

Trofeo d'Italia
Rally GT



Franco Ceccato



e la Fiat 131 Abarth Gr. 4

Anno 4 n° 34 - Novembre/Dicembre 2007 - 6 euro (12 euro con DVD)
Rivista + DVD monografico 30 euro
Sped. abb. post. 45% Art. 1 comma 1 legge 46/04 Dir. CBPA - N.O. - TORINO

**Campionato Italiano Velocità
VARANO**



5° Rallylegend



**28ª Coppa
del Chianti Classico**





STRIPPE VINCENTE

Michael G. Raphael
Foto: Archivio Ceccato, Actualfoto

Quando correva nei rally, Franco Ceccato, classe 1953, mangiava pane... e Fiat!

"Per forza - spiega - mio padre era concessionario Fiat, e oltre alla concessionaria avevamo anche un'officina dove si preparavano le auto per i rally. Appena ho potuto mi sono messo a correre anch'io, prima "rubando" la 127 a mia madre, poi con una berlina 124 Special, dopo sono passato alla 124 Spider, e infine con il grande amore automobilistico della mia vita, la 131 Abarth".

Un amore che è andato al di là della carriera agonistica pura e semplice, visto che alla fine Franco Ceccato, oggi titolare di una grande concessionaria auto e moto di una nota Casa tedesca a Padova, è riuscito a tenere per sé l'auto con cui ha corso e che gli ha dato tante soddisfazioni: la Fiat 131 Abarth Gruppo 4, ancora con gli inconfondibili colori della Scuderia 4 Rombi, il rosso aragosta, il giallo e il nero.

"Non è l'unica auto storica della mia collezione - spiega Ceccato - ho anche una Lancia Delta Integrale 16 valvole con i colori della Martini Racing, una Fiat 1900 degli anni '50 e una Balilla".



DA PINO A FRANCO: BUON SANGUE NON MENTE

Più giovane di dieci anni di suo fratello Giuseppe, detto "Pino", che aveva iniziato a correre nel 1966, Franco Ceccato prima ancora di prendere la patente andava a vederlo correre e vincere. Pino Ceccato ha infatti vinto la Coppa Csa Rally Gruppo 1 nel 1969, nel 1970 e nel 1972, ovviamente sempre su Fiat. "Mio fratello sembrava abbonato al quinto posto: lo ottenne nel 1968 all'Elba in coppia con Briani su una 124 Sport Spider e con Eisendle l'anno successivo al Rally delle Alpi Orientali, ancora all'Elba e al rally novarese dei 999 Minuti".

Nel 1970, mentre il giovane Franco smaniava per avere la patente (deve aspettare ancora due anni) Pino, ingaggiato dalla squadra corse ufficiale della Fiat per il biennio 1970-71, arrivava secondo all'Elba con una 125 Special. L'anno dopo correva con la Fiat 124 Sport Spider, piazzandosi secondo al Rally delle Alpi orientali e quarto all'Acropoli. Nel 1972 gareggiava con una Fiat 128 Coupé e nel 1973 con una X 1/9.



Il Franco Ceccato di oggi sembra guardare con ammirazione se stesso quando correva con la 131 Abarth Gruppo 4, "sulle orme" di suo fratello Pino. Prima della 131 la 4 Rombi Corse ha utilizzato le 124 Spider Abarth: qui le vediamo in parata, quando devono ancora ricevere i numeri di gara, prima di un rally di San Martino di Castrozza.



corse molto lunghe e spesso capitava di dover percorrere parecchi chilometri prima di incontrare nuovamente i furgoni dell'assistenza".

IL PRIMO AMORE

Quello fra la 131 Abarth e Franco Ceccato, come abbiamo visto, fu amore a prima vista. "La 124 Spider Abarth non andava male, ma era un po' meno potente della 131, che mi sentivo bene addosso, quasi fosse un vestito". Come spesso avviene nel mondo dei rally, infatti chi ama la 124 Spider non la cambierebbe con una 131 Abarth e viceversa. "Anche se la base tecnica è molto simile - prosegue Ceccato - sono due auto molto diverse tra loro come stile di guida, ripartizione dei pesi, impostazione generale della vettura. La stessa abitabilità interna è molto diversa,

è inevitabile che nella 124 si stia un po' più scomodi che nella 131. Sono due ottime macchine, e ovviamente dal punto di vista dei costi penso che la 124 costi qualche cosa di meno, ma non poi così tanto se si punta su una "pronta corse". Hanno entrambe un grande fascino, perché dal punto di vista storico hanno rappresentato davvero due pietre miliari nella storia della Fiat nelle corse, e a me fa piacere vedere che anche oggi sono ammirate dai tifosi. Una è derivata da uno spider, l'altra da una berlina di grande produzione. Diciamo che sono due esempi di quello che a quei tempi una grande Casa come la Fiat, e la sua filiazione sportiva, l'Abarth, erano in grado di fare partendo da un modello prodotto in grande serie".

IL PAPA' ERA IL PRIMO TIFOSO

Di solito si pensa ai genitori come a persone che in situazioni del genere tendono a frenare la passione dei figli per le corse, perché hanno mille paure: "In casa mia avvenne esattamente il contrario. Papà era il nostro primo tifoso. Io ho in pratica cominciato a correre quando mio fratello ha smesso, e accanto alla concessionaria mio padre aprì un'officina per la preparazione delle auto da rally. Era nata così la Ceccato Rally Racing. Ho imparato davvero molte cose in quell'officina - prosegue Franco Ceccato - soprattutto per quanto riguarda la messa a punto di un'auto da rally. In quegli anni non era come oggi, pilota e navigatore durante un rally dovevano arrangiarsi e cavarsela da soli in tante situazioni, erano





NEL RICORDO DI LORIS ROGGIA

La memoria corre ai bei tempi andati e Franco Ceccato ricorda volentieri due navigatori, Max De Antoni e lo sfortunato Loris Roggia: "Con Loris ho vinto l'Alpe Adria nel 1981 e il Campionato TRN nel 1982. Era una persona eccezionale, un vero appassionato, non lo dimenticherò mai, la sua tragica morte al rally del Salento è stata un'esperienza davvero straziante per me".

