

Auto d'Epoca

ANNO XXI (233) - N. 1 - GENNAIO 2004

EURO 5,20

IL MENSILE ITALIANO DI AUTOSTORICHE - THE ITALIAN CLASSIC CAR MAGAZINE

La
Gazzetta
della
Motocicletta

- ✓ 27 gennaio 1945: la liberazione di Auschwitz
- ✓ Fine del monopolio Asi: intervista al senatore Magnabò
- ✓ Club, scuderie e tutte le cronache di fine anno
- ✓ Calendario, Csa, aste, quotazioni e indirizzario aggiornato



Honda
Gold Wing



Austin
Seven



Dino
Tagliazucchi
l'autista di Ferrari



English

text!



Fiat 131 Abarth Rally

Una grande sportiva italiana degli anni Settanta



Come Dr.Jekyll e Mr.Hyde

Presentata nel pieno della crisi energetica e caratterizzata da soluzioni tecniche e stilistiche molto prudenti, la Fiat 131 ebbe come alter ego una supersportiva capace di annientare tutte le avversarie nei rally della sua epoca



[1] Un bozzetto di stile di Bertone per la versione Abarth della berlina media della Fiat [2] Una pubblicità americana della 131, che recita: «Dopo 76 anni di automobili sportive è difficile creare qualcosa di banale». Alla luce dei fatti (e con una 124 Spider in secondo piano) pare che invece la Fiat ci fosse proprio riuscita!

AFTER 76 YEARS OF MAKING SPORTS CARS IT'S HARD TO MAKE SOMETHING DULL.

Fiat 131 sedan, one of the few convertibles in the world to sport its name. And the 131, one of only three mid-engine sports cars under \$25,000. About \$15,000 under to Fiat.

As for its family car, the 131, it's the only model in the world to have a family car in the name. The 131 is the only car in the world to have a family car in the name. The 131 is the only car in the world to have a family car in the name.

Sono passati quasi trent'anni da quel lontano 1974, e malgrado l'industria automobilistica mondiale nel frattempo abbia fatto del proprio meglio per sfornare una sfilza di prodotti che difficilmente passeranno alla storia, mi riesce ancora difficile pensare ad un'automobile meno avvincente della Fiat 131. Il fatto di essere stata presentata in piena crisi energetica, e quindi in un clima di generale «austerità», non è una giustificazione plausibile: il progetto era nato in tempi migliori, e rientrava semmai in quel quadro di conservatorismo al quale pareva si fossero allineati in quegli anni tutti i principali costruttori europei. Appartengono infatti a quel periodo molti modelli che «rinfrescavano» quanto era già a disposizione dal decennio precedente, o rappresentavano una cla-

morosa retromarcia verso soluzioni più pendanti e a basso costo.

La Fiat 132, che aveva da poco sostituito una vettura brillante come la 125, non era altro che una rivisitazione in chiave «morbida» dello stesso concetto di berlina, con alcune caratteristiche pregevoli come il motore bialbero o il cambio a cinque marce (assolutamente non comuni a quell'epoca per un costruttore generalista), ma con un'autote- laio che si rifaceva ancora in parte a quello delle vecchie 1300/1500. Allo stesso modo, la nuova gamma denominata «Mirafiori» rimpiazzava la 124 puntando sull'aspetto più pacioso e familiare, senza grandi guizzi tecnici o stilistici, e con molta meno personalità rispetto al modello che andava a sostituire. Un'automobile, insomma, abbastanza ele-

Almost thirty years have gone by since that distant 1974, and although in the meantime the world car industry has turned out even more banal products, it is still difficult for me to think of a less exciting car than the Fiat 131. The fact that it was presented at the height of an energy crisis and therefore in a general climate of austerity, is not a justifiable excuse; the project came to life in better times and came into that category of conservatism which was followed by all the major European constructors during those years. Many models in fact belonged to a period which «freshened up» what had already been available in the previous decade, or they represented a clamorous backwards trend towards the heavier more low cost solutions. The Fiat 132, which had just substituted a brilliant car like the 125, was nothing else but a remake in a «soft» version of the same saloon concept, with some fine characteristics like the twin shaft or the five gears (absolutely not common in those days for a general constructor), but with a bodywork similar in parts to those of the old 1300/1500. In the same way, the new «Mirafiori» range replaced the 124, concentrating on a more peaceful and family aspect, without any great technical or stylistic flashes, and with much less personality than the model it was going to replace. So, a car, which was quite elegant, quite comfortable, quite brilliant.

