

RUOTECLASSICHE

I LUOGHI DEL CULTO CENTRO DOCUMENTAZIONE STORICA CITROËN • FAI DATE IL RIPRISTINO DELL'OROLOGIO DA PLANCIA

ruoteclassiche.it

FIAT 131 ABARTH

**PENSANDO
AI RALLY**

NATE PER CORRERE
QUATTRO LIVREE
GRUPPO 4
INSIEME IN PISTA



GARE CLASSICHE

VERNASCA SILVER FLAG
LA LEGGENDA DI BASSANO
PASSIONE CARACCIOLA

LE AUTO DEL MESE

BENTLEY 3 1/2 LITRE SPORTS SALOON PARK WARD
AUSTIN HEALEY 100/6
ALFA ROMEO GIULIETTA SZ PROTOTIPO
LE RENAULT DA CORSA GUIDATE A MONTLHÉRY

TURISMO D'EPOCA

VACANZE IN TOSCANA
SU UNA SL A NOLEGGIO



FIAT TOPOLINO

PER GLI 80 ANNI ARRIVANO
IN 264 AL LINGOTTO!
I CONSIGLI PER COMPRARLA



ISSN 1121-5321
603312
9 771121 532008

BERLINA VELENOSA

RALLY QUOTIDIANO

Quarant'anni fa una paciosa "tre volumi" da famiglia fu trasformata in una belva da corsa. Alla base della cura, una meccanica rivista grazie al retrotreno a ruote indipendenti e al motore di 2 litri da 140 CV. La scocca venne rinforzata e la carrozzeria fu alleggerita ricorrendo a numerose parti in resina. Fuori, passaruota allargati e vistose appendici aerodinamiche

Testo di Emanuele Sanfront - foto di Massimiliano Serra

El'inizio di marzo 1976. A Ginevra, il celebre e omonimo Salone annuale dell'automobile è in pieno svolgimento. Sotto le rutilanti luci della rassegna elvetica che, come al solito, è un fiorire di importanti novità, debutta in anteprima assoluta una sportiva italiana, la Fiat 131 Rally Abarth.

La storia è questa: a metà degli anni 70 i responsabili del settore sportivo del gruppo Fiat si resero conto della necessità di sostituire la 124 Abarth Rally che ormai aveva concluso il suo ciclo vitale agonistico.

In numerose riunioni furono avanzate diverse proposte. Quando però si decise che la nuova arma Fiat nelle corse avrebbe dovuto avere molti punti di contatto con la produzione di serie, i progettisti pensarono a una berlina affidabile e sicura con carrozzeria semplice e robusta.

La scelta cadde sulla 131 Mirafiori presentata nell'autunno del 1974, il modello di produzione Fiat che per dimensioni e costi venne ritenuto il più adatto a ricevere maggior "brio".

PUNTA DALLO SCORPIONE

La Fiat, quindi, affidò la 131 Mirafiori, nata come tranquilla berlina di famiglia, ➔





Il 2 litri da 140 CV di serie qui ha subito una cospicua iniezione di potenza: due carburatori da "48", asse a camme da corsa e così via. Risultato? 190 CV

alle cure dell'Abarth, azienda che nel 1971 era entrata a far parte del gruppo torinese.

L'atelier sportivo di corso Marche a Torino, sede del reparto corse Fiat Rally, sfruttando quanto di buono e di collaudato c'era nella precedente 124 Abarth fece della 131 Mirafiori un'arma vincente nei rally.

Era l'estate del 1975 quando all'Abarth venne impostato il programma "131 corsa". Un'operazione complessa, realizzata lavorando in stretto contatto con la carrozzeria Bertone preposta alla produzione dei 400 esemplari necessari per ottenere l'omologazione Fia in Gruppo 4.

Alla Bertone si iniziò a intervenire sulla scocca incrementandone la robustezza per adattarla alle forti sollecitazioni dei rally, mentre le altre modifiche riguardarono l'alleggerimento della carrozzeria con numerose sostituzioni di componenti. Elementi non portanti, quali cofani, finestrini e parafranghi vennero realizzati in resina sintetica;

le porte avevano la "pelle" in alluminio. La 131 Rally Abarth si presentò piacevolmente grintosa, caratterizzata da passaruota allargati, prese d'aria nel frontale e sui lati posteriori, nonché da vistose appendici aerodinamiche come lo spoiler sul cofano posteriore e l'alettone sul retro del padiglione.

L'abitacolo della 131 Rally Abarth, sia pur d'intonazione sportiva, non fu tuttavia immune da critiche. L'insieme, infatti, riprendeva l'aspetto delle 131 "normali", un allestimento giudicato troppo semplice rispetto al prezzo elevato della 131 in versione "cattiva", che costava quasi il triplo di una 131 Mirafiori a due porte di serie. E poi la plancia, identica a quella del modello di tutti i giorni e con cruscotto che aveva ben poco di sportivo.

Con lo zampino dell'Abarth, tuttavia, la 131 Rally si presentò perfettamente coerente con la destinazione agonistica per la quale era stata progettata.

Il motore, un quattro cilindri di 2 litri a 16

valvole alimentato da un carburatore doppio corpo, sviluppava 140 CV.

D'intonazione sportiva infine anche il resto della meccanica. Cambio a 5 marce con innesti frontali e sospensioni a quattro ruote indipendenti di tipo MacPherson. Da ricordare che la sospensione posteriore della 131 Mirafiori di serie era a ponte rigido.

In vendita dalla tarda primavera del 1976, la 131 Abarth stradale costava 9.086.000 lire (2.296.000 lire la 1300 a due porte di serie).

Prodotta come anticipato in 400 unità fino al 1978, venne offerta con una tavolozza di colori che comprendeva il verde (molto raro), il giallo (raro), il Blu Francia e il rosso che contraddistingueva la maggior parte degli esemplari prodotti.

NON SOLO DA GUIDARE

E di colore rosso è la Fiat 131 Rally Abarth del 1976 illustrata in queste pagine. È di proprietà di Dario Deledda, torinese, che



Fianchi larghi

In alto, il flessibile della luce lettura e il tripmaster. Rispetto alla 131 normale, le dimensioni diminuiscono un po' in lunghezza e altezza. Aumenta la larghezza, da 1,63 a 1,72 metri. Invariato invece il passo di 2,49 m.



Allestimento corsaiolo

In alto, la plancia con l'ampio cruscotto che comprende la strumentazione, qui modificata e arricchita, il volante Abarth a due razze e la corta leva del cambio. Sopra e a lato, il solido rollbar a gabbia. Le foto sono state scattate all'Aeroporto Torino-Aeritalia, sorto nel 1916. Su questa pista venivano collaudate le Abarth.

Pronta per le corse

Grintosa la carrozzeria: passaruota allargati, spoiler anteriore, alettoni posteriori sul cofano bagagliaio e all'estremità del padiglione, e qui pure fari supplementari e protezione inferiore del motore.

■ L'ha acquistata nel 2000.

"L'ho scovata sedici anni fa in buone condizioni nonostante fosse rimasta inutilizzata in un box per molti anni. Ha avuto solo due proprietari" afferma l'ex dirigente Fiat.