Com'era l'atmosfera di quei rally?

"C'era una rivalità sana, non si litigava di certo dalla mattina alla sera. Ricordo che una volta ero in testa a un rally nel bellunese, e a un certo punto vedo che all'assistenza si mettono a trafficare a lungo sulla mia auto.



La mia macchina, questa 131 che possiedo ancor oggi, era perfetta. Me la diedero con un tale ritardo che alla fine "pagai" al CO e per pochi secondi vinse il mio compagno di squadra, Bonzo. Solo molti anni dopo scoprii che quella per Bonzo era la gara di casa e volevano che vincessero lui. Ma perché non dirmelo? Io non mi sarei di certo opposto...".



L'IDEA DI PIO CANTONI

"Proprio in quel periodo a Pio Cantoni, proprietario di un altro concessionario Fiat, venne l'idea di allestire una scuderia semiufficiale, la 4 Rombi, supportata da alcuni concessionari veneti della Casa torinese, compreso mio padre. E ci lanciammo nell'avventura".

Tante 131 preparate allo stesso livello. Ma come erano i rapporti con gli altri piloti della 4 Rombi e con i piloti del team ufficiale Fiat? "Non potevamo di certo competere con le macchine preparate dal team ufficiale Abarth, erano molto più evolute delle nostre. Però nei rally in cui correavamo insieme i nostri tempi non erano molto



lontani dai loro... anche qui devo dire che c'era una sana rivalità, quando si poteva ci si dava una mano a vicenda, però loro erano semplicemente di un altro pianeta. Devo dire che comunque Cesare Fiorio ci seguiva da vicino, e spesso aveva parole di apprezzamento per i nostri sforzi e per i risultati che riuscivamo a conseguire".

Anche se il feeling con l'auto non era ancora ai livelli delle gare con la 131, Franco Ceccato non ha lesinato l'impegno al volante della 124. Qui lo vediamo in azione al Colline di Romagna 1975 e al Rally di San Martino di Castrozza. Un giovane Franco Ceccato aspetta di partire per la ventunesima edizione della Coppa della Favera. Al posto del "verde ramarro" delle 124 Abarth 1800 ufficiali sull'auto della 4 Rombi il bianco accompagna il rosso corsa nella verniciatura.



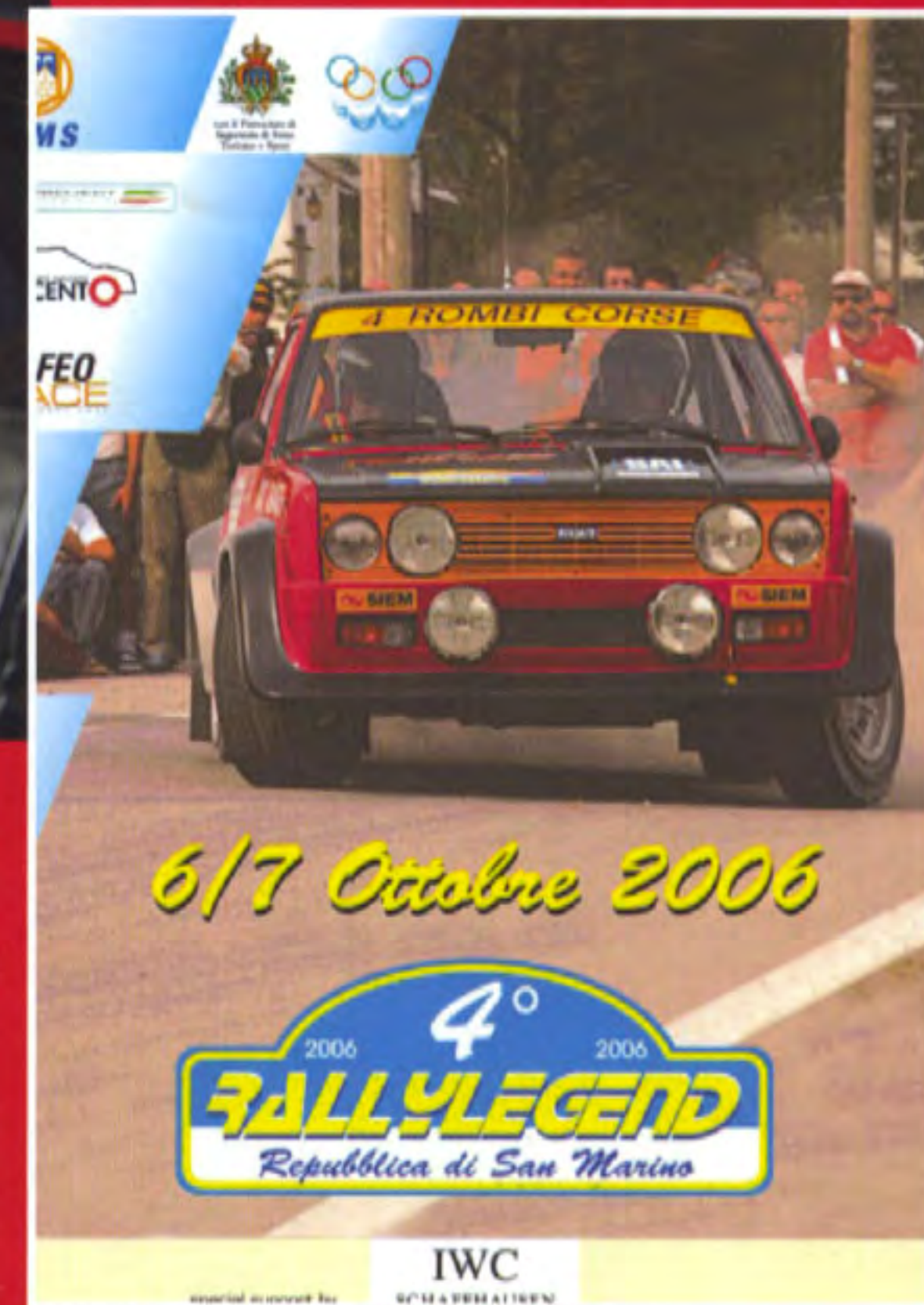
Dall'alto: Indimenticabile il rapporto di Franco Ceccato con Loris Roggia, che vediamo esultare sul tetto della 131 Abarth Gruppo 4 dopo una vittoriosa cavalcata. Sulla terra Ceccato non si è mai risparmiato al volante della 131, come si vede dalla toccata che ha "alleggerito" il parafrangente anteriore lato "naviga" della sua auto. Premiazione dell'Alpe Adria Cup: Ceccato, a sinistra, è ritratto insieme all'organizzatore e all'indimenticabile Pio Cantoni, il "creatore" della Scuderia 4 Rombi, che esibisce orgogliosamente la coppa vinta dal suo pilota e dal suo team. Le auto della 4 Rombi spiccano in mezzo alle immancabili Skoda, compagne d'avventura abituali, insieme a qualche Porsche 911, all'undicesima edizione del Barum Rally, svoltasi nel 1981.



