La rivincita dell'auto qualunque

La «puntura» dello Scorpione ha trasformato in una «bestia» scatenata anche questa tranquilla berlina da famiglia. Tanto da farle vincere tre mondiali rally. Tre le versioni approntate fra il 1976 e l'83: la «Rally», la «Rally Gruppo 4» e la «Volumetrico». Le abbiamo guidate per voi

di Luigi Castellani

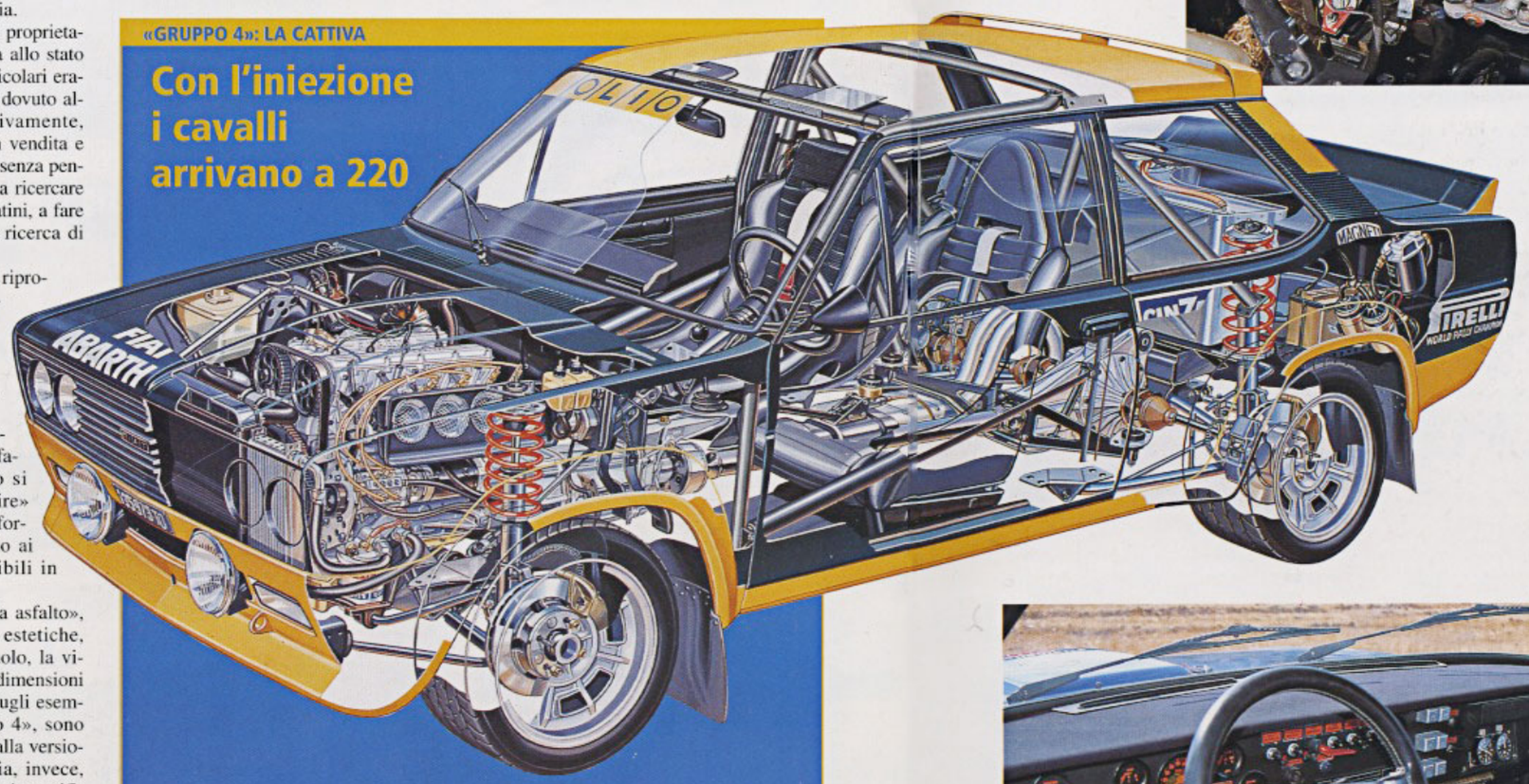
SORELLE TUTTO PEPE
In primo piano, la versione «Gruppo 4» preparata per le competizioni. La seguono due modelli strettamente di serie, uno giallo e uno blu, mentre la vettura di colore grigio è una «Volumetrico».