In November of that year, *Quattroruote* presented the new Fiat in a rather serious and sedate tone, defining it as «the car of the crisis» but also, hopefully «of the comeback», «with all the right cards to bring back the Italians' trust». It was possible to read between the lines that a shove of some other kind wouldn't have hurt this list of honest characteristics.

How you can pass from the calm everyday saloon to a sports car with a great success is not a mystery, and it is something that the marketing people know well; it is sufficient to maintain the aspect of the model that you want to promote and change all the rest! It could seem a little reductive, but the history starts from here of what was the last real success of Fiat in competitions, faced with this the Ritmo Abarth which then came out did not count for much, and even the glorious 124 Spider risked taking a back seat. When the moment came to substitute this latter as Fiat's strong point in rallies, the most suitable seemed to be the X1/9 with a central engine. But the little spider was considered too much for the «niche market» to allow an adequate comeback; whether this was right or wrong, it would, in any case, become the most appreciated and long living sports car of the company from Turin. In fact there was another Fiat which was similar, the X1/8, which had a different and rather particular life. Taken rather in disguise to its debut, the 1974 *Giro d'Italia* as Abarth 030 (with an engine which came from the Fiat 130), it classified in a surprising second place, behind a Stratos Turbo. The sporting ambitions of the project were soon redimensioned, and the X1/8 (then re-baptised X1/20) went into production as the Lancia Beta Montecarlo, a car full of problems and which was never fully developed.

The Fiat Group already had a very strong weapon called Stratos, but it was a Lancia, and not a typical one, compared to the essentially tourist large range, which was already destined to become more and more integrated with Fiat. The reflections in promotional terms, therefore, were marginal.

In apertura: una bella immagine di Ceccato/Zonta su Fiat 131 Abarth al 5° «Rally Campagnolo», nel 1977. [1] Un bozzetto di stile di Bertone per la versione Abarth della berlina media della Fiat [2] Una pubblicità americana della 131, che recita: «Dopo 76 anni di automobili sportive è difficile creare qualcosa di banale». Alla luce dei fatti (e con una 124 Spider in secondo piano) pare che invece la Fiat ci fosse proprio riuscita!

SERVIZI/Fiat 131 Abarth Rally

gante, abbastanza comoda, abbastanza brillante.

Nel novembre di quell'anno, *Quattroruote* presentò la nuova Fiat con un tono piuttosto serio e dimesso, definendola «la vettura della crisi» ma anche, sperabilmente «della ripresa», «con le carte in regola per riscuotere la fiducia degli italiani». Tra le righe si poteva leggere che a questa somma di oneste caratteristiche non avrebbe certo guastato una spintarella di qualche altra natura.

Come si possa passare dalla tranquilla (e noiosa) berlina di tutti i giorni ad una sportiva di grande successo non è affatto un mistero, ed è materia che gli uomini di marketing conoscono bene: basta mantenere l'aspetto del modello di cui si vuole promuovere l'immagine e cambiare tutto il resto! Potrebbe sembrare riduttivo, ma parte da qui la storia di quella che è stata l'ultima Fiat veramente di successo nelle competizioni, di fronte alla quale le successive Ritmo Abarth furono poca cosa, e perfino la gloriosa 124 Spider rischiò di passare in secondo piano. Quando giunse il momento di sostituire quest'ultima come vettura di punta della Fiat nei rally, la più adatta allo scopo poteva sembrare la X1/9 a motore centrale. Ma la moder-



na spiderina fu reputata troppo «di nicchia» per consentire un ritorno adeguato: giusto o no, sarebbe diventata in ogni caso una delle sportive più longeve e apprezzate della Casa torinese. C'era stata in realtà anche un'altra Fiat di impostazione simile, la X1/8, alla quale fu riservato un iter diverso e del tutto particolare. Portata al debutto sotto mentite spoglie al *Giro d'Italia* del 1974 come Abarth «030» (con un motore derivato da quello dell'ammiraglia Fiat 130), si classificò a sorpresa seconda, alle spalle di una Stratos Turbo. Le velleità sportive del progetto vennero presto ridimensionate, e la X1/8 (poi ribattezzata X1/20) entrò in produzione come Lancia Beta Montecarlo, vettura problematica e mai sviluppata in maniera del tutto compiuta.