Al Due Valli Veronesi, un rally "quasi di casa sua". Franco Ceccato fa letteralmente volare la sua 131 Abarth Gruppo 4. Sul muso la scritta che ricorda come l'auto sia preparata dal mitico Peppino Volta, che poi si è occupato, fino ai giorni nostri, di un altro "mostro sacro", la Lancia 037.

**SQUADRA UFFICIALE?
NO, GRAZIE**

Tante corse, risultati di un certo prestigio: come mai non arrivò mai una chiamata da un team ufficiale? "In effetti qualche contatto ci fu, ma non so se avrei accettato, avevamo un'attività da mandare avanti, notevoli responsabilità. Mi piaceva correre per divertirmi, e devo dire che mi sono divertito parecchio... però diventare pilota professionista era tutta un'altra storia, si stava via una settimana per preparare un rally e correrlo, si finiva alla domenica e poi al lunedì mattina si era a lavorare in concessionaria per vendere auto. Se avessi scelto di fare il pilota professionista avrei costretto mio padre a cercare qualcuno che lavorasse al posto mio... no, non ho rimpianti, è stato meglio così".



re le auto a trazione posteriore: "Dopo la 131 Abarth ho guidato la Ritmo Abarth, ma non mi trovavo altrettanto bene. Io prediligo le auto a trazione posteriore, e non mi piacciono molto neppure le trazioni integrali; a me piace sentire l'auto che parte col posteriore, e richiamarla con il volante. Sarà anche per questo (nel dirlo sorride, n.d.r.) che sono concessionario di una Casa che produce auto esclusivamente a trazione posteriore, a parte alcune versioni 4x4, dei Suv e una trazione anteriore di origine inglese".
Sulle 4x4 Ceccato è molto... franco: "Non so neppure guidarle a livello agonistico, non ho idea di come si comportino. A volte mi diverto ad escludere i controlli di stabilità sulle macchine moderne che guido anche per lavoro, però ai miei clienti sconsiglio di farlo nel modo più assoluto... non stanno correndo un rally, loro!".

L'amore per il Rally Legend è ricambiato: gli organizzatori hanno dedicato a Franco e alla sua 131 il manifesto ufficiale della quarta edizione. A furia di saltare sulla terra toscana, in occasione di una coppa Liburna, un faro sta per andarsene "a fare un giro" per conto suo. Ma ci vuol altro per fermare la marcia di Franco e della sua 131...

**IL PRIMO DANNO
AL LEGEND**

La 131 Abarth di Franco Ceccato è ancor oggi perfetta, sembra appena uscita dall'atelier di Peppino Volta, che allora preparava le "trentuno": "Quando correvo nei rally non ho mai toccato, e l'unico danno, per ironia della sorte, l'ho procurato al Rally Legend di San Marino nel 2006 dove ho danneggiato la fiancata della macchina in un'uscita di strada. Mi è dispiaciuto, da allora sto ancora più attento, sono talmente affezionato a questa vettura, che tanto ha rappresentato per me e per la mia famiglia, che l'ultima cosa che vorrei è di procurarle qualche danno".
Franco Ceccato predilige guida-



Il "Due Valli" è un rally che prevede anche dei tratti su asfalto, un tipo di terreno che Ceccato predilige di meno rispetto alla terra... Come si può intuire sin troppo chiaramente vedendo come fa danzare sulla terra sarda della Costa Smeralda la sua 131, regalando polvere e ghiaia a caretate agli spettatori.



In occasione del Rally di Sanremo 1980, per gli scioperi alla Fiat, le auto ufficiali rimasero bloccate nei capannoni dell'Abarth. Il team diretto da Cesare Fiorio fu costretto a chiedere aiuto alle squadre semiufficiali del Jolly Club, della 4 Rombi e della River Team. Rohrl vinse la gara con una 131 del Jolly Club, mentre Markku Alen condusse quella del team veneto. A destra: finita l'epopea della 131, nella fase finale della sua attività la 4 Rombi ha utilizzato delle Ritmo Abarth. Qui la vediamo in azione sulla posta di Monza durante il Giro Automobilistico d'Italia, una manifestazione che abbinava prove in circuito a PS e cronoscalate.