Poi confessa che, nonostante l'aspetto sia quello, quasi immutato, della Fiat 131 Rally Abarth in versione stradale, la meccanica è stata elaborata un po'. Il motore è l'originale 2 litri a 16 valvole sul quale però ha messo le mani un meccanico dell'Abarth per una cura ricostituente. Due carburatori doppio corpo da 48 mm, asse a camme da corsa, tromboncini. La potenza è salita così da 140 a 190 CV.

E ancora, barra duomi anteriore, dischi freni maggiorati, differenziale autobloccante. Insomma, sotto una carrozzeria di serie si nascondono componenti che strizzano l'occhio all'agonismo. Già perché anche l'abitacolo si fa notare per l'allestimento corsaiolo: volante Abarth a due razze, cruscotto con strumentazione diversa e più sportiva, sedili anatomici Fusina e leva cambio corta al posto di quella originale lunga.



Joint venture tra Abarth e Bertone per produrla in 400 esemplari e farla diventare un'aspirante rallista

Q8 Perform
100 ottani
è il carburante utilizzato da Ruoteclassiche

CARATTERISTICHE

Motore Anteriore, longitudinale - 4 cilindri in linea
Alésaggio 84 mm - Corsa 90 mm
Cilindrata 1995 cm³
Rapporto di compressione 10:1
Potenza 140 CV DIN a 6400 giri/min
Coppia 18 kgm a 3800 giri/min
Distribuzione a 4 valvole per cilindro
Due assi a camme in testa (cinghia dentata)
Alimentazione a un carburatore doppio corpo Weber 34 ADF
Lubrificazione forzata a carter umido
Impianto elettrico 12 V, batteria 45 Ah.

Trasmissione Trazione posteriore
Cambio manuale a 5 marce a innesti frontali
Pneumatici P7 195/50 VR 15"
Cerchi in lega leggera 7x15".

Corpo vettura Berlina 2 porte, 4 posti
Carrozzeria portante
Sosp. ant. a ruote indipendenti schema MacPherson, molle elicoidali
Sosp. post. a ruote indipendenti, schema MacPherson, bracci oscillanti inferiori, molle elicoidali
Barre antirollio
Ammortizzatori idraulici telescopici
Freni a disco sulle quattro ruote
Sterzo a cremagliera
Capacità serbatoio carburante 50 litri.

Dimensioni e peso Passo 2490 mm
Carreggiata ant. 1460 mm - post. 1456 mm
Lungh. 4190 mm - Largh. 1720 mm
Altezza 1360 mm
Peso in ordine di marcia 980 kg.

Prestazioni Velocità massima 190 km/h.

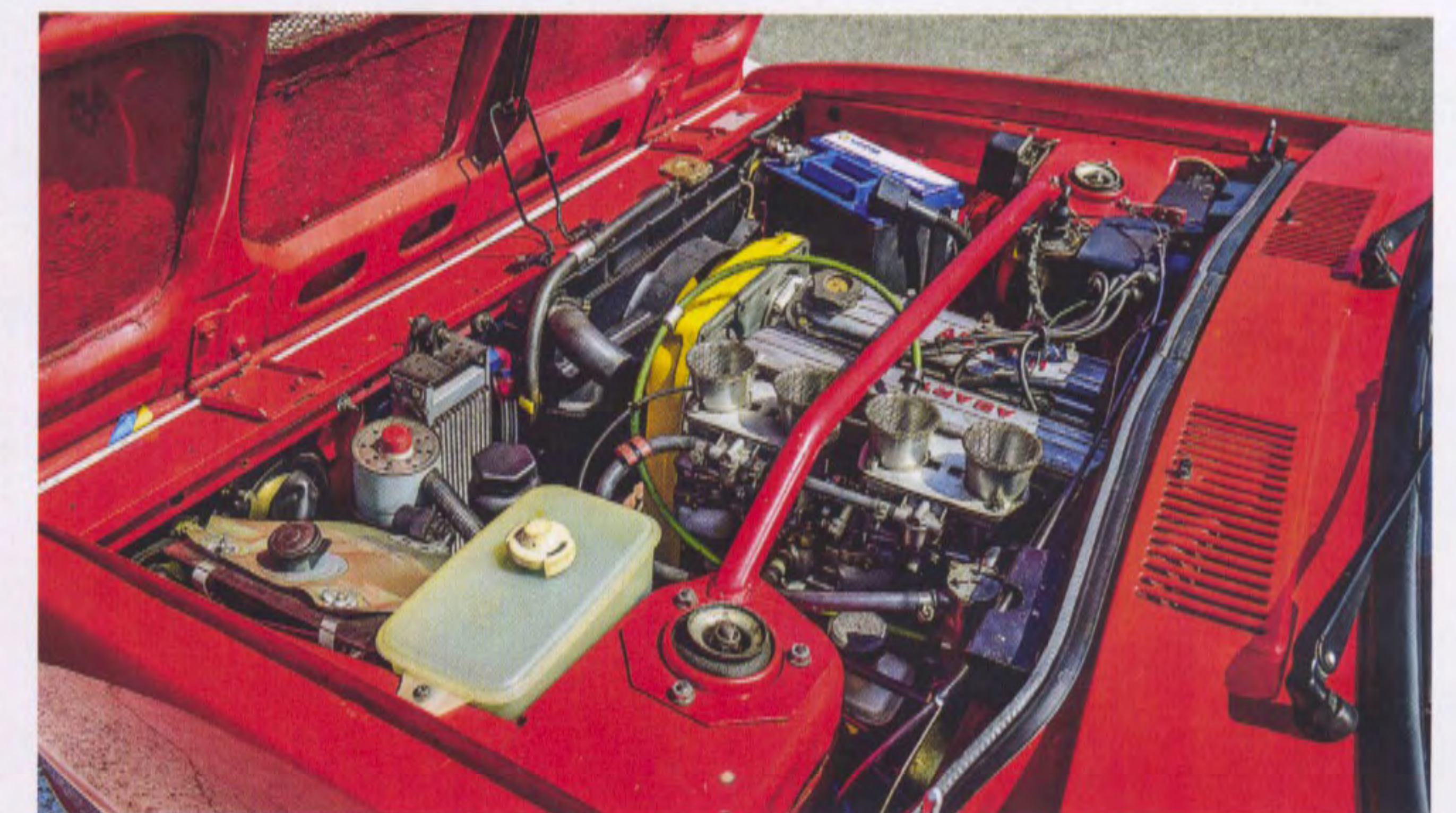


Dario Deledda partecipa alle gare di regolarità Sport. Ecco, in parte, il motivo della caratterizzazione corsaiola della sua Fiat 131 Abarth Rally che, per motivi di sicurezza, ha dotato anche di un robusto rollbar a gabbia.

"Una delle ragioni che mi hanno spinto a cercare una 131 Rally Abarth è il fatto che l'Automobile Club di Monaco, organizzatore del Rally di Montecarlo storico, ha iniziato a selezionare le iscrizioni per evitare l'inflazione di vetture dello stesso marchio e modello" dice l'ex dirigente Fiat. "Insomma, c'era il rischio di non essere ammessi, un'eventualità remota con un'auto rara come la Fiat 131 Abarth".