Il Gruppo Fiat aveva già un'arma fortissima che si chiamava Stratos, ma era una Lancia (già in vista della propria parabola discendente) e per giunta atipica, appartenente più al territorio della Porsche che a quello di una gamma di grande serie già destinata ad un'integrazione sempre più spinta con le Fiat. I riflessi in termini promozionali, dunque, erano rimasti del tutto marginali. L'anno successivo, sempre al *Giro d'Italia*, la nuova strategia cominciò a delinearsi chiaramente. Un prototipo denominato Abarth «031», con Giorgio Pianta al volante, sbaragliò tutti gli avversari: si trattava di una berlina a due porte di aspetto «familiare», malgrado l'adeguata cura ricostituita a cui era stata sottoposta, con tanto di parafranghi allargati e vistoso alettone posteriore. Il motore, per inciso, era ancora lo stesso V6 della «030» dell'anno precedente. Subito dopo, un'altra vettura con lo stesso aspetto «familiare», denominata «131 Abarth Rally», debuttò con Pianta e Scabini al *Rally dei 100.000 Trabucchi* di Saluzzo (in provincia di Cuneo), ultima prova del Campionato Italiano: ancora un prototipo necessariamente i-



scritto nel Gruppo 5, ma era questa la nuova arma destinata ufficialmente a sostituire la 124 Spider dall'inizio del 1976. Dotata del bialbero sedici valvole a iniezione da 1839cc della 124, questa muscolosa 131 disponeva già di 200 cavalli e di una serie di modifiche piuttosto importanti rispetto alla vettura di serie, tra cui i caratteristici parafranghi allargati (ma di profilo più tondeggianti rispetto alla versione definitiva).

Quella della 131 come nuova portabandiera dei colori italiani fu una scelta che non mancò di stupire gli appassionati di casa nostra, così abituati alla sagoma classica e aggressiva della 124 Spider, ma anche a quel-

la della Fulvia HF o della già citata Stratos nelle gare su strada. Le principali Case straniere in realtà avevano già iniziato a perseguire la linea «promozionale» da tempo, e vere e proprie bombe celate sotto l'aspetto apparentemente innocuo di una Escort o di una Kadett davano regolarmente filo da torcere alle sportive più «pure».

La «Rally» nacque dalla collaborazione tra la Abarth, completamente inglobata nell'ambito del Gruppo Fiat dal 1971, e la Carrozzeria Bertone, responsabile dell'elaborazione della carrozzeria, da un punto di vista sia estetico che funzionale. Dopo un opportuno «trattamento», la carrozzeria di serie (in ver-

Dr. Jeckyll and Mr. Hyde

The next year, again at the *Giro d'Italia*, the new strategy began to take shape. A prototype called Abarth 031, with Giorgio Pianta at the wheel, demolished its adversaries; it was a two door saloon a rather «familiar» looking car, even after having a very strong tonic treatment, with wider mudguards and a very evident back spoiler. The engine, by the way, was still the V6 from the 130, the same as the 030 of the previous year. Immediately afterwards, another car with the same «familiar» look, called «131 Abarth Rally», had its debut with Pianta and Scabini at the *Rally dei 100.000 Trabucchi* of Saluzzo (in the Cuneo area), the last trial of the Italian Championship; still a prototype necessarily enrolled in Group 5, but this was the new weapon officially destined to substitute the 124 Spider from the beginning of 1976. It had a sixteen valve twin shaft injection 1839cc engine from the 124, this powerful 131 already had 200 horse power and a series of substantial modifications compared to the mass produced cars.