LARGO AI GIOVANI

L'avventura nei rally di Franco Ceccato si concluse in pratica con l'arrivo della Ritmo Abarth nella scuderia 4 Rombi: "C'era da fare spazio ai giovani, avevo capito che era arrivato il mio tempo, e mi feci da parte facilmente, anche perché il lavoro in concessionaria cominciava a diventare sempre più pressante. Nella scuderia 4 Rombi altri lo avevano fatto prima di me, non fu un trauma particolarmente doloroso. Arrivai a questa decisione serenamente, senza drammi. Questa è una scelta che rifarei anche oggi. I rally mi hanno dato, lo ammetto, tante soddisfazioni, rappresentano sicuramente un periodo molto bello della mia vita, della nostra famiglia, e ancor oggi c'è qualcuno che mi confonde con mio fratello Pino..."

QUALCHE SPAVENTO MA NULLA PIU'

A Franco Ceccato piacciono molto i rally su terra: "Lì è tutto più progressivo, le velocità sono più basse rispetto all'asfalto. Certo, se dicessi che non mi sono preso qualche spavento direi una bu-

gia, ma non ci siamo mai fatti male. A me è sempre piaciuto moltissimo correre sulla terra, e lì per uscire di strada basta una nota letta male. Ho smesso di correre anche perché quando è arrivata la Ritmo Abarth avevo messo su famiglia, prima o poi sarebbero arrivati dei figli e allora avevo deciso di appendere il casco al chiodo. Mi piace tirare fuori la mia 131 per qualche esibizione, se c'è da fare l'apripista o per correre al Rally Legend, anche se dopo quello che è successo l'anno scorso ho di nuovo paura di rovinare la macchina..."

QUEL SANREMO DEL 1980

Sarebbe possibile dare vita oggi a un team "satellite" come la 4 Rombi?

"Al giorno d'oggi di Scuderie come la 4 Rombi ce ne sono davvero poche in giro, a livello mondiale. Per entrare nel giro iridato si devono spendere cifre esorbitanti anche solo per disporre di auto che poi scopri che in pratica possono correre solo nel WRC.

Si sa dove si comincia e non si sa dove si va a finire. Noi avevamo indubbiamente dei mezzi limitati rispetto ai team ufficiali, però in certe gare ci battevamo per l'assoluto... erano altri tempi, altre situazioni e ripeto, i costi erano ben diversi".

Eppure ci fu una volta in cui la 4 Rombi e altri due team satellite, il Jolly Club e il River Team, diedero una mano fondamentale all'Abarth per la conquista del mondiale rally: "Accadde al Rally di Sanremo del 1980, quando il famoso sciopero dei quarantamila a Mirafiori bloccò tutti i cancelli, anche quelli dai quali dovevano uscire le 131 Abarth preparate per correre al Sanremo. Fu trovata la soluzione facendo correre le auto dei team semiufficiali, con Walter Rohrl che correva per il Jolly Club, Alen per la 4 Rombi e Bettega per il River Team. Rohrl vinse e fece fare alla Fiat un importante passo in avanti nella conquista del titolo mondiale".

TANTE POLEMICHE MA...

La notizia comunque fece scalpore, e tra i giornalisti specializzati di allora ci fu anche chi scrisse argutamente di auto preparate in fretta e furia in gran segreto presso alcuni carrozzieri o addirittura in alcuni pollai di campagna sparsi tra il Piemonte e la Liguria, proprio per non dare nell'occhio. Ceccato sorride al ricordo di quella vicenda e dice: "La Fiat aveva dato un grosso contributo alla creazione della 4 Rombi, ed era giusto darle una mano in una circostanza del tutto particolare come il Rally di Sanremo del 1980. Aveva offerto il cinquanta per cento della somma necessaria a coprire le spese nella fase di avvio dell'attività, e anche in seguito non mancarono i contributi. Fummo davvero felici di poterle dare una mano. Dopo quella parentesi tornammo all'attività di sempre, che in seguito ci diede molte soddisfazioni, come le già citate vittorie all'Alpe Adria Cup nel 1981 e nel Campionato Italiano del 1982. Avevamo anche tanti tifosi al seguito che in varie occasioni non esitavano ad organizzare delle vere e proprie "gite sociali" al seguito del nostro team. Parenti e amici andavano a sistemare degli striscioni nei tratti più spettacolari del percorso del rally, e non ci facevano mancare il loro incitamento. Poi avevamo vari sponsor particolarmente affezionati, come la Sai Assicurazioni, la Fiamm, la Siem che produceva fari per auto e la Benning, un'industria di giubbotti sportivi e che produsse ovviamente subito le divise ufficiali del team 4 Rombi. Ma anche Fiat Ricambi si poteva considerare un altro sponsor istituzionale".

SI SPENGO NO I RIFLETTORI

Con la Ritmo Abarth e con la successiva Uno Turbo non arrivarono più i risultati di rilievo dei tempi della 131 Abarth: "Le cose stavano cambiando

in fretta - ricorda Ceccato - e nel 1987 la morte del fondatore Pio Cantoni fu la mazzata finale... si avvicinava per il team il momento di uscire di scena. Oggi di quelle mitiche 131 con i colori della 4 Rombi ne sono sopravvissute due, la mia e quella di Bonzo, che è di proprietà di Stefano Miglioranzi. Un fatto è certo: secondo me la 4 Rombi ha contribuito in modo determinante a far conoscere ulteriormente il mondo dei rally, grazie anche alle iniziative collaterali portate avanti da parenti e amici oltre che dai vari sponsor. Allora il supporto dei mass media non era di certo al livello di oggi, e "andare sui campi di gara" era il modo migliore per sapere come stavano andando le cose".

I FIGLI SI FANNO LE OSSA

"I miei figli hanno provato a correre, ma si sono resi conto che oggi è tutto molto costoso: noleggiare un'auto per fare un rally ha prezzi incredibili, acquistarne e prepararne una non parliamone. Oggi uno di loro lavora in una concessionaria di un'altra marca per farsi le ossa, l'altro studia Economia all'Università a Milano. Hanno capito che questo lavoro è troppo importante e hanno deciso di perpetuare il nome dei Ceccato più sotto l'aspetto imprenditoriale che sotto quello della passione, comunque fortissima, per le corse".

