

# GRACE

CLASSIC & SPORT CARS

€ 5,00 Italy only Anno III - N. 5 Giugno 2005



## STANGUELLINI STORY

Le altre "rosse" modenesi



## FIAT 125 SPECIAL GR. 1

"Berlinona" alla siciliana

## GIRO D'ITALIA

Autostrade  
e ricorsi



## FIAT 131 ABARTH GR. 4

Il rombo dei 4 Rombi



# La famiglia va alle corse

La 131 era un'onesta auto da famiglia, ma dopo essere stata "punta" dallo scorpione Abarth si trasformò in una belva da rally. L'ultima grande Fiat da corsa a trazione posteriore che Franco Ceccato ha guidato per noi sulla PS di un rally di ieri, il Prealpi Venete. Scodando come allora.

DI GABRIELE MUTTI FOTO DI GT FOTO

■ Il rombo arriva acuto alle orecchie. La macchia rosso aragosta, nera e gialla si avvicina rapidissima al tornantino. Una leggera frenata, un po' di pendolo, e poi la curva in powerslide controllato con la coda della 131 Abarth, bellissima nella sua livrea dei 4 Rombi, che sfiora le rocce poste all'esterno. Un controsterzo da manuale e Franco Ceccato si



Elegante nella sua livrea rossa, gialla e nera, la Fiat 131 Abarth Gruppo 4 è arrivata in perfette condizioni fino al Terzo Millennio. Appositamente per il test di Grace Ceccato ha fatto montare nuove gomme da asfalto.



avventa sulla salita. A ricordo del suo passaggio sono rimaste delle strisce nere sull'asfalto. Siamo nel tratto finale di quella che era una delle PS del Rally delle Prealpi Venete, il terreno scelto da Ceccato per questo tuffo nel passato con la sua 131 Abarth: «quando la Scuderia ha chiuso i battenti - ricorda - le auto furono vendute. E io non mi sono fatto scappare questo esemplare, che mi ha dato tante soddisfazioni e che ha rappresentato molto nella mia storia di pilota. Questa vettura è assolutamente originale, mentre in giro ci sono tanti di quei "tarocchi", con auto stradali modificate in Gruppo 4...».

### Post '78

Quello di Ceccato è uno degli ultimi esemplari prodotti della 131 Abarth, lo si intuisce 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 con le luci di retro-marcia 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 i pesi».

### Tutta muscoli

Della 131 a due porte è rimasta la forma, ma i "muscoli" qui si notano, e come! Parafanghi allargati, gomme larghe (285-35 VR 15), spoiler un po' dappertutto, prese d'aria supplementari, interno spogliato ma non essenziale: la cura Abarth ha dato i suoi frutti, se si



pensa che quest'auto ha conquistato il Mondiale Rally nel 1977, nel 1978 e nel 1980, vincendo con Vudafieri anche il campionato europeo nel 1981.

### A briglia sciolta

Sotto i cofani, leggerissimi, spiccano le traverse di irrigidimento della scocca. Il motore a 16 valvole ha i classici tromboncini di aspirazione dell'iniezione Kugelfischer, che porta la potenza fino a 220 cavalli, mentre dietro i sedili spiccano le due "vasche" rettangolari destinate ad ospitare i caschi di pilota e navigatore durante i trasferimenti. In un angolo dell'officina di Ceccato si vedono accatastati alcuni parafanghi in vetroresina della 131 Abarth: «a volte, con qualche toccata, vanno sostituiti. Io ho anche gli stampi e possono farne costruire degli altri, se servisse».

Nella pagina a fianco, la visuale della strada dall'"ufficio" del copilota. Qui sopra, classica trazione posteriore, la 131 Abarth Gruppo 4 viene inserita da Ceccato, ritratto ai giorni nostri in basso nell'altra pagina con il tipico sistema, del "pendolo". Sotto, nella vista di 3/4 anteriore spiccano gli spoiler in un vistoso colore giallo.



### Calarsi in sauna

Il posto di guida è quello classico di un'auto da rally, con pulsanti, relè, fusibili ed estintori in bella vista. La strumentazione è racchiusa davanti al pilota e per sedersi bisogna letteralmente lasciarsi calare nello stretto sedile da competizione. Le finiture sono da auto sportive ma tutto appare ordinato e curato. I rivetti sono in vista ma non danno fastidio. Le portiere sono rivestite in finta pelle nera, e i finestrini si abbassano con la classica manovella: «aprire i finestrini - spiega Ceccato - era l'unico modo di ventilare l'abitacolo. Il riscaldamento invece è... perenne, grazie al calore trasmesso dal motore. Ma per essere una vettura da rally, l'abitacolo è piuttosto spazioso. C'è chi sta messo peggio di me».