La Fiat «131» viene ricordata come un'onesta auto da famiglia. Non presentava soluzioni rivoluzionarie, e neppure modeste innovazioni. Anzi, l'impostazione era quella della «124». Nonostante ciò, i tecnici Abarth riuscirono a derivare dal modello di serie una macchina capace di vincere tre mondiali di rally.
L'esemplare del nostro servizio non è una vettura ex-ufficiale, nata con la livrea Olio Fiat. La colorazione realizza semplicemente il sogno del proprietario, risalente a quando riempiva interi quaderni di disegni di auto da rally. Si tratta di una «Gruppo 4» che fu esportata all'estero, da dove, per interessamento di un appassionato, rientrò in Italia.
In un primo momento il nuovo proprietario era intenzionato a riportarla allo stato d'origine, in quanto alcuni particolari erano stati sostituiti per il logorio dovuto all'impiego sportivo. Successivamente, però, egli decise di metterla in vendita e l'attuale proprietario l'acquistò senza pensarci due volte: cominciò così a ricercare documenti, a frequentare mercatini, a fare «pellegrinaggi» a Torino, alla ricerca di parti del catalogo Abarth.
Anche la «configurazione» da riprodurre è stata oggetto di riflessione, in quanto non è esistita un'unica versione «Gruppo 4», per via di tutte le varianti che sono il normale prodotto dell'evoluzione di un'auto da corsa.
La nostra «131» è dotata di alimentazione a carburatori, più facilmente sfruttabile quando si esce su strada a far «sgranchire» la vettura, mentre l'iniezione fornisce prestazioni migliori solo ai regimi più elevati, raggiungibili in condizioni da gara.
L'assetto approntato, che è «da asfalto», comporta particolarità anche estetiche, come la minore altezza dal suolo, la vistosa gommatura e le diverse dimensioni dei passaruota. Questi ultimi, sugli esemplari preparati per il «Gruppo 4», sono comunque maggiorati rispetto alla versione stradale. Al Rally di Svezia, invece, era necessario che gli esemplari specificamente allestiti avessero i parafanghi stretti proprio come la «stradale», perché destinati ad alloggiare pneumatici «sottili» da neve o da ghiaccio. Mentre altrove si poteva incontrare sia tempo buono sia cattivo, con la necessità di montare gomme di larghezza anche molto diversa, sul ghiaccio scandinavo sarebbe risultato antiestetico vedere un'auto «extralarge» equipaggiata con gomme strette.
Ci caliamo adesso nel posto di guida. L'impressione è quella di trovarsi su un aereo da combattimento, con pulsanti, relé, fusibili ed estintori che ci circondano. Lo stretto sedile ci imprigiona, pur senza dare un senso di costrizione.
Quando si preme il pulsante dell'avviamento, il rumore dell'aspirazione prevale su tutto. Era questo, in gara, il biglietto da visita della «131», riconoscibile dal rumore prima ancora di essere in vista.
Naturalmente il cambio è molto duro e i freni non sono servoassistiti, per cui l'azionamento richiede molta decisione. Ad andatura sostenuta, il cofano (in vetroresina) si flette per le sconnessioni della strada. Le portiere, invece, sono in alluminio. Una volta abituatisi ai rumori di trasmissione e scarico, la vettura poi si lascia condurre in modo abbastanza semplice.
Proviamo un paio di dossi, per constatare l'efficacia dell'assetto e delle gomme, veramente enormi ma che consentono di seguire le traiettorie senza sbavature. Certi passaggi, a seconda delle condizioni meteo, nonché dello stile di guida del pilota, si possono affrontare con traiettorie pulite o con la macchina di traverso. Data la potenza e la coppia esuberanti, si può sfruttare il motore per innescare la sbandata, cui si deve replicare con un abile uso del controsterzo, per evitare il testacoda.
L'ingegner Colucci dell'Abarth ricorda: «La testata è stata progettata da noi. Nella versione "stradale" il due litri sedici valvole ha una potenza di 140 CV, mentre nella versione "corsa" ad iniezione (Kugelfischer, n.d.r.), la potenza sale a 220 CV».
La prova ha confermato che questa Abarth regge bene il peso degli anni. Rispetto alla «124 Abarth Rally», il progresso è rilevante. Il motore della «131» spinge infatti già sui 4000 giri, e da qui in avanti è facile immedesimarsi nei tanti piloti che, negli anni Settanta, la portarono alla vittoria. □