UN ESEMPLARE POST 1978

Quello di Ceccato è uno degli ultimi esemplari prodotti della 131 Abarth, come si può intuire dal particolare dei fanalini posteriori di forma rettangolare, susseguenti al restyling di cui fu oggetto la 131 nel 1978: le prime 131 Abarth avevano infatti la fanaleria posteriore che si sviluppava posteriormente, con le luci di retromarcia che formavano una specie di "T" trasversale insieme al resto del gruppo ottico.

Affascinante nella sua inconfondibile livrea, la 131 Abarth della



Scuderia 4 Rombi è semplicemente perfetta. Solo a un attento esame si scopre che sul cofano del bagagliaio manca il foro per il bocchettone del rifornimento rapido: "Abbiamo preferito montare il serbatoio di serie - spiega Ceccato - anche perché non doveva percorrere più rally particolarmente lunghi e così potevamo contenere il peso complessivo". Della 131 a due porte è rimasta la forma, ma l'auto sembra davvero aver preso gli anabolizzanti. Emana un fascino davvero unico, anche perché l'esemplare di Franco Ceccato è tenuto con una cura davvero maniacale. "Più volte mi hanno proposto di venderla e mi hanno offerto anche delle cifre consistenti, ma io non me ne separerò mai, sono troppo affezionato a quest'auto".



C'è stata anche l'occasione di correre con la Lancia 037, per dare una mano al team ufficiale: qui Ceccato salta in una classica inversione al Rally Alpi Orientali, con l'immane scritta della "sua" scuderia sul parafrangente anteriore sinistro. Alla fine degli anni Ottanta Franco Ceccato si è esibito anche con vetture storiche, ovviamente Fiat, come la 2300 Ghia con cui ha preso parte alla Coppa delle Alpi del 1988.

RAGIONI DI MARKETING

Poi l'analisi di Ceccato si sposta su un piano prettamente commerciale: "Io penso che all'epoca non sia stato facile per la Fiat sostituire la 124 Abarth con questo modello. Sono andati avanti un po' per tentativi, ricordo che ci fu quel tentativo della X1/9 Abarth abortito all'ultimo momento perché per ragioni di marketing serviva una vettura da corsa che fosse derivata da un modello di grande serie, e così fu scelta la 131. Ricordo che toccò a Giorgio Pianta la prima fase di sviluppo, con la 031 al Giro d'Italia automobilistico del 1975. Con il senno di poi penso che sia stata una scelta felice, se si pensa a quanto ha vinto la 131 Abarth e a quante soddisfazioni ha dato al sottoscritto".

ATTENTI AI "TAROCCHI"

L'ultima raccomandazione di Franco Ceccato per chi volesse acquistare una 131 Abarth è un classico: "Bisogna fare molta attenzione - dice - in giro ci sono tanti tarocchi, dei falsi, delle stradali modificate, roba che non ha corso mai. Se si punta su una 131 Abarth stradale è un conto, ma se si vuole una vera 131 Abarth Gruppo 4 bisogna farla analizzare attentamente da persone che se intendono e che la conoscono bene. Guardare bene il sottoscocca per verificare che non ci siano punti attaccati dalla ruggine, controllare a fondo l'originalità della vettura, se ha corso molto

può essere un esemplare ormai alla "frutta", e un ricondizionamento generale può richiedere l'esborso di cifre molto elevate. Chi pensa che non sia facile trovare parti della carrozzeria si sbaglia: le parti in vetroresina sono piuttosto facili da reperire, è la meccanica che può creare qualche problema".

L'ULTIMA GRANDE FIAT A TRAZIONE POSTERIORE

Ceccato guarda la sua 131 Abarth e ammette: "Questa è stata l'ultima grande Fiat da corsa a trazione posteriore. Dopo è iniziata l'era dell'elettronica applicata alle auto da corsa. Il tempo delle sperimentazioni empiriche stava finendo per sempre, la tecnologia, i computer e la telemetria di lì a poco sarebbero entrati in modo massiccio anche nel mondo delle corse su strada e si sarebbe voltato pagina. Anche per questo io sono affezionato a lei, è l'ultima testimone di un'epoca che non ritornerà mai più. Chi ha vissuto come me quegli anni mi capirà sicuramente".

L'auto torna sul carrello per fare ritorno all'officina che la accudisce amorevolmente da tempo: "La faccio controllare accuratamente ogni settimana - ci confida Ceccato - la faccio mettere in moto e girare periodicamente. Se ne occupano degli specialisti, non le faccio mancare nulla. Ripeto, quest'auto è stata troppo importante nella mia vita, non solo agonistica".

ATTENZIONE AL TESTACODA

Ma come si guida la 131 Abarth Gruppo 4?

"Il cambio ha gli innesti frontali per cui è un po' duro e va manovrato con decisione e con rapidità. I freni non sono servoassistiti e richiedono un certo sforzo al pedale, ma sono efficaci e resistenti alla fatica - spiega Ceccato - e non ci si deve impressionare una volta in velocità se si vede il cofano in vetroresina che flette un po'. Si tratta di una cosa normale, dovuta alle sconnessioni dell'asfalto".

Poi Ceccato spiega: "Per chi non è abituato a questo tipo di auto la durezza dello sterzo può essere una cosa che sgomenta. Ma quando si hanno delle ruote così larghe è un fatto abbastanza normale. Lo sterzo è molto diretto. Per far partire il retrotreno occorre inserire una marcia bassa e accelerare con decisione".

La 131 Abarth si può guidare in due modi: con traiettorie pulite o mettendo la macchina di traverso, facendole fare una sorta di pendolo. Ceccato predilige chiaramente questa seconda soluzione: "Quest'auto va fatta scodare - continua - ma non bisogna esagerare se non fai più i tempi da assoluto. Bisogna aiutarsi molto con il cambio nelle decelerazioni, mentre il motore spinge già da 2.500 giri in su, anche se il meglio di sé lo dà a partire da 6.000 giri. E proprio il motore era il suo difetto più grave, nel senso che a un certo punto alla Fiat hanno smesso di svilupparlo, e ci ritrovavamo con propulsori un po' in debito di cavalli".