Sarà. Sta di fatto che noi ci sentiamo letteralmente incastrati nell'abitacolo, nel sedile accanto a quello del guidatore, mentre Franco Ceccato preme il pulsante di avviamento.

### Se il cofano flette

Il rumore di aspirazione del motore prevale su tutto. «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 il proprietario, mentre l'auto inizia a muoversi al piccolo trotto per far entrare i vari fluidi in temperatura - non ci si deve impressionare una volta in velocità, vedendo il cofano in vetroresina che flette un po'. Si tratta di una cosa normale, dovuta alle sconnessioni dell'asfalto».

Adesso Ceccato comincia a tirare, e ci spiega che «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».

### Lezione di sovrasterzo

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, e ce lo fa capire chiaramente con tutta una serie di sbandate controllate: «quest'auto va fatta scodare - spiega - 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' fiacchi di cavalli».

Rispetto alla 124 Abarth il progresso è rilevante: se si pensa che la 131 Abarth di serie aveva 140 cavalli, e questa versione corsa grazie all'iniezione Kugelfischer arriva a 220, si intuisce che ci si trova in un'altra dimensione. «A proposito di sbandate, qualche volta 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 questa auto hanno saputo ricavare il massimo, e dei due penso che Rohrl sia stato quello che ha dato il maggiore contributo allo sviluppo della vettura in chiave agonistica».

### Divertimento assicurato

Le accelerazioni, ovviamente, sono brucianti, ma grazie alla buona distribuzione dei pesi e all'elevata sezione dei pneumatici il pattinamento è limitato allo stretto indispensabile. Ceccato si scatenava su un paio di dossi per dimostrarci l'efficacia dell'assetto e delle gomme, che consente di seguire le traiettorie senza sbavature. E a proposito di assetto, Ceccato ovviamente predilige quello da terra. «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. Penso proprio che ci tornerò quest'anno, è una manifestazione davvero riuscita».

### Scelte felici

Mentre ci avviamo alla conclusione del test, ricordiamo con Ceccato la storia della 131 Abarth: «non è stato facile per la Fiat - dice il proprietario - sostituire la 124 Abarth con un altro modello. Ci fu quel tentativo poi abortito della X1/9 Abarth perché per ragioni di marketing serviva una vettura da corsa derivata da un modello di grande serie, e così fu scelta la 131, specie dopo il buon risultato di Pianta al Giro automobilistico d'Italia del 1975. Alla luce dei fatti penso che sia stata una scelta davvero felice, se si pensa a quante vittorie ha conquistato la 131 Abarth».

### Un po' di storia

La 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 Pianta-Scabini e, a fine 1975, sempre come prototipo, ottenne la sua prima vittoria al rally delle Valli Piacentine. 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. Omologata a partire da aprile di quello stesso anno, la 131 Abarth iniziò la sua carriera di auto ufficiale Gruppo 4 vincendo all'Elba e al Mille Laghi (Alen), e al rally di San Giacomo di Roburent. Se il 1976 fu un anno di transizione, a partire dal 1977 sono iniziati i trionfi iridati. Alen vinse il rally

Sopra, in uscita di curva la 131 Abarth sbanda soltanto se si decide di esagerare con il gas. Sotto, un particolare tipico delle auto da corsa di quegli anni erano gli specchietti esterni prodotti dalla Vitaloni: erano fissi e si regolavano muovendo soltanto il vetro.



del Portogallo, mentre Bacchelli si impose in Nuova Zelanda. Bella doppietta in Canada e al Sanremo la Fiat fece addirittura un tris, con Andruet, Verini e Tony Fassina. Poi al Tour de Corse, con un'altra vittoria, arrivò la certezza matematica di quel titolo mondiale che in passato era sempre sfuggito alla Fiat, a volte solo per il classico capello da spaccare in quattro.

### L'eredità della Stratos

L'anno seguente, nella nuova livrea Alitalia, "ereditata" in un certo senso dalla Lancia Stratos, la 131 Rally conquistò il suo secondo titolo mondiale, vincendo in Portogallo, all'Acropoli, al 1000 Laghi, al Criterium del Quebec e in Corsica, per una nuova tripletta. Dopo una sorta di "pausa di riflessione" nel 1979,

con il solo alloro di Alen in Finlandia, la Fiat ritornò alla grande nel giro iridato nel 1980 vincendo il terzo titolo, mentre Rohrl si aggiudicò anche il mondiale piloti. La 131 si impose al Montecarlo, in Portogallo, in Argentina, al 1000 Laghi e a Sanremo. Diciassette vittorie iridate e altre 23 nelle gare valevoli per il campionato europeo sono un palmarès davvero di tutto rispetto per questa auto, che nel 1981 aveva portato Adartico Vudafieri alla conquista del titolo continentale. Nel 1981 la 131 vincerà ancora una gara iridata in Portogallo, terminando la stagione al sesto posto dietro la Talbot. Ma ormai stava iniziando nei rally l'epopea delle vetture a trazione integrale, e l'impresa della Lancia 037 che farà suo il Mondiale nel 1983