La rossa berlina dello Scorpione ha risposto perfettamente alle attese di Dario Deledda: veloce e grintosa, affidabile e sincera. Insomma un'auto sportiva che secondo lui ha un ottimo comportamento dinamico, divertente e piacevole non solo da guidare. Per la linea, il colore, le prestazioni, il suono pieno, cupo del motore e per il rumore emesso dall'aria aspirata dai carburatori.

Un difetto della Fiat 131 Rally Abarth? A volerne proprio trovare uno, lo sterzo un po' pesante in manovra. **R**



Per "qualche" cavallo in più

Una sostenuta elaborazione ha consentito di aumentare la potenza del motore da 140 a 190 CV. Nel vano, la barra duomi anteriore e i cornetti di aspirazione dei carburatori doppio corpo. A lato, il tappo del serbatoio carburante.



DOMINATRICE SU ASFALTO E STERRATI

VINCERE A TUTTI I COSTI

Nel 1975, quando la Fiat decise di fare correre nei rally una tranquilla berlina derivata dalla serie, molti si chiesero perché la scelta fosse caduta sulla 131. Ma le perplessità lasciarono presto spazio all'entusiasmo. A fine carriera furono tre i campionati del mondo vinti

Testo di **Emanuele Sanfront** - foto di **Wolfgang**

Dev'essere stato imbarazzante per gli uomini Fiat comunicare al team del reparto corse e alla stampa che la nuova arma per i rally sarebbe stata la 131 Mirafiori, nata come tranquilla berlina di famiglia. Era metà del 1975 e la Fiat 124 Abarth Rally, fio-

re all'occhiello della squadra corse della Casa torinese, dettava legge nel campionato europeo e in quello italiano dei rally, ma a mettere a ferro e fuoco il Mondiale ci pensava l'imbatibile Lancia Stratos.

La Fiat era in decisa ritirata e doveva correre ai ripari dopo aver concluso al secondo posto per ben quattro stagioni consecutive il campionato del mondo Rally. L'ordine arrivò dal fronte

di comando in prima linea: "Vincere il campionato del mondo Rally a tutti i costi".

È nata così la Fiat 131 Rally Abarth e furono in molti a chiedersi perché la scelta fosse caduta proprio sulla berlina presentata nel '74 e progettata per fare breccia nel cuore dei padri di famiglia.

Già, la Fiat 131 Rally Abarth. Sembrava più adatta a scaldare gli animi degli appassionati- ➔

segue a pag. 67

Si è fatta in quattro

Parata di Fiat 131 Rally Abarth versione corsa in quattro livree differenti sulla pista di Vairano (PV), dove hanno dimostrato di non aver perso la notevole grinta di un tempo.

Sulle ali del passato

La livrea è quella dello sponsor Alitalia che identificava le 131 Abarth ufficiali di fine anni 70, copia fedele della versione con cui hanno corso anche due indimenticati campioni

“È una replica delle versioni allestite dal reparto corse Fiat Rally sul finire degli anni 70” dice Riccardo Mariotti proprietario della Fiat 131 Abarth con la livrea Alitalia. In particolare, riproduce fedelmente la Fiat 131 Abarth con cui gli indimenticati Attilio Bettega e Maurizio Perissinot hanno corso il rally dell’Isola d’Elba del 1979. L’ho acquistata nel 2009 da un appassionato, così come la vedete; con i colori Alitalia, all’epoca sponsor ufficiale del team rally della Fiat. L’auto, una Gruppo 4 preparata da un’officina veneta, è stata impiegata sino agli anni 80 nei rally che si correvano in quella regione”.

La vettura è stata smontata, rialzata e dotata di tutti gli aggiornamenti necessari per renderla fedele alla versione utilizzata, come accennato, da Bettega e Perissinot. L’allestimento ha riguardato anche il rinforzo della scocca e l’adozione di un assetto speci-

co per l’utilizzo nelle gare su terra, dato che su questo tipo di fondo la Fiat 131 Abarth è molto competitiva.

“Sulla terra - continua Mariotti - la 131 Abarth è un’auto impegnativa, ma equilibrata. A me piace perché non ti tradisce. Si inserisce in curva in modo preciso e sicuro e se si osa un po’ di più riesce sempre ad avvertirti”.

Diciamo che le eventuali lacune che quest’auto può evidenziare sull’asfalto, come la frenata non molto potente o la modesta rigidità della scocca, sulla terra non hanno significato. Mi spiego. Prendiamo in considerazione i freni: consentono arresti sempre all’altezza della situazione, ma l’azione non potentissima fa sì che l’auto sulla terra non si scomponga e quindi permetta un miglior controllo in fase di frenata. E poi c’è la notevole tenuta di strada della Fiat 131 Abarth, con il retrotreno che segue fedelmente le traiettorie impostate dalle ruote anteriori. Insomma, un’auto dal compor-



Volo acrobatico
Due passaggi spettacolari della 131 Abarth Alitalia tra un cordolo e l’altro della pista di Vairano (PV). Sotto a sinistra, l’affollata plancia, la barra duomi nel vano motore (sotto) e il serbatoio olio del carter secco, posto nel bagagliaio (in basso).

tamento dinamico sincero e sicuro”.

Piacevole il sound del bialbero di 2 litri; meraviglioso il cambio anche se inizialmente sorprende per l’azione violenta, ma poi, fatta l’abitudine, dà soddisfazioni specie per la precisione nell’inserimento delle marce.

“Cosa mi ha spinto ad acquistare la Fiat 131 Abarth Gruppo 4? Alcuni amici che corrono nei rally odierni mi hanno convinto a partecipare a qualche rally storico. Ho cercato un’auto che prima di tutto fosse italiana e non ho saputo immaginarne una più italiana della Fiat 131 Abarth con i colori Alitalia. E poi la storia di questa vettura, che ha vinto tre campionati del mondo, nonché l’affetto per dei campioni quali Attilio Bettega e Maurizio Perissinot che oggi non sono più tra noi. Ho analizzato la possibilità di acquistare una Lancia Stratos. Un’auto più impegnativa sia nella guida sia nell’accessibilità. Vista la mia stazza fisica, con la 131 Abarth mi trovo bene anche per quanto riguarda le dimensioni dell’abitacolo, decisamente più spazioso di quello, per me stretto, della Stratos”. **R**



Una vita dietro le quinte

Non ha mai corso, ma è stata impiegata come vettura laboratorio e muletto. Via via aggiornata, ha raggiunto l'evoluzione al top delle ultime versioni. Motore da 228 cavalli

“L a Fiat 131 Abarth che sta per essere scaricata dal carrello non è di nostra proprietà, ma di un amico e cliente inglese” si affretta a precisare Giovanni Baldi che insieme al fratello Elio è titolare di un'officina meccanica a Torino dove si respira aria di corse. Già, i fratelli Baldi. I mitici meccanici motoristi, al reparto corse dell'Abarth dall'inizio degli anni 70 sino al 1992, che hanno seguito lo sviluppo di tutte le auto da corsa del gruppo Fiat.