IL GRANDE CONTRIBUTO DI ROHRL

"A proposito di sbandate, in certi rally - ricorda Ceccato - mi sono fatto prendere la mano e mi sono ritrovato a fare dei testacoda a velocità sostenuta. Io penso che Rohrl e Alen siano stati i due piloti che da quest'auto hanno saputo ricavare il massimo, e dei due penso che Rohrl sia stato quello che ha dato il maggiore contributo allo sviluppo dell'auto in chiave agonistica".

"Al Rally Legend - racconta - lo scorso anno mi sono divertito come un pazzo a farla sbandare con la gente che faceva un tifo da stadio. Ma a un certo punto ho esagerato e ho toccato. Ma devo dire che vedere la mia auto nel manifesto ufficiale della manifestazione è stata una bella soddisfazione".

Al Rally della Lana uno spettacolare passaggio della Ritmo con i classici colori della Scuderia. Da notare la folla sullo sfondo.





Veloce e sicura.

L'auto di tutti i giorni domina due mondiali

Quello di Ceccato è uno degli ultimi esemplari prodotti della 131 Abarth, come si può intuire dal particolare dei fanalini posteriori di forma rettangolare, susseguenti al restyling di cui fu oggetto la 131 nel 1978: le prime 131 Abarth avevano infatti la fanaleria posteriore che si sviluppava diversamente, con le luci di retromarcia che formavano una specie di "T" trasversale insieme al resto del gruppo ottico.

Affascinante nella sua inconfondibile livrea, la 131 Abarth della Scuderia 4 Rombi è semplicemente perfetta. Solo a un attento esame si scopre che sul cofano del bagagliaio manca il foro per il bocchettone del rifornimento rapido:

"Abbiamo preferito montare il serbatoio di serie - spiega Ceccato - anche perché non doveva percorrere più rally particolarmente lunghi e così potevamo contenere il peso complessivo".

Della 131 a due porte è rimasta la forma, ma l'auto sembra davvero... aver preso gli anabolizzanti. Emana un fascino davvero unico, anche perché l'esemplare di Franco Ceccato è tenuto con una cura davvero maniacale.

"Più volte mi hanno proposto di venderla, e mi hanno offerto anche delle cifre consistenti, ma io non me ne separerò mai, sono troppo affezionato a quest'auto".

Michael G. Raphael
Foto: Henry Jameson Ciullo
Archivio Ceccato



La Fiat 131 Abarth in versione corsa debuttò come prototipo, a soli otto mesi dall'inizio della sua progettazione, al rally dei 100.000 Trabucchi a Saluzzo con l'equipaggio Pianta-Scabini e alla fine del 1975, sempre come prototipo, ottenne la sua prima vittoria al rally delle Valli Piacentine con Fulvio Bacchelli.

Visti i risultati incoraggianti, i vertici Fiat diedero "disco verde" al progetto e fu avviata la costruzione dei 400 esemplari richiesti per ottenere l'omologazione in Gruppo 4, mentre il modello stradale veniva presentato al Salone di Ginevra nel mese di marzo del 1976.



Inconfondibile nella sua livrea rosso, nero e arancio, tipica del team 4 Rombi, la Fiat 131 Abarth Gruppo 4 di Franco Ceccato, è tornata ad utilizzare, finito il periodo agonistico, come si vede nella foto piccola, il serbatoio di serie con il relativo bocchettone nel montante posteriore.



Essenziale ma curato l'abitacolo, con i due sedili Sparco rivestiti in velluto rosso. La strumentazione, di tipo analogico, deriva direttamente da quella montata sulla versione stradale, che fu prodotta da Bertone nei 400 esemplari necessari ad ottenere l'omologazione in Gruppo 4. Sotto: la 131 Abarth Gruppo 4 di Franco Ceccato è una "seconda serie". Lo si intuisce dai fanalini posteriori di forma rettangolare con la scritta "Supermirafiori". Le prime serie avevano i fanalini posteriori a forma di "T" coricata su un fianco, con la retromarcia al centro.

PRIMA VITTORIA ALL'ELBA

Omologata a partire dall'Aprile di quello stesso anno, la 131 Abarth iniziò la sua carriera di auto ufficiale Gruppo 4 vincendo all'"Elba" con Markku Alen, al "Mille Laghi" e al rally di San Giacomo di Roburent. Se

il 1976 fu un anno di transizione, a partire dal 1977 la vettura torinese iniziò a mieterne una lunga serie di trionfi iridati. Alen vinse il rally del Portogallo, mentre Bacchelli si impose in Nuova Zelanda. Dopo una bella doppietta in Canada, al Rally di Sanremo la Fiat "calò" addirittura un tris, con Andruet,

Verini e Fassina. Poi al Tour de Corse, con un'altra vittoria, arrivò la certezza matematica di quel titolo mondiale che in passato era sempre sfuggito, a volte davvero per un soffio.

IL BIS IRIDATO

L'anno seguente, a suggellare anche visibilmente il passaggio di testimone dalla vittoriosa Lancia Stratos, nella nuova livrea Alitalia la 131 conquistò il suo secondo titolo mondiale, vincendo in Portogallo, all'"Acropoli", al "Mille Laghi", al "Criterium" del Quebec, a Sanremo e in Corsica. Dopo una sorta di pausa di riflessione nel 1979, la Fiat ritornò alla grande nel mondiale del 1980 vincendo il terzo titolo, e a completare il successo Walter Rohrl si aggiudicò anche la corona iridata tra i piloti.