A sinistra: facile, e divertente, sbandare in controsterzo. A destra, il propulsore due litri a sedici valvole alimentato a carburatori. Risulta ben sfruttabile nell'utilizzo su strada.

«GRUPPO 4»: LA CATTIVA

Con l'iniezione i cavalli arrivano a 220



Anni di produzione: dal 1976 al 1978 - **motore:** 4 cilindri in linea - **cilindrata:** 1995 cm³ - **alesaggio x corsa:** 84 mm x 90 mm - **rapporto di compressione:** 10,7/17,6:1 - **potenza/giri:** 220 CV/7000 giri/min - **distribuzione:** bialbero a camme in testa, 4 valvole per cilindro - **alimentazione:** iniezione meccanica Kugelfischer - **cambio:** meccanico a 5 marce e innesti frontali - **sospensioni anteriori:** indipendenti - **sospensioni posteriori:** indipendenti - **freni anteriori:** a disco autoventilanti - **freni posteriori:** a disco - **sterzo:** a cremagliera - **lunghezza:** 4190 mm - **larghezza:** 1820 mm - **passo:** 2490 mm - **altezza:** secondo l'assetto di gara - **peso in ordine di marcia:** 980 kg - **velocità max:** secondo i rapporti.

IN ABITO DA CORSA

Nel disegno in trasparenza della «Gruppo 4», si possono notare il rollbar a gabbia, il serbatoio di sicurezza e le gomme slick per l'impiego su strada asciutta. Sotto, il posto di guida assolutamente sportivo: tanti strumenti, viti e rivetti a vista, pedali traforati.

IL MERCATO

Non cercatela dal concessionario

La ricerca di un buon esemplare stradale non è troppo ardua, nonostante l'esiguo numero di esemplari prodotti. È chiaro che una macchina così non si trova nei piazzali delle concessionarie. Attraverso gli annunci di Ruoteclassiche o le mostre scambio, però, si possono avere buone possibilità di successo. Un esperto «abartista» suggerisce: «Sconsiglierei sempre una "Rally" stradale modificata parzialmente per le corse, perché si può incappare in vetture "pasticciate" e sfruttate». La «Volumetrico», circa cento esemplari prodotti, è molto rara, ma c'è il vantaggio che non ha mai corso. I ricambi specifici di queste «131» sono rari e costosi.

1977, '78 e '80: le annate buone

Nessuno si sarebbe aspettato, da una vettura nata senza ambizioni sportive, tre titoli mondiali. Ci vollero le Audi «Quattro» per metterla definitivamente fuori combattimento

Quando fece la sua comparsa, nessuno poteva immaginare che la «131 Rally» avrebbe potuto vincere successivamente tre titoli mondiali. Anche perché la base di partenza non sembrava molto promettente. Come spesso accade, la prima uscita avvenne in una gara minore, il Rally dei 100.000 Trabucchi del 1975, con Pianta-Scabini, seguita dal Rally delle Valli Piacentine.

