PORSCHE 911 UN ANNO DI CELEBRAZIONI ATTORNO AL MONDO



LA 131 "ROBE DI KAPPA". TITO CANE E GIOVANNI CASAROTTO. UNA STAGIONE DA GUERRA CIVILE

ACI STORICO ANGELO STICCHI DAMIANI L'INTERVISTA ESCLUSIVA



CALENDARI 2014 DATE E VALIDITÀ DELLE SERIE TITOLATE



€ 6,00 ITALY ONLY Anno XII - Mensile N. 1 Gennaio 2014







Alcune viste dell'abitacolo e del cruscotto. Sopra si nota il volante con la scritta "Fiat Abarth 131 rally" ed il pedale dell'acceleratore più basso rispetto a quello del freno, in modo da agevolare il "punta tacco" durante la gara. Nell'altra pagina i due lamierini che servono a deviare sul vetro l'aria in uscita dai bocchettoni; la parte posteriore dell'abitacolo e l'attacco del roll bar.

Le fantastiche quattro

La vettura è targata NO333222 ed è una delle quattro (le altre hanno le targhe NO432103, TON98982 e VC297089) allestite con i colori biancorossi della 9Nove, la squadra sportiva istituita dai Concessionari Fiat delle provincie di Novara e Vercelli sulla falsariga di quanto fatto in Veneto dalla Quattro Rombi. Il nome, 9Nove, riprende quello del rally più importante (prima che il "Lana" diventasse una stella di prima grandezza) di quell'angolo di Piemonte Orientale, il 999 Minuti di Novara. Tutte e quattro le vetture sono state assemblate in Abarth per poi essere seguite ed aggiornate nella loro carriera sportiva dalla novarese Sivama Motor del compianto Eugenio Bersini.

Tornata a nuovo

Ha corso per la prima volta nel 1979 affidata a Tito Cane, ed è una delle vetture con cui il novarese è riuscito a conquistare il Trofeo Rally Nazionali. Nelle due stagioni successive il "31"

targato Novara continuò a correre con altri piloti, sempre con i colori biancorossi della 9Nove prima di essere ceduto al comasco Dino Tortora nel 1982. La vettura diventò quindi bianca e gareggiò (vincendo, tra l'altro, l'edizione di quell'anno del "333 Minuti-Villa d'Este") con le insegne del Jolly Club, curata prima da Nocentini e poi da Volta. Poco dopo la "NO333222" passò ancora di mano: rimase ancora nel Comasco ma il suo proprietario divenne Enrico Guggiari che la utilizzò in diverse gare prima di metterla a riposo. Dal... letargo è uscita qualche stagione orsono, grazie allo stesso Guggiari che l'ha utilizzata in alcune gare storiche. Recentemente la 131 Abarth è andata in carrozzeria dove ha riacquistato l'originale colore biancorosso con lo sponsor "Robe di Kappa".

Prima in basso

Il Gruppo 4 ex Cane è di fatto una vettura ufficiale. Assemblata in Abarth, dispone delle ultimissime evoluzioni, come confermano il proprietario









e l'appassionatissimo figlio Andrea, pure lui pilota di auto storiche ma... specializzato in Ford Escort MKII Gruppo 4: «Ha tutti i particolari delle ultime Fiat 131 Abarth che sono state costruite a Torino. Il cambio che monta è un Cima tipo 168, quello con la prima marcia in basso. Allo stesso modo la macchina monta il differenziale "grosso" » che è stato introdotto in un secondo tempo dopo aver notato che questo era uno dei talloni d'Achille della vettura torinese. La vettura curata dalla Sivama dispone anche dell'ultima versione del cruscotto, introdotta nell'estate del 1979 che presenta la particolarità del contagiri Veglia Borletti che a fine corsa segna i 10.000 giri.

Iniezione tedesca

Il motore non presenta sostanziali diversità da quelli delle 131 Abarth ufficiali. È il bialbero "made in Fiat" con una testa a 16 valvole che deriva dal propulsore montato sul 124 Spider: si tratta di un quattro cilindri in linea con quattro valvole per cilindro che nelle ultime versioni arriva a sviluppare 215 CV (o poco più) a 7.000 giri. Sul lato sinistro del vano motore trova posto l'iniezione meccanica Kugelfisher ed è quella originale della vettura. Per la

lubrificazione si adotta, come è naturale per le auto da corsa, il carter secco.

