macchina far vincere nel Mondiale Rally! Questo ci ispira una grande nostalgia per quell'epoca fatta di vittorie tricolori a ripetizione, sia che le macchine fossero marchiate FIAT che Lancia, un fatto che andava anche a beneficio della spetta-

colarietà dei rally che, oggi, sono divenuti sicuramente meno avvincenti rispetto agli anni '70 e '80. Anche se la Stratos resta un mito difficilmente uguagliabile, la 131 Abarth è stata una macchina vincente, che ha colto tre allori iridati ed ha avuto una carriera gloriosa fino all'avvento delle prime vetture a trazione integrale. Le affermazioni mondiali della 131 iniziarono nel '76, con la vittoria al 1000 Laghi. L'anno seguente fu la stagione dell'epico duello con la Ford, vinto

dalla FIAT con la conquista del primo titolo mondiale della 131. Nel 1978, oltre a bissare la vittoria iridata, vi fu l'affermazione di un grande Markku Alen nella Coppa FIA, antesignana del Mondiale Piloti. La stagione 1979 vide una 131 sempre competitiva con il terzo posto al Safari, la vittoria al 1000 Laghi ed il secondo posto al Sanremo. Occorrerà però attendere l'anno seguente per cogliere l'exploit del terzo titolo iridato, un successo che colloca sicuramente la vettura



### SCHEDA TECNICA della FIAT 131 ABARTH RALLY STRADALE

**Motore:** 4 cilindri in linea, alesaggio per corsa 84X90 mm, cilindrata complessiva 1.995 cm<sup>3</sup>, rapporto di compressione 10:1, potenza massima 140 CV DIN @ 6.400 giri/min., coppia massima 18 kgm DIN @ 3.800 giri/min., distribuzione due assi a camme in testa, quattro valvole per cilindro, alimentazione a carburatore Weber 34 ADF.

**Trasmissione:** Cambio ad innesti frontali a cinque rapporti, trazione posteriore, pneumatici Pirelli P7 195/50 VR15.

**Corpo vettura e dimensioni:** Carrozzeria due porte alleggerita con parti in lega leggera e vetroresina, sospensioni a ruote indipendenti anteriormente e posteriormente con schema Mc Pherson, freni a disco sulle quattro ruote; lunghezza 4.190 mm, larghezza 1.720 mm, altezza 1.360 mm, passo 2.490 mm., peso a vuoto kg 980.

nell'Olimpo delle Regine dei rally e che fu ulteriormente arricchito dal titolo mondiale piloti, vinto da Walter Röhrl. Un fatto che rende inspiegabile come, nel mercato collezionistico e nel suo stesso Paese d'origine, questa FIAT sia sempre stata in qualche modo sottovalutata, mentre le Ford Escort per gli Inglesi sono oggetto di autentica venerazione. A questo proposito abbiamo riletto un vecchio articolo di una rivista



*La versione Abarth stradale*



### SCHEDA TECNICA della FIAT 131 VOLUMETRICO ABARTH

**Motore:** 4 cilindri in linea, alesaggio per corsa 84X90 mm, cilindrata complessiva 1.995 cm<sup>3</sup>, rapporto di compressione 7,6:1, potenza massima 140 CV DIN @ 5.500 giri/min., coppia massima 21,8 kgm DIN @ 3.000 giri/min., distribuzione due assi a camme in testa, alimentazione a carburatore Weber 34 DMTR + compressore a lobi.

**Trasmissione:** Cambio a cinque rapporti, trazione posteriore, pneumatici 185/60-14.

**Corpo vettura e dimensioni:** Carrozzeria due oppure quattro porte, appendici aerodinamiche della versione Racing (versione 2 porte), sospensioni a ruote indipendenti anteriormente e ponte rigido posteriore, freni a disco anteriori, tamburi posteriori; lunghezza 4.231 mm, larghezza 1.663 mm, altezza 1.400 mm, passo 2.490 mm., peso a vuoto kg 1.140.

*FIAT 131 Volumetrico da 140 CV sviluppato in Abarth.*

*Particolare della scritta posteriore del Volumetrico.*

*In primo piano la FIAT 131 Volumetrico.*



britannica, scritto da John Blunsden quando venne presentata la 131 Abarth, secondo il quale la nuova FIAT "è la risposta italiana alla Ford RS2000" e si tratta di un modello attraverso il quale "la FIAT sta inaugurando la sua nuova politica di far correre nei rally solamente vetture derivate dai suoi modelli prodotti

in alti volumi". L'articolista, in visita all'impianto di Nardò, sottolineava come questa fosse una scelta di buon senso. In termini puramente commerciali, visto che la maggior parte delle 131 veniva esportata, non è difficile concordare con la sua opinione, anche se il rimpianto per ciò che avrebbe potuto ancora fare

la Stratos rimane. Il giornalista inglese riferisce il suo approccio con la nuova vettura sottolineando l'impiego di parti alleggerite, come le porte in alluminio ed il cofano in vetroresina (abbiamo constatato di persona che questo, nella versione da corsa, durante la marcia trema sotto la spinta delle sollecitazioni). Di

particolare interesse risultava la nuova testa a sedici valvole, quelle di aspirazione caratterizzate dal diametro di 34 mm e quelle di scarico di 28 mm, alloggiare in una nuova fusione in lega leggera. La versione stradale provata dai giornalisti dell'epoca a Nardò, come abbiamo già ricordato, disponeva di 140 CV a 6.400 giri/min., mentre la versione da corsa disponeva, con l'iniezione Kugelfischer, di 215 CV DIN (successivamente incrementati a 225 e poi a 230). A livello telaistico e di sospensioni il corpo vettura derivava dalla berlina due