The choice of the 131 did not fail to surprise a part of the Italian fans, so used to the classic shape of the 124 Spider, but also to the Fulvia HF or the already mentioned Stratos in the road races. The major foreign houses in fact, had already begun following «promotional» lines for some time, and real bombs concealed under the apparently harmless aspect of an Escort or a Kadett regularly made life difficult for the more «pure» sports cars.

The «Rally» came from the collaboration between Abarth, which was completely incorporated into the Fiat Group in 1971, and the Carrozzeria Bertone, who were responsible for the bodywork, both from an aesthetic and functional point of view. After

[1] Nell'immagine (e in quelle a seguire), un bell'esemplare di 131 Abarth Rally «Stradale»; il giallo era uno dei quattro colori in cui era possibile acquistare la vettura (gli altri erano rosso, blu e bianco). Basata sulla versione a due porte della berlina, la Abarth è caratterizzata dai parafranghi allargati, dagli spoiler, dal cofano con l'ampia presa d'aria, oltre che dai cerchi in lega con pneumatici ribassati. Grazie all'impiego di parti in resina e lega leggera, fu possibile recuperare circa 60 chilogrammi rispetto alla berlina di serie. [2] La brochure della Abarth Rally. [3] Sedili e volante a parte, l'interno era molto simile a quello della versione normale: la leva del cambio può essere «lunga» se è montato il cambio con sincronizzatori (che era a richiesta) o «corta» nel caso dei Colotti a innesti frontali. [4,5] Altre due immagini ufficiali della 131 Abarth risalenti all'epoca di presentazione della vettura (1976).



Fiat Abarth 131 Rally



Fiat 131 Abarth rally

Periodo di produzione	Sterzo
1976-78	a cremagliera, con ammortizzatore, 2.85 giri, diametro di sterzata 10,3 metri
Motore	Lunghezza
4 cilindri in linea	4190mm
Cilindrata totale	Larghezza
1995cc	1720mm
Allesaggio e corsa	Passo
80x90mm	2490mm
Rapp. di compressione	altezza
10.1:1 (Stradale)	1360mm
10.7:1 (Corsa)	Peso in ordine di marcia
Potenza/giri	980kg
140cv/5400 (Stradale)	Consumo medio
215cv/7000 (Corsa)	l/100km
Distribuzione	10.8 (stimato)
bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro	Velocità massima
Alimentazione	190km/h
1 carburatore doppio corpo Weber 34 ADF (Stradale)	
iniezione meccanica Bosch-Kugelfischer (Corsa)	
Cambio	
5 marce Colotti a innesti frontali, a richiesta cambio di serie a cinque marce sincronizzate (Stradale)	
Pneumatici	
195/50-15	
Sospensioni anteriori	
a ruote indipendenti, tipo McPherson, molle elicoidali, barra antirullo, ammortizzatori idraulici telescopici Bilstein	
Sospensioni posteriori	
a ruote indipendenti, tipo McPherson, ammortizzatori idraulici telescopici Bilstein	
Freni anteriori	
a disco autoventilanti	
Freni posteriori	
a disco autoventilanti	



Le 131 Abarth della squadra ufficiale parteciparono al Campionato Mondiale Rally fondamentalmente con tre diverse livree. [1, 2] Quella giallo/blu dell'«Olio Fiat» fu mantenuta nell'anno di esordio in gara (1976) e per tutto il successivo 1977, quello del primo titolo costruttori conquistato dalla vettura. [3] La colorazione bianco-azzurra «Fiat» fu adottata nel 1980 (qui Walter Röhrl, ingaggiato nel '78, con il fido Geistdörfer al «Rally del Portogallo» di quell'anno, che vinsero precedendo Aken/Kivimäki, sempre su 131): l'anno della doppietta, con Röhrl campione e terzo titolo Marche alla Fiat. [4, 5] Novità per il 1978 (anno del secondo titolo costruttori) i colori «Alitalia», mantenuti anche per tutto il 1979, che malgrado la partecipazione ridotta a sole tre gare portò comunque alla squadra un buon terzo posto nel mondiale.



sione a due porte) risultò alleggerita di circa 60 chilogrammi, grazie all'adozione di parti in lega leggera (cofani e portiere), e nonostante l'aggiunta di passaggi ruota allargati, spoiler ed alettoni vari: in ogni caso, per il 75 per cento rimaneva la stessa degli esemplari sfornati quotidianamente dagli stabilimenti di Mirafiori e di Cassino. Il fatto di non essere comunque una piuma costituì una delle «tare» con cui piloti e preparatori dovettero necessariamente convivere.