La 131 si impose al Rally di Montecarlo, nuovamente in Portogallo, in Argentina, in Finlandia e ancora una volta a Sanremo. Diciassette vittorie nelle prove valide per il campionato del Mondo e altre ventitre nelle gare valevoli per l'Europeo sono un palmarès davvero di tutto rispetto per quest'auto, che nel 1981 aveva portato Adartico Vudafieri alla conquista del titolo continentale. L'anno seguente la 131 Abarth vincerà ancora una



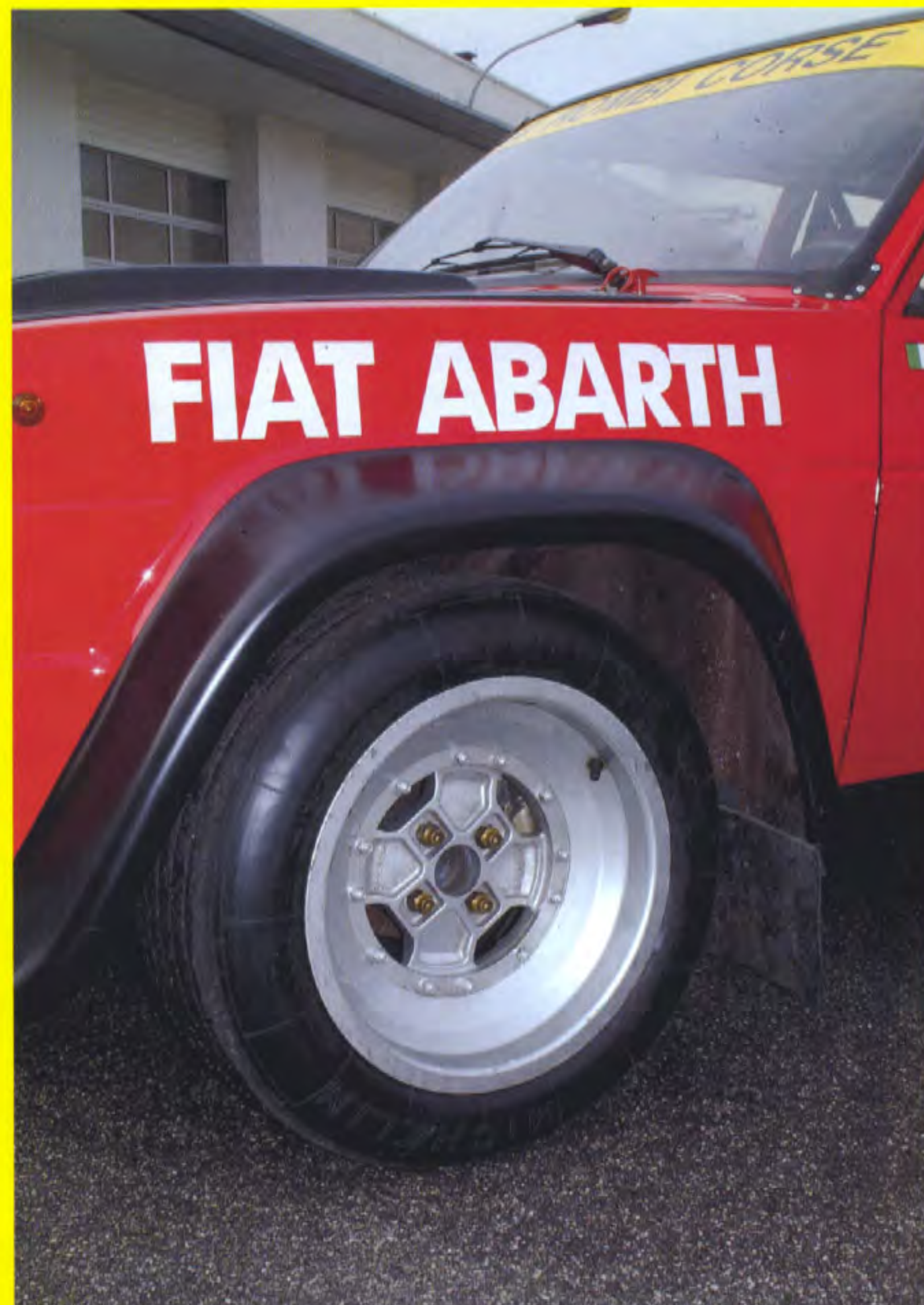
gara iridata in Portogallo terminando la stagione, dominata dalla Talbot, al sesto posto. Ma ormai nei rally stava iniziando l'epopea delle vetture a trazione integrale, ed esclusa l'impresa della Lancia 037 che farà suo il mondiale nel 1983, le vetture a due ruote motrici non saranno altro che un piacevole ricordo di un periodo glorioso nella storia delle corse.

ALLA LONDRA-SIDNEY

Nella storia agonistica della 131 Abarth c'è stata anche la partecipazione alla maratona Londra-Sidney: con alcuni esemplari motorizzati a gasolio e la scocca appositamente modificata dall'Abarth per ospitare un propulsore più pesante, le vetture affrontarono il massacrante percorso della gara più lunga della storia.

Tre 131 Abarth diesel, iscritte dal team francese Aseptogyl, presero parte alla maratona lunga oltre 30mila km, con sotto il cofano un motore di 2,4 litri da 72 cavalli a 4.200 giri con una velocità massima di 140 km/h e serbatoio da 90 litri per coprire almeno un migliaio di chilometri con il pieno.

Le auto arrivarono tutte e tre al traguardo e una cooperativa di tassisti australiani, convinta da quel probante test, ne ordinò subito un centinaio a scatola chiusa, malgrado la produzione della 131 diesel, con un motore realizzato dalla Sofim di Foggia, non fosse ancora iniziata su scala industriale.