Il Rally dell'Elba dell'anno seguente fu il primo test impegnativo e Alen centrò la vittoria. Lo scatenato finlandese vinse poi al 1000 Laghi del '76, riportando la prima vittoria iridata della «131». L'anno successivo, la nuova vettura Abarth divenne per la prima volta campione del mondo (iniziando con il secondo posto a Montecarlo, dietro a Munari con la «Stratos»).

Dopo la sfortunata trasferta in Svezia, nel '77 Alen vinse in Portogallo. L'appuntamento con il Safari venne invece rimandato, ragion per cui le «131» ricomparvero in Nuova Zelanda, con il primo posto di Bacchelli, cui si aggiunsero anche la terza e quarta piazza.

In Finlandia Alen si ritirò. In Canada la «131» fece una doppietta, ma la Ford era ancora prima in classifica. Al Sanremo la Fiat fece tris, con Andruet, Verini e Tony Fassina. Il Tour de Corse, infine, assegnò il titolo alla «131 Rally».

L'anno seguente, nella nuova livrea Alitalia, la «131 Rally» conquistò il suo secondo mondiale. Nel 1980, il terzo titolo. Il palmarès annovera anche un mondiale piloti con Walter Röhrl. Le vittorie nelle gare del mondiale assommano a 17, e a 23 in quelle dell'europeo. Poi, nel 1981 con Vudafieri, giunse anche il titolo di campione d'Europa. Nello stesso anno la «131» vincerà ancora una gara iridata, terminando la stagione al quinto posto con l'esordiente Audi «Quattro». □

A lato e nella foto grande, due spettacolari passaggi della «131 Rally», quando correva con i colori dell'Olio Fiat.

UN RICCO MEDAGLIERE

1976
1° Rally 1000 Laghi

1977
2° Rally Montecarlo
1° Rally Portogallo
1° Rally Nuova Zelanda
2° Rally 1000 Laghi
1° Rally Sanremo
1° Tour de Corse
Vittoria nel Mondiale Marche

1978
1° Rally Portogallo
1° Rally Acropoli
1° Rally 1000 Laghi
1° Criterium del Quèbec
1° Rally Sanremo
1° Tour de Corse
Vittoria nel Mondiale Marche
Vittoria Coppa FIA (Markku Alen)

1979
3° Rally Safari
1° Rally 1000 Laghi
2° Rally Sanremo

1980
1° Rally Montecarlo
1° Rally Portogallo
1° Rally Argentina
1° Rally 1000 Laghi
2° Rally Nuova Zelanda
1° Rally Sanremo
2° Tour de Corse
Vittoria nel Mondiale Marche
Vittoria nel Mondiale Piloti (Walter Röhrl)

1981
1° Rally Portogallo
2° Rally Acropoli
2° Rally 1000 Laghi

Nel palmarès, 17 vittorie nel mondiale, 23 nell'europeo e un mondiale piloti con Walter Röhrl

«131» IN MINIATURA

Tanti modelli in tante livree

Le riproduzioni d'epoca sono numerose e, per alcune, la reperibilità è ancora buona. Tra queste, il modello in scala 1:43 uscito con i marchi Solido/Verem. Il modellino Solido venne presentato in numerose versioni (Olio Fiat, Parmalat, Carling Black Label). In contemporanea, nella stessa scala, i marchi Galgo, Tomica e Luso Toys proposero altre varianti, cui si aggiunsero i modellini Mebetoys nelle livree Fiat France, Alitalia, Svenska Fiat e altre ancora. Anche Burago, Polistil, Esci, Tamiya e Fujimi hanno proposto le loro riproduzioni. Su tutte, spicca il kit 1:20 Tamiya, oggi raro, che consentiva la costruzione di una «131 Rally» molto realistica.