I comunicati ufficiali di presentazione della vettura sottolineavano con orgoglio la «robustezza della struttura», la «distribuzione equilibrata dei pesi» e le «ottime doti di confort e di abitabilità, solo apparentemente poco importanti, ma in realtà di grande rilievo per mantenere riposati i piloti nei rallies più lunghi e faticosi». La verità, come sempre, sta nel mezzo, ma se il ricco palmarès di questa sportiva annovera anche gare massacranti come il Rally dei Mille Laghi o l'East African Safari, una certa parte del merito va anche attribuita a queste «solide» qualità.

Il ruolo sostenuto dall'Abarth fu anche più sostanzioso, a partire dalle sospensioni posteriori indipendenti basate sullo schema McPherson, che andavano a rimpiazzare il ponte rigido della vettura di serie. Altro pezzo forte il motore, basato sul classico bialbero

Fiato in versione da 1995cc ma con testata a sedici valvole, sviluppata sotto la guida dell'ingegner Lampredi. Dei 400 esemplari allestiti per l'omologazione in Gruppo 4 («Gran Turismo di serie»), quelli destinati alle competizioni (e denominati «131 Abarth Rally Corsa») avevano l'alimentazione a iniezione Kugelfischer e il cambio Colotti a cinque marce e innesti frontali. A partire dal 1977 fu adottata la lubrificazione a carter secco, e in conseguenza dell'intensa attività agonistica gli aggiornamenti meccanici furono continui. La versione più prettamente stradale adottava invece un semplice carburatore Weber doppio corpo ed un rapporto di compressione ridotto da 10.7 a 10.1:1, per una potenza di 140 cavalli contro i 215 della «Corsa» (ma fu presto disponibile una messa a

«treatment», the mass production bodywork (the two door version) turned out to be about 60kg lighter (boot and doors), and despite the addition of widened wheel mudguards and spoilers: in any case about 75% of it remained the same. The fact that it was not a featherweight was one of the characteristics that drivers and preparers had to live with. The official introductory communications about the car underlined with pride «the sturdiness of the structure», «the balanced distribution of the weight» and the «excellent comfort, only apparently unimportant but of great importance for keeping the drivers feeling rested in the longer and more tiring rallies». As always, the truth is somewhere in the middle, but if the successes achieved by this sports car also include massacrating races like the Rally of the Thousand Lakes or the East African Safari, a certain part of the merit must also be given to these qualities of «solidity».

[9] If you have \$4,000 to spend, that's another story.