Doppia misura

Il vano posteriore non presenta particolari novità. Centralmente trovano posto il serbatoio dell'olio con la sua vaschetta di recupero e la gomma di scorta mentre sul lato sinistro è sistemata la batteria. Dall'altra parte sono state piazzate le due pompe della benzina e, fissato sul pianale, si vede il crick per il sollevamento della vettura. Nella parte più interna del vano trova posto il serbatoio del carburante. A proposito di gomme: la vettura torinese adotta due misure diverse per anteriore e posteriore. Sull'avantreno la misura degli pneumatici è 18/60-15" mentre per il retrotreno la misura è 23/62-15". I cerchi sono dei Cromodora in lega leggera. L'auto monta quelli originali con cui ha corso trent'anni fa. Per quanto riguarda le sospensioni, che sono a ruote indipendenti, è stato adottato il classico schema MacPherson.

Forza di braccia

La Gruppo 4 torinese pesa meno di una tonnellata, una quota raggiunta alleggerendo tutto La vita agonistica
della vettura.
A fianco con Enrico
Guggiari al recente
333 Minuti storico,
sotto da sinistra
con Dino Tortora
ad un'edizione
della Coppa Feraboli
a Cremona e sul
carrello prima
di una gara quando
era in forza
al team 9Nove.









Cornice da sogno

Una regina non poteva che essere fotografata in un'ambientazione adeguata. Le immagini di questo servizio sono state scattate, grazie alla squisita disponibilità dei responsabili, nello splendido parco di Villa Erba a Cernobbio, nei pressi di Como. Una residenza di inizio '900, affacciata sul lago, dove trascorse la sua infanzia il regista Luchino Visconti e che oggi è un importante centro per fiere, congressi ed eventi.







Sopra la Gruppo 4 ex Tito Cane nelle mani del suo attuale proprietario, Enrico Guggiari. A sinistra il propulsore, un "sedici vslvole" derivato da quello montato sulla 124 Abarth ed in grado di arrivare a 215 CV nelle versioni più potenti. La vettura si presenta in ottime condizioni generali e con praticamente tutti i particolari d'epoca.

quanto era possibile: si parte dai parafanghi e dai codolini in vetroresina come i cofani per arrivare alle due portiere che sono realizzate in alluminio. Una cura dimagrante benefica ma che non aiuta più di tanto chi guida: infatti si avverte la mancanza dell'idroguida e la fatica che si fa sentire nella guida al limite è decisamente elevata. A livello di prestazioni, però, la 131 Abarth è una vera macchina da corsa con un potenziale molto elevato ed è più facile da gestire, ad esempio, di una concorrente diretta come la Lancia Stratos.

Disappannamento fai da te

L'unica cosa moderna nell'abitacolo sono ovviamente i sedili anatomici, obbligatori se si vuole partecipare alle competizioni. Tutto il resto è dell'epoca a partire dal volante: è un mezzo calice, a due razze che su quella destra riporta la scritta "Fiat Abarth 131 rally". I panelli delle portiere, come sulle vetture ufficiali, sono quelli originali in finta pelle: la manovella per far scorrere il finestrino è quella di serie mentre la maniglia è sostituita da una fettuccia di colore azzurro. Sulla

parte superiore della plancia, realizzata in colore nero opaco per evitare i fastidiosi riflessi del sole, si trovano due sottili pannelli in lamierino realizzati in maniera artigianale piazzati in prossimità delle bocchette dell'aria: servono per convogliare il getto dell'aria stessa verso i vetri senza disperderlo nell'abitacolo, in modo tale da disappannare prima possibile la superficie trasparente. Come già visto sulle 131 ufficiali la strumentazione prevede, da sinistra a destra l'indicatore della temperatura dell'olio, quello della pressione dell'olio stesso, il contagiri, l'indicatore della temperatura dell'acqua e quello della quantità di carburante imbarcata. Ai lati del piantone dello sterzo la spia verde delle frecce e quella rossa dell'alternatore. Nella parte centrale troviamo gli interruttori delle pompe della benzina, il "generale", il pulsante per l'accensione ed altre manopole. Più a destra, accanto ai fusibili, il voltmetro. Lo staccabatteria si trova all'estrema destra, dopo lo spazio dedicato al tripmaster ed alla radio. La pedana per il navigatore, realizzata in lega leggera, si presenta traforata per contenere il peso.