La loro storia presso l'atelier torinese dello Scorpione incominciò nel 1971. I due, iscritti al rally toscano Coppa Liburna, vennero notati dall'ingegner Aurelio Lampredi, allora agli alti vertici di Fiat Auto, che propose loro di andare a lavorare all'Abarth.

“Andai per primo io” ricorda Giovanni Baldi. “Poi, dopo un anno, arrivò mio fratello Elio al quale avevo detto: 'Vieni che si sta bene'. A quel tempo c'era ancora Carlo Abarth, un grande, e per alcune gare siamo stati

i meccanici di Luca Cordero di Montezemolo che correva insieme a Cristiano Rattazzi.

Anche noi abbiamo corso nei rally. Per stabilire chi tra me e mio fratello dovesse essere il pilota o il navigatore, ci giocammo il ruolo sul circuito di Casale in una gara di campionato italiano. Giudice imparziale il tempo fatto segnare per stabilire l'ordine di partenza della gara.

Fui più veloce di 4 decimi di secondo e così da quel giorno, nella nostra vita sportiva che dura ormai da 44 anni, mio fratello Elio non ha mai corso un rally da pilota”.

Ma torniamo alla “nostra” Fiat 131 Abarth. Si tratta di un esemplare che non ha un palmarès poiché non è mai stata impiegata nei rally. Nata infatti come vettura da test, quindi nell'allestimento originale che prevedeva motore ad alimentazione a carburatori e lubrificazione a carter umido, è stata utilizzata come vettura laboratorio e muletto e via via aggiornata sino a raggiungere l'evoluzione delle ultime versioni. Questa Fiat 131 Abarth Gruppo 4, nella livrea ufficiale Fiat, adotta oggi tutte le ultime specifiche mec-

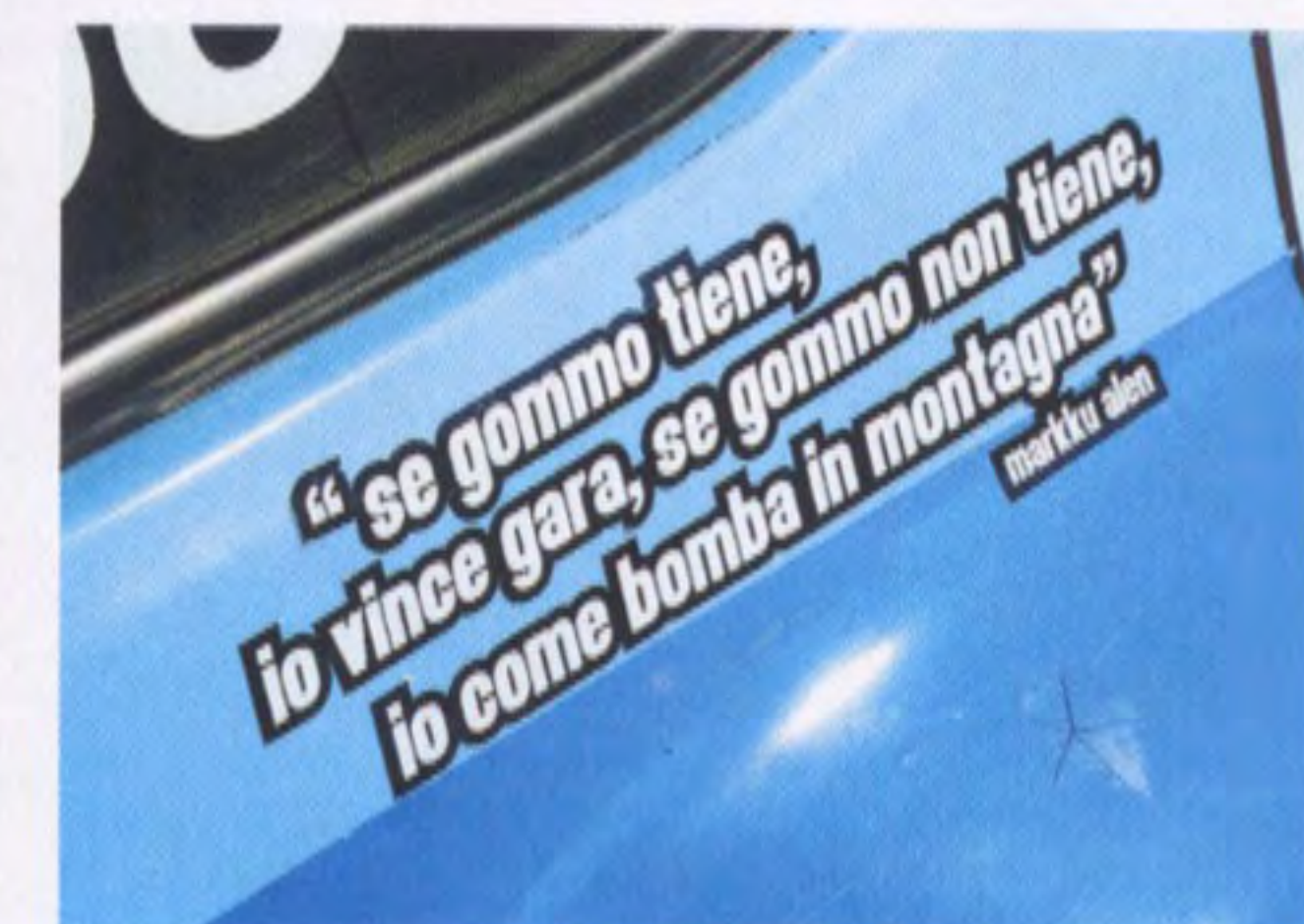
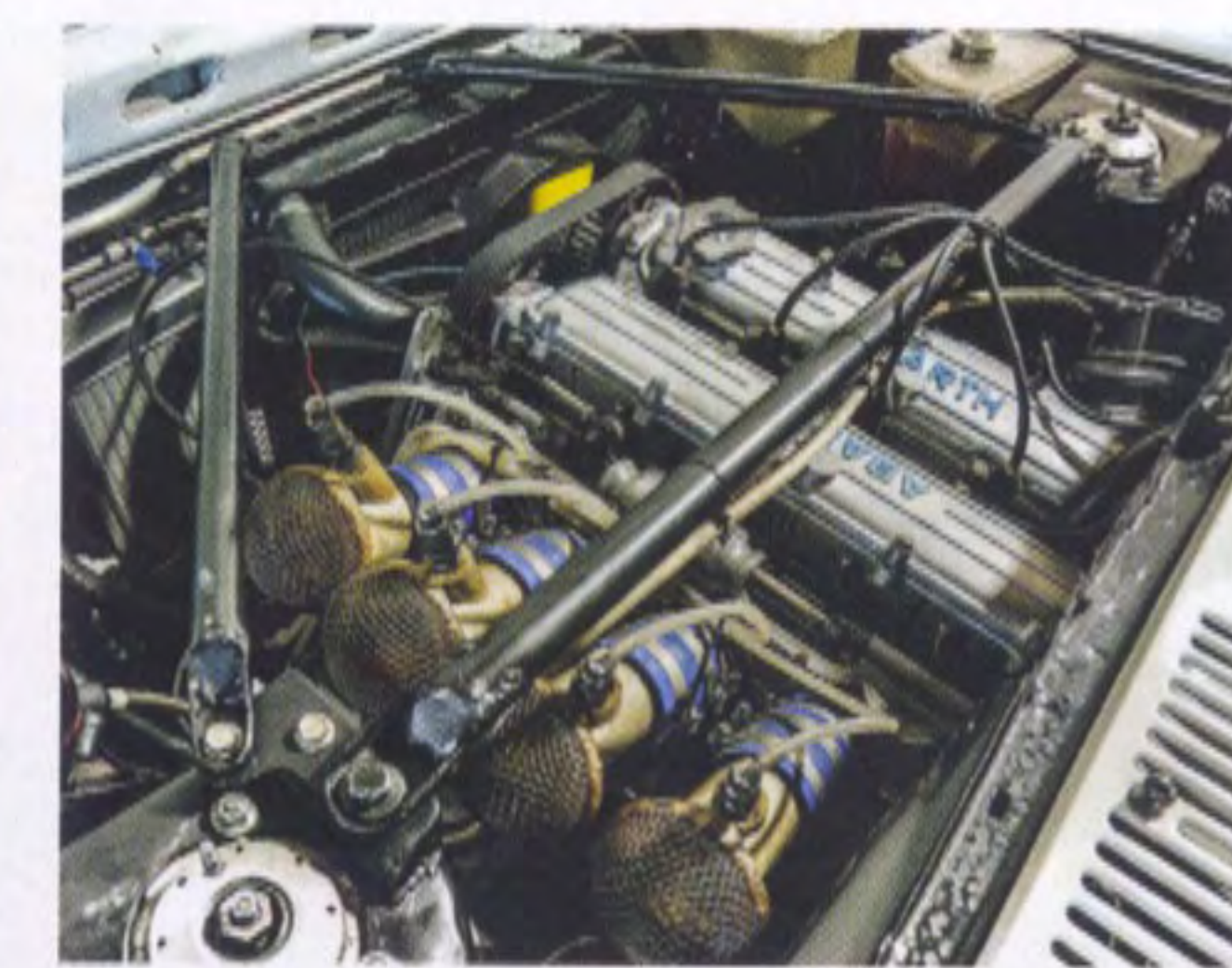
caniche dell'epoca: sospensioni montate su uniball, differenziale autobloccante di ultima generazione, motore a iniezione (potenza di 228 CV) e lubrificazione a carter secco.