NUMERI CHE CONTANO

Fiat 131 Abarth Gruppo 4

Motore anteriore longitudinale	4 cilindri in linea di 1.995 cc
Alesaggio x corsa	84 x 90 mm
Rapp. compressione	10,7:1
Potenza max	230 CV a 7.500 giri
Coppia max	18 kgm a 3.800 giri (modello di serie)
Alimentazione	a iniezione Kugelfischer (inizialmente carb. Weber 34 DCF)
Distribuzione	due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro
Raffreddamento	ad acqua a circolazione forzata
Impianto elettrico	12 Volt - alternatore 70 A, batteria 150 Ah
Trasmissione	trazione posteriore. Cambio a cinque marce più retromarcia
Freni	a disco autoventilanti sulle quattro ruote
Serbatoio	da 60 litri (50 litri modello di serie)
Pneumatici	285/35 VR 15 (mod. di serie: 195/50 VR 15)
Lunghezza	4.190 mm
Larghezza	1.820 mm
Passo	2.490 mm
Altezza	1.360 mm
Carreggiata	anteriore 1.520 mm. Posteriore 1.492 mm
Peso	a vuoto 930 kg
Velocità massima	200 km/h a seconda dei rapporti adottati
Consumo medio	16 litri per 100 km
Esemplari prodotti	400 circa (modello di serie)
Valore attuale	30 mila euro (modello di serie)



Inizialmente la 131 Abarth disponeva di carburatori Weber 34 DCF, poi sostituiti dall'iniezione Kugelfischer. Nel coperchio della testata, del tipo a due alberi con quattro valvole per cilindro, spicca la scritta in rilievo della preparazione Abarth. I cerchi larghi consentono di montare pneumatici 285/35 VR 15, ben diversi dai 195/50 VR 15 che venivano montati sulla versione stradale.

LORO LA CONOSCONO BENE...



Ci sono molti appassionati che portano in gara o alle manifestazioni riservate alle auto ex corsa la Fiat 131 Abarth Gruppo 4. Tra questi un terzetto è particolarmente attivo e presente: Enrico Miglioranzi con il muletto ex Bonzo; Gianluca Pesavento, che ne possiede una in livrea Alitalia; Emanuele Paganoni, che ne sfoggia una nella livrea Fiat bianco-celeste-azzurro. Li abbiamo incontrati e raccolto alcune battute riguardo le loro beniamine.

Gianluca Pesavento: "Stava per finire in Giappone"

"Nel 2000 la mia, come molte altre vetture di interesse collezionistico, stava per arri-chire il garage di un appassionato giapponese. Correrne con un'auto del genere è una bella esperienza, mi ha sempre affascinato e sono felicissimo di possederne una. Certo è un'auto impegnativa, su asfalto è dura di sterzo, ma guidarla è appagante, malgrado la mia non sia una vettura ex ufficiale, ancorché magistralmente preparata da Armi-do Scapin (preparatore storico della vettura

di Ceccato N.d.R.). Averne una sarebbe un sogno, ma bisogna stare attenti ai tarocchi, alle vetture stradali trasformate in tempi recenti dai loro proprietari: ci sono macchine sulle quali i tecnici e i meccanici Abarth non ci hanno mai messo le mani. Ma pregiatissime sono anche quelle che venivano preparate direttamente da esterni come Peppino Volta, Nocentini, e da scuderie come le Tre Gazzelle, il Jolly Club, il 4 Rombi e il River Team.

Ci sono state tre versioni della 131 Abarth: la prima, come la mia, aveva i fanalini posteriori a "T"; poi c'è stata la derivata dalla Supermirafiori, che è come quella di Franco Ceccato, e poi c'è stata la terza serie, una quarantina di scocche di colore marrone tutte rilevate da Volta; pesavano un centinaio di chili in meno delle precedenti, perché avevano delle lamiere più sottili, e questo è un vantaggio non da poco se si deve guidare un'auto del genere". (Foto M+Race)

Enrico Miglioranzi ed Emanuele Paganoni: ammirazione ed emozioni

Enrico Miglioranzi si schernisce quando si sente definito dalla gente "il mago dei traversi".

"Lo fanno - dice - solo perché mi vedono fare dei numeri con la mia 131 Abarth Gruppo 4 al Rally Legend. Io in realtà la uso con molta attenzione solo due-tre volte all'anno. Sono solo un appassionato che ogni tanto vuole divertirsi e staccare dagli impegni di lavoro".

Il muletto di Bonzo

"La mia 131 Abarth era il muletto di Bonzo: con quell'auto lui corse i rally della Valsugana, dopodiché la usò molto poco. La guidò fino in Sicilia per provare la Targa Florio, tornò a casa, poi ritornò ancora giù e corse la gara. Nel 1999, quando seppi che la stavo acquistando da un altro proprietario, mi disse che era affidabilissima".

Guidabilità eccezionale

"Ha una guidabilità eccezionale, io l'ho sempre ammirata: quando da giovane la vedevo partire in certi rally con i numeri "bassi", e io ero in gara con il 300 o giù di lì...La gente la ammira ancora oggi, e questo mi fa immensamente piacere".

Un rapporto particolare

Emanuele Paganoni dice di avere "un rapporto particolare con quest'auto. Mi dà emozioni notevoli, a cominciare dal rumore del suo motore. La meccanica è un po' delicata, ad esempio mi si è rotta la guarnizione della testa all'Elba dopo appena 600 km dall'ultima revisione, però in questi cinque anni, cioè da quando la possiedo, mi ha dato grandi soddisfazioni".

Sugli sterrato è una favola

"Sui terreni difficili come Cremona riesce a dare il massimo e mi ha portato per due volte alla vittoria assoluta. La mia è una prima serie con i fanali posteriori a "T" messa di lato. La preparazione è curata dai gemelli Baldi di Torino che hanno lavorato all'Abarth".

Super assistita al Giro d'Italia

"La mia auto ha fatto il Giro d'Italia con un equipaggio della Vesuvio Corse di Napoli, Nappi-Turizio, nell'anno in cui tutte le Fiat ufficiali si ritirarono. Così Nappi-Turizio usufruirono dell'assistenza ufficiale Fiat per tutto il Giro. Sono molto affezionato alla mia 131, non la cambierei per nulla al mondo".