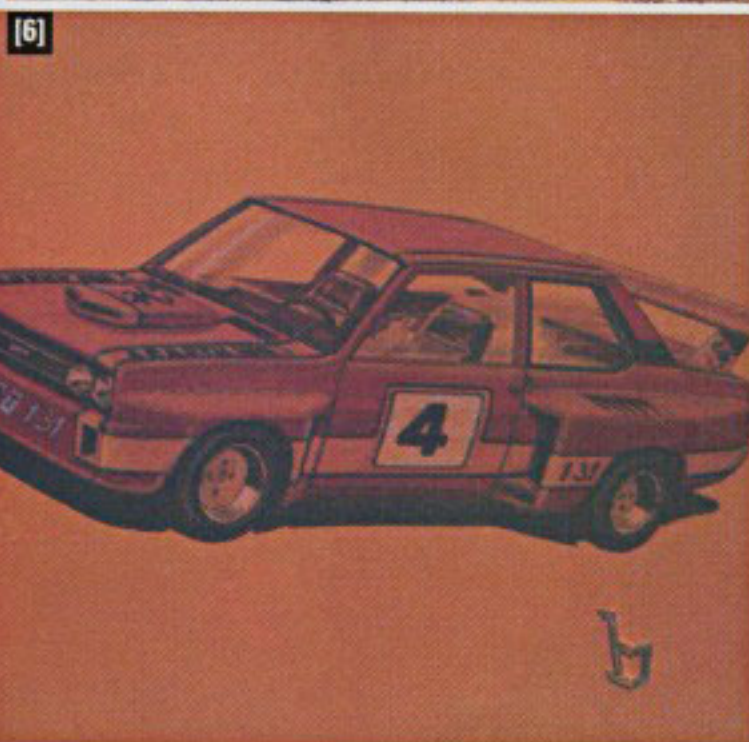
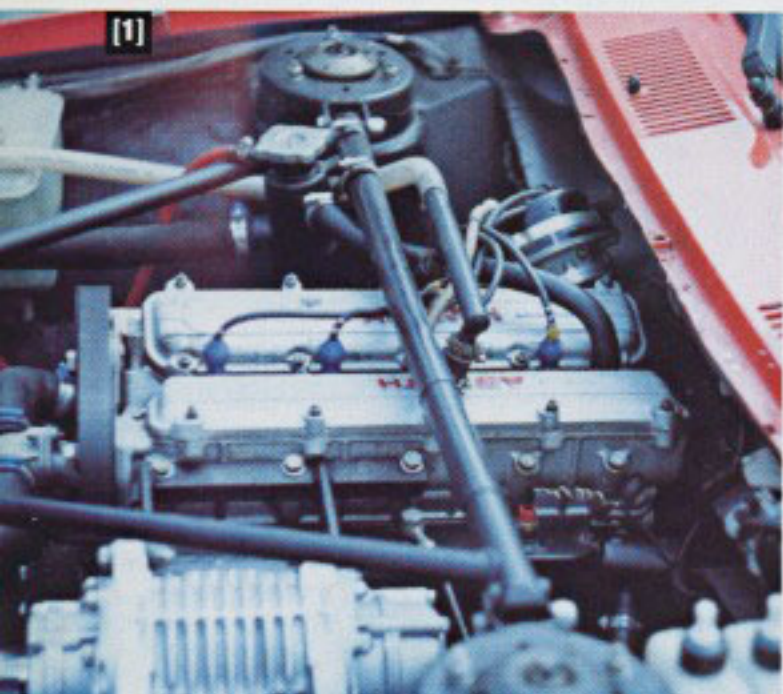
[10] Today a car has to go through hell. It helps if it's already been there.



[6, 7, 8] Mai esattamente una piuma nonostante l'opera di alleggerimento, la scocca della 131 si rivelò comunque sufficientemente robusta da sopportare anche le condizioni di gara più estreme, come il «Rally dei Mille Laghi» o l'«East African Safari».

[9, 10] Parallelamente alla brillante carriera sportiva, la 131 di serie mantenne un carattere da berlina comoda ed economica su tutti i principali mercati mondiali. Solo con la versione «Racing» [11], che aveva una caratterizzazione estetica pseudo-corsaiola ma caratteristiche meccaniche molto normali, si cercò di accentuare il carattere sportivo della gamma, ma con risultati commerciali piuttosto modesti.

SERVIZI/Fiat 131 Abarth Rally



Altre due vetture «speciali» derivate dalla Fiat 131. [1, 2, 3] La «035» prototipo del 1979, qui ripresa in occasione di un raduno di vetture Abarth a Monza: molto vistosa l'elaborazione della carrozzeria, in stile Porsche «Moby Dick», e motore con compressore volumetrico capace di 290 cavalli a 8000 giri/min. [4, 5] La «031» Gruppo 5 che partecipò (vincendolo) al «Giro d'Italia» del 1975 con Giorgio Pianta: come la «030» dell'anno precedente (sulla base della X1/20 a motore centrale, poi «Beta Montecarlo») utilizzava il motore V6-3.5 litri derivato da quello della berlina di prestigio Fiat 130. Ancora la stessa vettura in un bozzetto di Bertone [6] e ritratta a fianco della Rally Abarth [7], destinata a divenire la «vera» 131 per le competizioni. [8, 9] La «Brava», una versione con allestimento molto completo della 131 destinata al mercato d'Oltreoceano.