Già, la Fiat 131 Abarth, un'auto competitiva che in gara forniva prestazioni molto elevate. L'unico neo era costituito dalla difficoltà di guida su asfalto.

“Al volante della 131 Abarth - spiega Giovanni - si sofferiva. Lo sterzo granitico, poiché privo di servocomando e le gomme larghe da 10 pollici davanti e da 11 dietro, rendevano la guida molto affaticante. Nelle prove speciali in discesa, poi, quando si dovevano affrontare i tornanti in frenata con tutto il peso del motore che gravava sull'avantreno, sterzare era decisamente arduo per il pilota. Insomma, bisognava essere molto allenati e infatti reputo che Michèle Mouton sia stata una grande, grandissima pilota al volante della Fiat 131 Abarth perché nessun'altra aveva un fisico come lei. Su terra, invece, le cose cambiavano poiché si impiegavano gomme più strette e quindi la guida risultava decisamente più facile”.



Onore al campione
L'allestimento è simile a quello delle altre 131 Abarth. In basso a destra, sulla carrozzeria è riprodotta una delle celebri frasi pronunciate in un italiano stentato da Markku Alen, pilota finlandese della squadra ufficiale Fiat.



Ha pescato il Jolly

Non potendo correre il rally di Sanremo '80 nella livrea ufficiale Fiat, a questa 131 Abarth toccò quella bianca della scuderia Jolly Club. Finì con una solenne vittoria

Quell'anno uno sciopero bloccò la produzione delle auto di serie a Fiat Mirafiori e l'allestimento di quelle da corsa all'Abarth. Era l'autunno 1980. Delicata la situazione all'atelier dello Scorpione in corso Marche dove erano in preparazione le tre Fiat 131 Abarth iscritte al rally mondiale di Sanremo e affidate a Röhr-Geistdörfer, Alen-Kivimaki e Bettega-Bernacchini.

Furono momenti densi di tensione per gli uomini del reparto corse Fiat Rally, ma superati grazie alla voglia di vincere. Come? Nei rally bisogna essere competitivi, ma anche scaltri. Così, fiutata l'agitazione del personale che avrebbe arrestato ogni attività, furgoni, vetture delle assistenze veloci, auto da gara in allestimento, materiale tecnico, insomma, tutto quello che fu possibile reperire, venne fatto uscire dal reparto corse dell'Abarth prima che venissero attivati i blocchi dai manifestanti.

L'allestimento delle tre Fiat 131 Abarth che dovevano correre al rally di Sanremo, verniciate nei colori della livrea di scuderie private, fu completato dal personale della squadra corse Fiat in strutture all'esterno dell'Abarth.

Complicato e rischioso l'approvvigionamento

dei pezzi di ricambio mancanti necessari per completare la preparazione delle auto da corsa, che fu possibile grazie all'abnegazione di alcuni membri del reparto corse intrufolatisi in piena notte nei reparti dell'Abarth eludendo il blocco dei dimostranti.

Così le 131 Abarth destinate ad Alen-Kivimaki e a Bettega-Bernacchini, rispettivamente con le livree delle scuderie 4 Rombi e River Team, vennero allestite presso la concessionaria Fiat di Venaria (Torino), mentre quella di Röhr-Geistdörfer, con carrozzeria bianca del team Jolly Club, una versione alleggerita e usata anche dal reparto esperienze per test, fu approntata a Novara presso l'officina Sivama.

L'avventura dello zelante team Fiat Rally al "Sanremo" 1980 terminò con la vittoria della 131 Abarth numero 2 di Röhr-Geistdörfer che guadagnarono punti decisivi per la conquista a fine anno del terzo titolo mondiale della Casa torinese.

Oggi questa Fiat 131 Abarth appartiene al gentleman driver Peter Zanchi.

"Dopo la vittoria al rally di Sanremo, fu impiegata in alcuni altri rally e pilotata anche dall'indimenticato Attilio Bettega. Finì poi in mano a un francese di Marsiglia. All'inizio degli anni 90 la trovai inserzionata e l'acquistai. All'epoca fu ricondizionata da Giuliano Facetti

e riportata all'aspetto originale, ma è stata ferma fino a tre anni fa quando ho iniziato a correre nei rally storici. Auto indistruttibile, è un carro armato, tanto è vero che sulla terra è fantastica. Faticosa da guidare dato lo sterzo durissimo, ha cambio con innesti contrastati che danno dei contraccolpi bestiali sulla leva e quindi sulla mano del pilota. Auto ostica, che però consente di andare forte grazie all'eccezionale comportamento dinamico dovuto all'assetto e alle dimensioni delle gomme slick (10" davanti e 11" dietro). Insomma, sulla terra la 131 Abarth va guidata 'sporca' perché bisogna buttarla dentro le curve. Sull'asfalto, invece, è un'auto da tenere bene in strada alla costante ricerca della traiettoria migliore". Insomma ci vuole manico. **R**



Versione light

Una 131 Abarth particolare. Uno degli ultimi esemplari allestiti dal reparto corse Fiat, alleggerito e utilizzato anche dal settore esperienze per test, venne affidato all'equipaggio tedesco Röhr-Geistdörfer, che vinse nel 1980 il rally di Sanremo.