Per contenere il peso molti particolari della 131 Abarth Gruppo 4 furono realizzati in vetroresina. I cofani erano verniciati in nero opaco per evitare fastidiosi riflessi al pilota e al navigatore nei rally.





(nel 1982 si era imposta l'Audi) passerà agli annali come l'ultimo titolo vinto da una vettura a due ruote motrici.

## Altre chicche

Nella storia agonistica della 131 Abarth c'è stata anche la partecipazione alla maratona Londra-Sidney con alcuni esemplari dotati di motore diesel e la scocca appositamente modificata dall'Abarth per ospitare un propulsore più pesante. Tre 131 Abarth diesel, iscritte dal team francese Aseptogyl, presero parte alla massacrante 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, dal momento che la produzione della 131 diesel, con un motore realizzato dalla Sofim di Foggia, non era ancora iniziata quando la maratona giunse alla sua conclusione.

## Evoluzione e rimpianti

Tornando al mondo dei rally, c'erano volute le Audi per mettere definitivamente fuori combattimento la 131 Abarth: «è stata l'ultima grande Fiat da corsa a trazione posteriore - sospira Ceccato, alla fine del test - dopo di lei è cominciata



Sopra e a destra, due viste del vano motore dove spiccano la traverse di irrigidimento della scocca. Nella versione preparata il bialbero saliva da 140 a 220 cavalli. Sotto, i comandi secondari posti nella parte centrale del cruscotto e il vano che ospita i vari fusibili.



I tromboncini di aspirazione del sistema di iniezione Kugelfischer, qui sopra, spiccano aprendo il cofano motore, insieme alla testa a quattro valvole per cilindro. Sotto, essenziale ma rifinito con una certa cura l'abitacolo. La ventilazione è affidata esclusivamente ai finestrini discendenti. In alto a destra, il radiatore olio.

l'era dell'elettronica applicata in modo massiccio anche alle auto da corsa. Non era più tempo di sperimentazioni empiriche, i computer e la tecnologia stavano entrando prepotentemente nel mondo delle gare in pista e su strada».

A questo punto la domanda è d'obbligo: meglio i rally di ieri o quelli di oggi? «Dal punto di vista dello spettatore - risponde Ceccato - i rally di ieri si apprezzavano molto di più. C'era più varietà nelle partecipazioni, oggi ci sono tante, forse troppe auto in gara dello stesso tipo, quando ne hai viste passare una ventina puoi andare a casa perché la corsa non ha più niente da dire. Io le trovo molto più monotone...».

## 131 mon amour

Ma nella vita di Franco Ceccato non ci sono stati soltanto i rally... «Ho fatto anche qualche gara in salita, mi sono divertito ai Fiat Days e nelle gare sul ghiaccio, ma il fascino dei rally, corsi con un'auto come la 131 Abarth, è assolutamente impagabile, non ci sono paragoni. Al punto che quando sarei dovuto passare ad usare un'altra auto perché mi ero reso conto che la 131 non era più competitiva, alla fine decisi di smettere di correre. Ripeto, con la Ritmo non mi sono divertito come con questa».

«Voglio molto bene a quest'auto - spiega Ceccato - non solo per quello che ha rappresentato nella mia vita, ma anche nella storia dei rally e delle scuderie impegnate in questa specialità, come era appunto la 4 Rombi. Penso che non mi separerò mai da lei, le sono davvero affezionato».



## LA SCHEDA TECNICA 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        | 220 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                   |
| Esemplari prodotti | 400 circa (modello di serie)                               |
| Valore attuale     | 15mila euro (modello di serie)                             |

E riporta l'auto dentro la sua officina, dove la sistema sui cavalletti e la ricopre amorevolmente con un telo: «e adesso torniamo a vendere auto - sospira - sognare è bello ma bisogna fare i conti anche con la realtà. Anche se lavorando per una Casa come la Bmw i momenti di divertimento non mancano. In questi giorni proveremo le M5 e M6 a Monza, e anche lì c'è da divertirsi. L'importante è non perdere il gusto di saperlo fare con intelligenza, ogni tanto. Come in tutte le cose, ci vuole la giusta misura».