Il palmarés della 131 Abarth Rally

ANNO	CORSA	POS.	ANNO	CORSA	POS.
1976	Rally 1000 Laghi	1º	1979	Rally Safari	3º
1977	Rally Montecarlo	2º		Rally 1000 Laghi	1º
	Rally Portogallo	1º		Rally Sanremo	2º
	Rally Nuova Zelanda	1º	1980	Rally Montecarlo	1º
	Rally 1000 Laghi	2º		Rally Portogallo	1º
	Rally Sanremo	1º		Rally Argentina	1º
	Tour de Corse	1º		Rally 1000 Laghi	1º
	Mondiale Marche 1977			Rally Nuova Zelanda	2º
1978	Rally Portogallo	1º		Rally Sanremo	1º
	Rally Acropoli	1º		Tour de Corse	2º
	Rally 1000 Laghi	1º		Mondiale Marche 1980	
	Criterion del Québec	1º		Mondiale Piloti (Walter Röhrl)	
	Rally Sanremo	1º	1981	Rally Portogallo	1º
	Tour de Corse	1º		Rally Acropoli	2º
	Mondiale Marche 1978			Rally 1000 Laghi	2º
	Coppa Fia (Markku Alen)				

punto «da pista» del propulsore, che consentiva di arrivare fino a 235 cavalli). Un normale cambio sincronizzato poteva, inoltre, rimpiazzare a richiesta quello più corsaiolo per un uso meno impegnativo della vettura nelle condizioni di traffico di tutti i giorni.

Le impressioni di guida della vettura, a cui fu dedicato ampio spazio dalla stampa dell'epoca, riferiscono di un comportamento stradale più vicino a quello di un prototipo da pista che a una vettura destinata allo sterrato. Non caso, i piloti della squadra ufficiale, abituati alla guida tutta «di traverso» obbligatoria con la 124 Spider, dovettero «ripulire» opportunamente il proprio stile per trarre il meglio dalla 131. Il comportamento sostanzialmente neutro era aiutato da una ripartizione dei pesi che, con il pilota a bordo, si avvicinava ad un ideale fifty-fifty tra avantreno e retrotreno.

I tre titoli conquistati sul campo (1977, 1978 e 1980) parlano chiaro, dal punto di vista sportivo la 131 Abarth fu una vettura vincente, e per narrare delle sue vittorie nel Mondiale Rally (la prima al Mille Laghi del 1976, l'ultima in Portogallo nel 1981) e dei suoi piloti (da Alen a Bacchelli, da Andruet a

Röhrl) non basterebbe lo spazio di un romanzo. Solo l'avvento delle vetture a quattro ruote motrici (Audi in testa) ne accelerò il declino, dopo anni di onorato servizio.

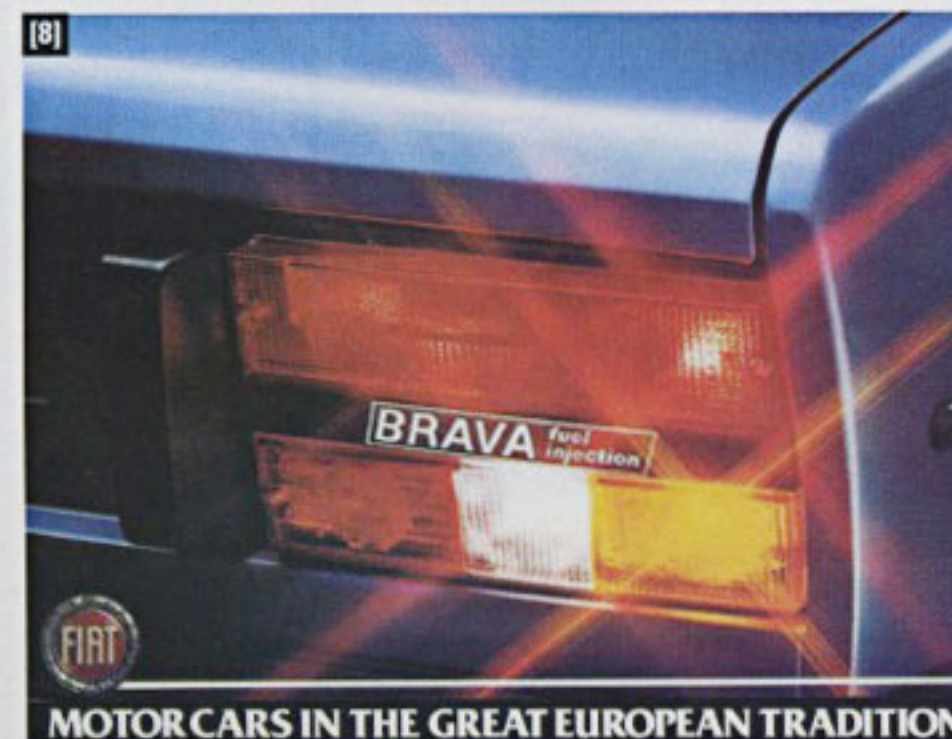
Un aspetto che forse non è stato sottolineato abbastanza riguarda invece il suo ruolo di vera e propria «ambasciatrice» del motorismo italiano un po' in tutto il mondo: che si chiamasse Fiat o Seat, 131 o «Brava» (un nome familiare per una Fiat, non è vero?) a seconda della latitudine, recitava benissimo il ruolo di auto «globale», capace di appassionare i finlandesi come i canadesi, gli inglesi come i portoghesi. In ognuna di queste e di tante altre nazioni, la 131 di tutti i giorni aveva la sua proiezione sui terreni di gara, e non importa quanto rimanesse in comune tra le due «interpretazioni» al di là della forma della carrozzeria. Niente di nuovo sotto il sole, magari (la Ford, ad esempio, è sempre stata maestra in tutto ciò), ma non abbiamo ricordo di altre azioni così ben coordinate da parte di una Casa italiana che non sia la Ferrari...