La «compressa» che dà euforia

Le versioni stradali, «Volumetrico» e «Rally», forniscono buone prestazioni senza rinunciare all'affidabilità. Per la prima, anche se in buono stato, possono bastare sette milioni, per la seconda occorre quattro volte tanto: si paga anche la gloria sportiva

La «131 Volumetrico» è simile nell'estetica alla «131 Racing», ma nel cofano, oltre al solito 2000 cm³, nasconde il compressore a lobi. Non si tratta, però, dello stesso gruppo impiegato sulle Lancia «Beta» e «Trevi», Pininfarina «Spidereuropa» e Fiat «Argenta», che è più piccolo e marchiato «Volumex» invece di «Abarth».
Un appassionato di questo modello consiglia: «È bene sostituire la cinghia della distribuzione più spesso rispetto a quanto previsto dalla Fiat, perché è la stessa delle altre "131", ma in questo caso è sottoposta a uno stress maggiore. Per sfruttare al meglio l'auto bisognerebbe anche sostituire gli ammortizzatori, per adattarli alle sospensioni, che sono diverse da quelle della "131" normale». La «Volumetrico» venne prodotta a 2 e a 4 porte, con carrozzeria della seconda e terza serie.
La «131 Rally», invece, è una vettura concepita per le gare e costruita in piccola serie ai fini dell'omologazione. L'ing. Colucci dell'Abarth racconta: «I difetti uscivano nell'uso sportivo. Ci accorgemmo che il ponte rigido non era adatto, così optammo per le ruote indipendenti». Quattroruote scriveva invece: «La "131 Abarth", pur essendo nata per correre, è accuratamente rifinita». Che il differenziale sia un po' rumoroso e che in fase di accelerazione e rilascio si produca un suono caratteristico, dovuto ai giochi della trasmissione, è, su quest'auto, da ritenersi normale. Si tratta, inoltre, di vetture con le quali i proprietari non percorrono più di qualche migliaio di chilometri l'anno. L'affidabilità, in considerazione anche dell'uso limitato, è nel complesso buona. Anzi, nel caso della «Volumetrico» (al maschile, come da «logo» posteriore) non ci sono proprio problemi. Con un esemplare in buono stato, infatti, si possono affrontare lunghi viaggi o addirittura recarsi in vacanza, con il piacere di guidare un'auto fuori dal comune, equipaggiata, magari, con il condizionatore. Le prestazioni sono ancora oggi appaganti e l'effetto del compressore a lobi si fa sentire attraverso una confortevole souplesse. □

Più grintosa nell'estetica e nella meccanica la «131 Rally» (in primo piano): cambio a innesti frontali, distribuzione multivalvole e 4 freni a disco autoventilanti. Dietro, la «Volumetrico», disponibile sia in versione a 2 sia a 4 porte.

SULLA «VOLUMETRICO» TROVIAMO ANCORA FRENI A TAMBURO E PONTE RIGIDO

La «131 Supermirafiori Volumetrico Abarth», questo il nome ufficiale, si riconosce dalle altre versioni anche per la scritta posteriore con il marchio Abarth.

	«Rally»	«Volumetrico»
Anni produzione	1976-78	1981-83
motore	4 cil. in linea	4 cil. in linea
cilindrata	1995 cm³	1995 cm³
ales. x corsa	84 x 90 mm	84 x 90 mm
rapp. compressione	10,1:1	7,6:1
potenza/giri	140 CV/6400	140 CV/5500
distribuzione	bialbero in testa, 16 valvole	bialbero in testa
alimentazione	1 doppio corpo Weber 34 ADF	1 doppio corpo 34DMTR+compr.
cambio	5 marce a innesti frontali	5 marce
pneumatici	195/50-15	185/60-14
sosp. anteriori	indipendenti	indipendenti
sosp. posteriori	indipendenti	ponte rigido
freni anteriori	a disco autoventilanti	a disco
freni posteriori	a disco autoventilanti	a tamburo
sterzo	a cremagliera	a cremagliera
lunghezza	4190 mm	4231 mm
larghezza	1720 mm	1663 mm
passo	2490 mm	2490 mm
altezza	1360 mm	1400 mm
peso in ordine di marcia	980 kg	1140 kg
consumo medio l/100 Km	10,8	10,5
velocità	190 km/h	190 km/h