Usata solo per i test

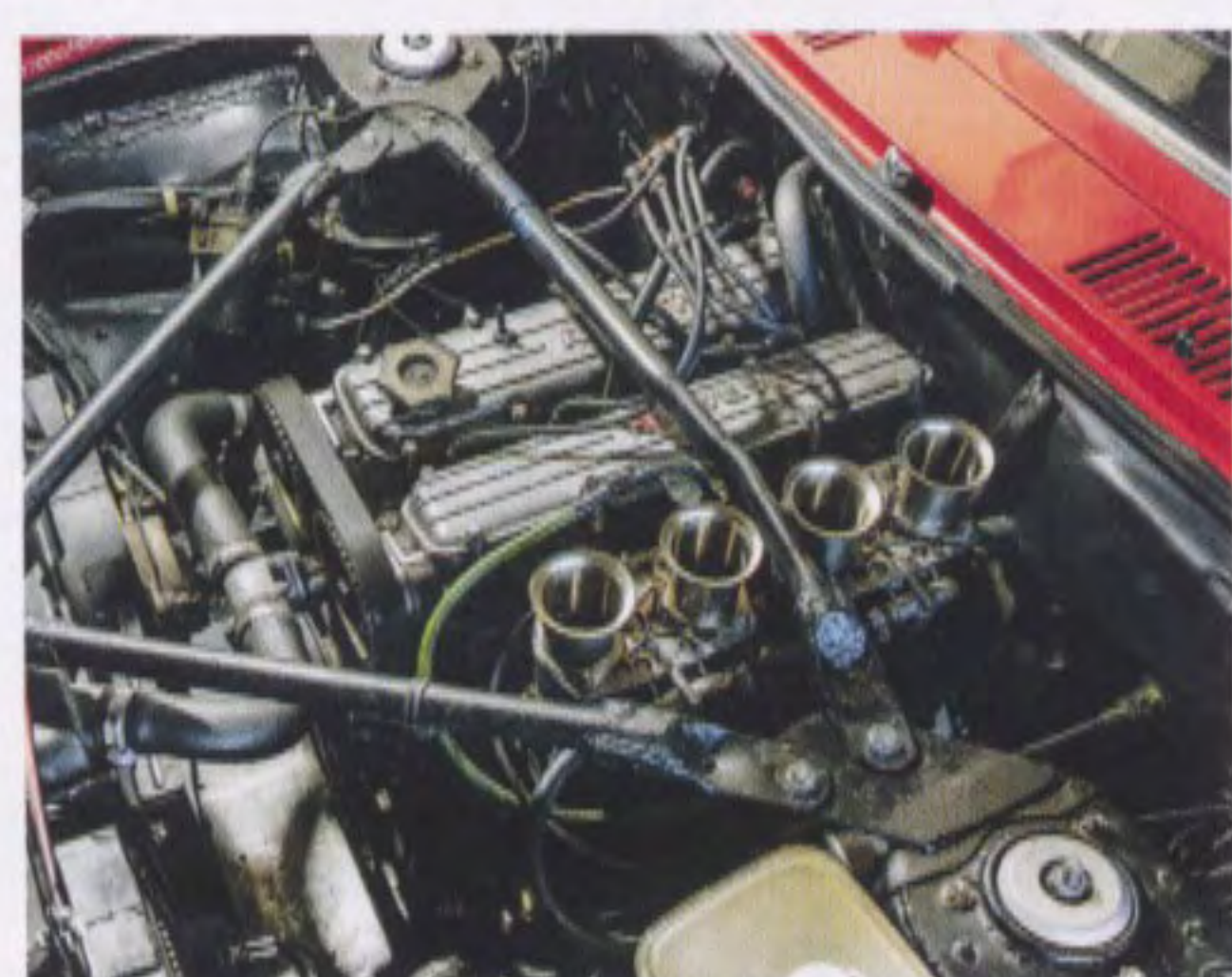
Esemplare della scuderia veneta 4 Rombi utilizzato sempre come muletto, è stato sottoposto a tutti gli aggiornamenti necessari mantenendo l'autentica configurazione

"Sono di Verona ed essendo appassionato di rally ho sempre seguito l'attività della scuderia veneta 4 Rombi" spiega Enrico Miglioranzi. "Molti anni fa comprai un'Opel Kadett GT/E poiché mi stavo avvicinando al mondo dei rally storici". Qualche anno dopo, però, Miglioranzi decise di venderla perché cercava una Fiat 131 Abarth. "Un giorno, un mio carissimo amico mi telefonò dicendomi che si trovava in un garage e davanti a sé aveva un'auto un po' strana. Era verniciata di rosso, con elementi della carrozzeria di colore giallo, nero e scritte in bianco. Gli risposi che se era una berlina e per caso era una Fiat 131 Abarth doveva controllare il libretto e fornirmi altre notizie. Mi disse che il proprietario era un certo signor Bonzo. Replicai di non muoversi e che l'avrei raggiunto il più velocemente possibile. Chiamai Massimo Bonzo, uno dei piloti ufficiali

della scuderia 4 Rombi negli anni 70-80. Mi disse che se quella era veramente la sua auto di prenderla al volo perché era perfetta e originale". Ecco, quella che vedete è la Fiat 131 Abarth Gruppo 4 nella livrea rosso-nero-gialla della 4 Rombi, trovata in buono stato in un garage abbandonato in Alto Adige e posseduta all'epoca da Massimo Bonzo.

La vettura, che appartiene a Miglioranzi da vent'anni, è stata sistemata, riadattata e poi conservata per mantenerne integra l'originalità. Ovviamente è stata sottoposta a tutti gli aggiornamenti necessari, ma non è stato modificato nulla di quella che era la sua autentica configurazione.

"Questa 131 Abarth della scuderia 4 Rombi non è un esemplare esasperato, da gara per intenderci, ma semplicemente il muletto utilizzato da Massimo Bonzo durante le prove dei rally. Il motore, per esempio, non è alimentato a iniezione meccanica, ma a carburatori. Insomma, l'allestimento è rimasto tale quale era all'epoca. Pilo-



Invariata da trent'anni
L'allestimento per i rally è rimasto uguale a quello di inizio anni 80. Il motore, all'estrema sinistra, non è alimentato a iniezione, ma a carburatori. Nel vano posteriore (sempre a sinistra), c'è la ruota di scorta e non il serbatoio olio del carter secco.

tata a livello amatoriale, la Fiat 131 Abarth non è impegnativa. Sostanzialmente neutra, molto equilibrata, richiede una guida di precisione, molto pulita. È sufficiente impostare la curva, percorrerla con l'acceleratore in leggero rilascio e poi dare gas progressivamente all'uscita. Insomma una tenuta di strada caratterizzata dalla notevole stabilità dovuta al lavoro dei tecnici sulle sospensioni e all'ottima performance delle larghe gomme racing.