FRANCESCO CALABRÒ ■

Dr. Jeckyll and Mr. Hyde

The role held by Abarth was even more substantial, starting from the back independent suspensions to the McPherson system, which replaced the live axle of the mass production vehicles. Another strong point was the engine, based on the classic Fiat twin shaft in a 1995cc version but with a sixteen valve head, developed under the guidance of the engineer Lampredi. Of the 400 units prepared for the homologation in Group 4 (mass produced Gran Turismo), those destined for racing (131 Abarth Rally Corsa) had Kugelfischer injection and five gear Colotti gearbox. From 1977 dry sump lubrication was used and due to the intense programme of competitions there was continuous updating, including perfection of the engine for «the track», which made it possible to get up to 235 horse power. The version which was meant for the road, instead used a simple Weber double bodied carburetor and a pressure ratio reduced from 10.7 to 10.1:1, for a strength of 140 horse power compared to the 215 of the «Corsa». Normal synchronized gears could, however, on request replace those more racy ones. The impressions of driving the car, to which the press dedicated a lot of space at the time, refer to road behaviour more like that of a racing track prototype than a rally car. It was not by chance that the drivers of the official team, used to the sideways-drive of the 124 Spider, had to «clean up» their style to get the best out of the 131. The substantially neutral behaviour was helped by the weight distribution which with the driver on board, was close to an ideal 50/50 between front and rear suspension. The three world titles won (1977, 1978 and 1980) speak for themselves, from a sporting point of view the 131 Abarth was a winner and not even the space of a novel would be sufficient to write about its victories.

One aspect which perhaps has not been underlined sufficiently is its role of real «ambassador» of Italian motoring all over the world: whether it were called Fiat or Seat, 131 or «Brava» (a familiar name for a Fiat, isn't it?) it was a kind of «global» car able to make Canadians, English and Portuguese alike all fall in love with it. In every one of these and many other nations, the everyday 131 had its eye on racing grounds, and it doesn't matter how much was in common between the two «interpretations» beyond the shape of the bodywork. Nothing new under the sun, (Ford, for example has always been a maestro in all that), but we have no memory of other actions so well coordinated by an Italian company apart from the Ferrari.... ■



MOTOR CARS IN THE GREAT EUROPEAN TRADITION



FIAT BRAVA

Competition engineering and grand touring elegance.

A luxury sedan in the European tradition, Brava is also a contemporary family car. Its handling reflects the sophisticated engineering people have come to expect in the finest European automobiles. The interior is comfortably spacious; the appointments speak clearly of meticulous handcrafting.