porte, di cui riprendeva l'architettura meccanica generale, con motore anteriore e trazione posteriore. Le sospensioni erano a ruote indipendenti, sia anteriormente che posteriormente. La 131 Abarth stradale poteva vantare una velocità massima di 190 km/h, un dato molto significativo per l'epoca, mentre ovviamente le velocità raggiungibili dalle versioni Gruppo 4 dipendevano dai rapporti adottati a seconda delle gare (in ogni caso la velocità pura non è la caratteristica più importante delle vetture da rally, piuttosto l'accelerazione e la stabi-

lità in curva risultano essere doti fondamentali). Il test driver britannico elogia le performance dei Pirelli P7, sottolineando come per la prima volta queste coperture venissero offerte come equipaggiamento di serie. Meno "piacevole" il cambio che, secondo lui, presenta una spaziatura eccessiva tra la prima, la seconda e la terza (oltre ad essere un po' duro). Il passaggio dalla versione Stradale alla Gruppo 4, che aveva quasi 100 cavalli in più, portava alla sostituzione e continua sperimentazione di molti componenti. Ad esempio sulla Gruppo



*FIAT 131 Racing del 1978-1981 in una sgargiante livrea arancio (FCA).*



*FIAT 131 Mirafiori CL appartenente alla seconda serie (1978-81) (FCA).*

*FIAT 131 Supermirafiori sempre della seconda serie (FCA).*



*La pratica versione Panorama in allestimento Special (FCA).*



*La Special era il top di gamma della prima serie (FCA).*

4 il cambio adottato era uno ZF a cinque rapporti ad innesti frontali e richiedeva un certo sforzo da parte del pilota, mentre veniva montato anche l'autobloccante ZF. Vennero anche adottati gli ammortizzatori Bilstein da competizione. Curiosamente lo schema delle nuove sospensioni posteriori a ruote indipendenti ricordava quello della vettura FIAT X 1/9. La lubrificazione era a carter secco ed il serbatoio dell'olio collocato posteriormente, concorrendo così ad una migliore ripartizione dei pesi tra avantreno e retrotreno. I freni a disco erano degli autoventilanti, con la pompa doppia. Non poteva mancare il bocchettone per il rifornimento veloce del carburante, tramite il quale si approvvigionava il serbatoio da corsa maggiorato. Dal momento che in questo servizio ci occupiamo anche della versione Volumetrico, in quanto si tratta sempre di una 131 marchiata Abarth, è interessante ricordare come quest'ultima mantenesse la soluzione del ponte posteriore rigido, scartata per la Abarth Rally dopo essere stata testata sui primi prototipi. Proprio grazie all'accurato e prolungato studio dell'assetto, la 131 era perfetta da guidare come si usava nei rally di una volta, cioè di traverso, restando sempre gestibile anche percorrendo l'intero arco della curva in derapata. A nostro giudizio questo ne faceva l'auto ideale per i piloti di quel periodo ma, soprattutto, si sposava perfettamente allo stile di guida di ALEN, che ha sempre privilegiato la guida di traverso, secondo i dettami della vecchia scuola nordica. Negli anni '80, infatti, lo vedremo intraversare anche le trazioni integrali, più di quanto non facessero i suoi colleghi che, con l'evoluzione delle vetture da rally, avevano in parte mutato la propria tecnica di guida. **ES**

### La FIAT 131 nel modellismo

Come abbiamo detto in altre occasioni, soprattutto sulle pagine di Auto Tecnica, collezionare modelli d'auto è una passione estremamente seria, che oggi ha acquisito la stessa dignità della filatelia e della numismatica. È fondamentale, però, scegliere una tematica ed una scala sulle quali basare la nostra collezione. Nel caso delle FIAT 131 "normali" ed Abarth la tematica risulterà già prefissata, mentre la scala sarà questione dei nostri gusti, esigenze e spazio a disposizione. Questo perché i bei modelli d'epoca (in gergo collezionistico detti "obsoleti") in scala 1:24 occupano logicamente più posto di quelli in 1:43, per non parlare delle

esigenze di spazio imposte dalle riproduzioni in scala 1:18, divenute di moda negli ultimi 15 anni e popolari soprattutto oltreoceano (la Kyosho offre diverse varianti della 131 Rally proprio in questa scala). In considerazione del ricco curriculum sportivo della 131 Abarth, in quarant'anni è stata prodotta una varietà enorme di "macchine", che si trovano ancora con relativa facilità su eBay. Si tratta dunque di una tematica che offre una scelta molto vasta, con la possibilità di fissare un budget adeguato alla disponibilità di ognuno. Se volessimo, ad esempio, collezionare i modelli degli anni '70 prodotti con i marchi Martoys/Burago e Polistil, dovremmo mettere in conto una spesa variabile tra i 30 ed i 50 euro per ogni modellino. Tra questi la versione Olio FIAT, in scala 1:24, con la caratteristica livrea della vettura del nostro servizio, costituisce un classico nel suo genere e non potrà mancare assolutamente nella collezione. Un'alternativa interessante al modellismo statico è data dai modellini per pista elettrica che, oggi, hanno raggiunto un notevole livello di realismo. Per quanto riguarda le FIAT 124 e 131 Abarth abbiamo i modelli (in scala 1:32) della Scalextric spagnola che, nei negozi specializzati, sono venduti a cifre attorno ai 45 euro.

### FIAT 131 ABARTH RALLY



Foto ufficiale della vettura di Gruppo 4 (FCA).