Soddisfano anche le altre caratteristiche meccaniche. Cambio a innesti frontali un po' ruvido, ma con rapida selezione delle marce e freni che "tengono" sempre, anche quando vengono sollecitati al massimo. **R**

I RICORDI IN PISTA

I COLORI DELLA VITTORIA

**TRICOLORE ALITALIA**

Rally di Sanremo 1979, equipaggio Bettega-Perissinot. Ecco la Fiat 131 Abarth da corsa nella storica livrea tricolore Alitalia, che la contraddistinse negli anni 1978 e 1979. La prima livrea ufficiale della berlina torinese da rally fu quella con i colori giallo e blu dello sponsor Olio Fiat (1976-1977).

**BIANCO-BLU FIAT**

Rally di Montecarlo 1980, equipaggio Röhl-Geistdörfer. Per la Fiat 131 Abarth, prima gara di campionato del mondo nei tipici colori bianco, azzurro e blu di Fiat. Questa livrea è quella che nel 1980 ha contraddistinto le auto del team italiano vincitore del terzo titolo mondiale e che le ha identificate sino al 1982.

**CANDIDA PER IL JOLLY**

Rally di Sanremo 1980, equipaggio Röhl-Geistdörfer. È l'anno dello sciopero che complica la preparazione delle 131 Abarth iscritte al "Sanremo". Verniciate nei colori di scuderie private, furono allestite in strutture all'esterno dell'Abarth. Vinse il rally la n° 2, quella bianca del Jolly Club, affidata al duo tedesco.

**CON I 4 ROMBI**

Rally del Ciocco 1980, equipaggio Ceccato-De Antoni. È tra gli alfieri della gloriosa scuderia 4 Rombi nata a Padova nel 1978 grazie alla passione di Pio Cantoni che riesce a riunire alcuni concessionari Fiat della zona per formare una squadra sportiva. L'attività della 4 Rombi prosegue per una decina d'anni.

ANTONIO BIASOLI



I PROTAGONISTI

RICCARDO MARIOTTI

Toscano di Livorno, ha cercato un'auto che prima di tutto fosse italiana per correre nei rally storici su terra. Quale miglior scelta di una replica della Fiat 131 Abarth con i colori Alitalia, nel ricordo di due indimenticabili campioni quali Attilio Bettega e Maurizio Perissinot?

GIOVANNI BALDI

Vive a Torino. Ha fatto parte con il fratello Elio della squadra di meccanici del team Abarth e ha seguito lo sviluppo di tutte le auto da corsa del gruppo Fiat. I due sono titolari di un'officina che cura la preparazione di auto sportive tra cui la Fiat 131 Abarth in livrea Fiat di un loro cliente.

PETER ZANCHI

Ha messo a segno un bel colpo nell'accaparrarsi anni fa la 131 Abarth della squadra ufficiale Fiat Rally, l'auto che nell'autunno del 1980 ha fatto parlare di sé ancor prima della vittoria con Röhl e Geistdörfer al rally di Sanremo, valido per il campionato del mondo.

ENRICO MIGLIORANZI

Di Verona, ha scovato anni fa in un garage in Alto Adige una Fiat 131 Abarth nella livrea rosso-nero-gialla della 4 Rombi, un muletto appartenuto a inizio degli anni 80 a un pilota della scuderia veneta. Oggi è orgoglioso di essere riuscito a mantenerne integra l'originalità.

di pag. 56

ti delle sportive muscolose e invece permise alla Fiat di omologare in Gruppo 4 una vera arma da corsa che, grazie anche alla decisione di interrompere la favola nei rally della Stratos, fece piazza pulita delle rivali vincendo ben tre campionati del mondo, nel 1977, 1978 e 1980.

Inizialmente la vettura che doveva sostituire la Fiat 124 Abarth Rally era la X1/9. Vennero costruiti alcuni prototipi che diedero ottimi risultati, ma il progetto venne abbandonato poiché il modello non manteneva fede al principio Fiat, quello di partecipare alle competizioni con auto derivate dalla serie.

Fu così che nel 1975, in forte ritardo causa il programma X1/9 andato in fumo, i tecnici Abarth si misero al lavoro per verificare il potenziale sportivo della 131 Mirafiori.

Su una berlina di serie venne montato un 2 litri che in versione corsa erogava 215 CV, potenziato l'impianto frenante, adottato un cambio a innesti frontali e modificate le sospensioni posteriori con geometria a ruote indipendenti

anziché l'originale ponte rigido. Interventi importanti riguardarono anche la carrozzeria: porte con pannelli di alluminio, parafanghi allargati e cofani di plastica oltre all'aggiunta di profili aerodinamici e di spoiler, anteriore e posteriore. Infine venne realizzato dall'Abarth un prototipo (sigla 031) spinto da un poderoso sei cilindri di 3,2 litri.

ESORDIO VITTORIOSO

Il prototipo debuttò in corsa al Giro Automobilistico d'Italia '75 che vinse con l'equipaggio Pianta-Scabini. La vittoria della "031" fece sì che dall'alto fosse dato il benestare al programma sportivo e costruttivo della 131 da rally, concretizzato in parallelo dall'Abarth cui spettò lo sviluppo della versione corsa e dalla carrozzeria Bertone che si occupò del modello stradale, prodotto in 400 esemplari necessari per ottenere l'omologazione in Gruppo 4.

La prima corsa disputata dalla Fiat 131 Abarth Gruppo 5 fu il Rally dei 100.000 Tra-

bucchi a Saluzzo (Cuneo), con Pianta e Scabini, mentre già alla seconda uscita colse il successo con Bacchelli-Scabini al Rally delle Valli Piacentine, sul finire del 1975.

Il 1976 fu un anno di attesa e di sperimentazione. Dopo un primo rally in Francia con la livrea ufficiale dello sponsor Olio Fiat affidata a Cambiaghi e Sanfront, omologata in Gruppo 4 il 1° di aprile, la 131 Rally Abarth vinse corse importanti come il rally dell'Isola d'Elba e quello dei Mille Laghi.

L'anno seguente, grazie alla competitività della 131 Abarth, la Fiat, con cinque vittorie, conquistò il campionato mondiale, un'impresa mai riuscita prima alla Casa torinese.

Il 1978 fu più o meno uguale: la 131 Abarth vinse i rally del Portogallo, dell'Acropoli, del Critérium di Québec in Canada e il Giro di Corsica. Questi successi significarono per la Fiat la conquista di un altro Mondiale davanti a Ford e Opel, titolo che la Casa torinese conquistò anche nel 1980. **R**

Lo sterzo è stato il suo tallone d'Achille. Granitico, senza servoassistenza, rendeva la guida affaticante su asfalto. Notevole la tenuta di strada

Sotto pelle una meccanica raffinata

L'impostazione è quella classica della tranquilla berlina da cui deriva. Eppure, dopo la mirata cura dei tecnici Abarth, ha cambiato carattere e si è trasformata in una rallista d'eccezione

Lo schema tecnico della Fiat 131 Rally Abarth Gruppo 4 è classico, con motore anteriore e trazione posteriore. Il propulsore, un 2 litri che ha qualche vaga parentela con il monoblocco impiegato su modelli di serie come la Fiat 132 e la Lancia Beta, ha distribuzione bialbero (cinghia dentata) a 16 valvole. L'alimentazione è inizialmente a carburatori e successivamente a iniezione meccanica Kugelfischer. Nei primi esemplari del 1976 sviluppa una potenza di 215 CV a 7000 giri/minuto e una coppia

massima di 225,6 Nm a 5600 giri/minuto. Al quattro cilindri a lubrificazione forzata (poi a carter secco) è accoppiato un cambio ZF 5 marce a innesti frontali con differenziale autobloccante, anch'esso ZF. Altre caratteristiche tecniche: sospensioni a quattro ruote indipendenti a schema MacPherson, anteriori con bracci trasversali, montanti telescopici con molloni, puntone di reazione obliquo e barra antirollio; posteriori con bracci triangolari inferiori, montanti telescopici con molloni, tiranti trasversali registrabili e barra antirollio. Sterzo a cremagliera senza servocomando e impianto frenante a quattro dischi autoventilanti con doppia pompa. **R**

MOTORE

Il 2 litri quattro cilindri a 16 valvole ha beneficiato di continui aggiornamenti come l'adozione dell'alimentazione a iniezione meccanica e della lubrificazione a carter secco. La potenza è passata dagli originali 215 CV ai circa 230 delle ultime versioni.

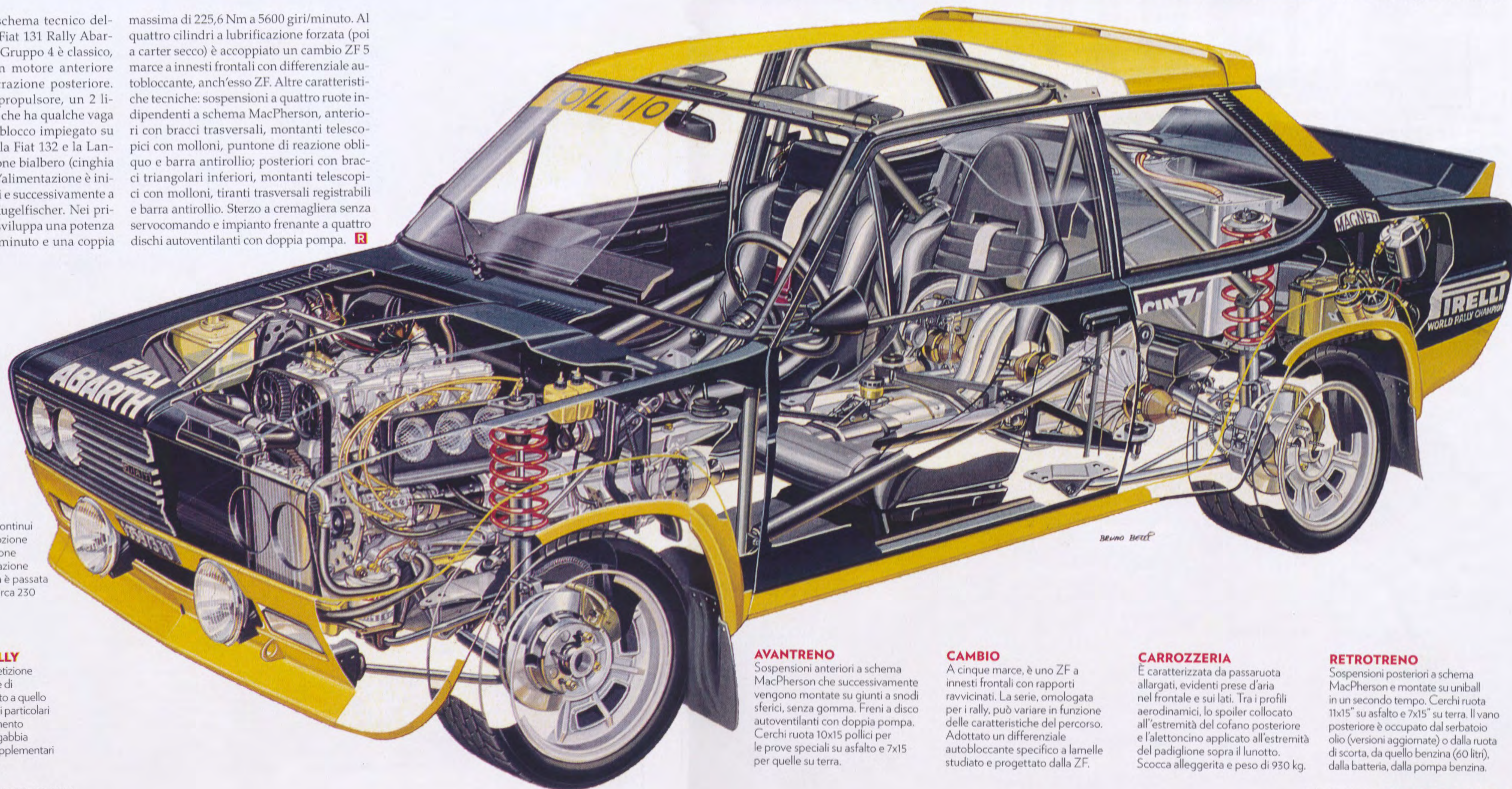
ALLESTIMENTO RALLY

Per la 131 Abarth da competizione figura uno spoiler anteriore di maggiori dimensioni rispetto a quello della versione stradale. Tra i particolari che caratterizzano l'allestimento da rally, il robusto rollbar a gabbia nell'abitacolo e i due fari supplementari di profondità nel frontale.



Si fa valere subito

A sinistra, la prima vittoria della 131 Abarth. Ancora in versione prototipo Gruppo 5, vince a fine 1975 il Rally delle Valli Piacentine con Bacchelli-Scabini. Qui a lato, prima gara dopo l'omologazione in Gruppo 4 e vittoria al rally dell'Elba 1976 con l'equipaggio Alen-Kivimaki.



AVANTRENO

Sospensioni anteriori a schema MacPherson che successivamente vengono montate su giunti a snodi sferici, senza gomma. Freni a disco autoventilanti con doppia pompa. Cerchi ruota 10x15 pollici per le prove speciali su asfalto e 7x15 per quelle su terra.

CAMBIO

A cinque marce, è uno ZF a innesti frontali con rapporti ravvicinati. La serie, omologata per i rally, può variare in funzione delle caratteristiche del percorso. Adottato un differenziale autobloccante specifico a lamelle studiato e progettato dalla ZF.

CARROZZERIA

È caratterizzata da passaruota allargati, evidenti prese d'aria nel frontale e sui lati. Tra i profili aerodinamici, lo spoiler collocato all'estremità del cofano posteriore e l'alettone applicato all'estremità del padiglione sopra il lunotto. Scocca alleggerita e peso di 930 kg.

RETROTRENO

Sospensioni posteriori a schema MacPherson e montate su uniball in un secondo tempo. Cerchi ruota 11x15" su asfalto e 7x15" su terra. Il vano posteriore è occupato dal serbatoio olio (versioni aggiornate) o dalla ruota di scorta, da quello benzina (60 litri), dalla batteria, dalla pompa benzina.