

GRACE

CLASSIC & SPORT CARS

€ 5,50 Italy only
Mensile Anno VI
N. 9 Settembre 2008

QUATTRO SECONDI
Spareggio sul Langan

SANREMO JUBILEE

Allori e livori

La storia, le sfide, gli scandali
del rally italiano più prestigioso



VINCENTI IN BIANCO
Stratos Fassina '79
131 Rohrl '80



CAVALLI SVEDESI
Stratos Waldegaard '76
Quattro Blomqvist '82





Un momento del nostro test, effettuato tra Settimo Milanese e Cusago. Qui sopra, Walter Rohrl s'invola verso la vittoria del Sanremo numero 22, che ad ottobre del 1980 regala alla Fiat il titolo Costruttori del WRC. Nell'altra pagina in basso, la campionessa del mondo fa da apripista allo scorso Rally Oltrepo.

Nei giorni che precedevano la "marcia dei 40 mila" a Torino, la passione sportiva consentiva un miracolo. Dai cancelli degli stabilimenti del Gruppo Fiat, picchettati da sindacalisti e dipendenti, usciva di soppiatto la 131 Abarth Rally Gruppo 4 per andare a vincere il titolo Marche del 1980 con Walter Rohrl. Grace l'ha trovata e ve la mostra nei particolari.



DI MARCO CARIATI

■ Una campionessa del mondo in giro si fa sempre notare, anche se il titolo lo ha vinto nel 1980. Una delle sue più recenti uscite è il Rally Oltrepo di fine luglio scorso. Con al volante il nuovo presidente dell'Automobile Club Milano Peter Zanchi e il giovane pilota Gabriele Cogni, sulle prove speciali pavesi la Fiat 131 Abarth Rally Gruppo 4 (in Fiat conosciuta come "Modello G43") che ventotto anni fa centrava il Mondiale Marche in casa si lascia ammirare da tutti. A rendere incalcolabile il suo valore storico-collezionistico non è solo il curricu-

lum sportivo, ma anche la sua unicità e il fatto che mai come in questo caso una parentesi importante della storia nazionale si è incrociata con un'auto. Ricordate l'autunno caldo del 1980, il più caldo che la storia sindacale italiana abbia mai avuto dopo quello di fine Anni '60? Quello che, dopo trentasette giorni di scioperi, sfociò nella "marcia dei quarantamila" colletti bianchi a Torino. Uno straordinario cordone di solidarietà con un'eco memorabile. Questa 131 Abarth le vicissitudini della Fiat le ha vissute direttamente come pochi.

Il bello dell'autunno caldo



La strategia della Fiat

La Fiat 131 Abarth Rally Gruppo 4 non nasce vincente. Ma la politica della Casa torinese è quella di partecipare alle gare con una vettura derivata dalla grande serie, ed è per questo che la squadra corse si trova in ritardo nell'assemblare e rendere competitiva la 131. Siamo sul finire della stagione 1975 si pensa di mandare in pensione sia la Stratos sia la 124 Abarth Rally, sostituendole con la 131. Viene creato un prototipo, la 031, con cui Pianta-Scabini si aggiudicano il Giro d'Italia: è equipaggiato con un motore sei cilindri di 3,2 litri ed ha delle appendici aerodinamiche molto vistose, oltre a delle soluzioni meccaniche inedite. Quella vittoria convince i dirigenti Fiat a proseguire con il programma della 131 modificata nella carrozzeria con l'impiego di parafanghi e cofani in resina, porte in alluminio, e motore a 16 valvole di 1995 centimetri cubici derivato dalla 132. La prima uscita di questa vettura è il 100.000 Trabucchi, sempre con Pianta-Scabini. Alla sua seconda uscita, il Valli Piacentine, viene ancora modificata e con l'equipaggio Bacchelli-Scabini è già un'auto vincente. Come da regolamento vengono costruite poche centinaia di esemplari ed il primo aprile 1976 viene omologata in Gruppo 4 (Fia 647). Alla sua prima vera uscita, il Rally dell'Elba 1976, è prima assoluta con Alen-Kivimäki.



Maestosa come sempre, la Fiat 131 Abarth Rally Gruppo 4 iridata posa e sfreccia per Grace. Nel riquadro sopra, si noti l'ammaccatura sul posteriore. Botta rimediata sempre nel corso di quella edizione del Sanremo 1980.



Testimone della "nostra" storia

La storia è a lieto fine e, dopo aver fatto le dovute verifiche per arrivare a fare luce anche sulle zone d'ombra che storie come questa presentano, ve la raccontiamo in tutte le sue sfumature. Ma non ci si poteva limitare solo al racconto. Un "gioiello" come questo va cercato. Fosse anche stata portata da un demolitore, questa 131 ex Walter Rohrl bisognava trovarla. Sta benissimo, curata come si conviene. Con i suoi pregi e i suoi difetti sembra nuova. Si trova in un garage della periferia ovest di Milano, non lontano da Settimo Milanese. L'attuale proprietario è Zanchi, gentleman driver che si diletta ad alti livelli sia con vetture moderne sia storiche e che colleziona anche vittorie importanti, oltre che "patron" della Aimont Racing e da poco presidente di un Ac provinciale importante come quello di Milano, sessantamila soci. Si prova orgoglio a possedere l'auto che, grazie a quel titolo vinto a Sanremo, riporta Fiat ai vertici del rallysmo mondiale e consente di fare cassa in un periodo di grave crisi.

Era in Francia, a Marsiglia

«L'ho ritrovata a Marsiglia, in Francia. Era il 1990, esattamente diciotto anni fa - ricorda Zanchi -. La livrea era stata riverniciata con il "classico" colore bianco-azzurro Fiat. Ma la targa e il telaio non ingannavano. Non potevano ingannare nessuno. Era lei, costruita a settembre del 1980 e destinata a vincere il Campionato del mondo rally di quello stesso anno con Walter Rohrl. L'ho comprata subito. Tra l'altro questa 131 Abarth, dopo quel Sanremo, ha partecipato anche al Tour de Corse con Attilio Bettega, che si è ritirato, e al Montecarlo 1981 con Dario Cerrato, che si è piazzato undicesimo assoluto. Quello stesso anno, che è stato il suo ultimo anno di corse ad un certo livello, ha partecipato a sei gare del Campionato italiano della specialità con Tonino Tognana, centrando i migliori risultati al Ciocco e al Colline di Romagna». Poi sparì. Quando Cesare Fiorio venne a sapere che era in Italia, domandò stupito: «esiste ancora?».

La targa è un monumento

La targa è ancora oggi "TO V33681". Quanto basta per accendere ricordi, curiosità e passione. E non solo in una Torino non più grigia che però fatica enormemente ad inventarsi un futuro post-industriale. Nella capitale dei rally per antonomasia, nella città che ha dato alle corse mondiali le squadre più importanti e le vittorie più appassionanti, quella targa è come un monumento nazionale. Viene abbinata all'equipaggio composto da Walter Rohrl e Christian Geistdorfer. I due che la portarono al successo assoluto in una delle



Chi è Walter Rohrl

Nato a Regensburg il 7 marzo 1947, il teutonico Walter Rohrl è uno dei più grandi rallyisti di sempre. Tra le sue imprese è impossibile non ricordare le quattro vittorie al Montecarlo. Un vero record, superato solo quest'anno da "Seb" Loeb. Solo altri due grandi driver della storia internazionale ottengono altrettanti successi nel rally dei rally: Sandro Munari e Tommi Makinen. La differenza dagli altri è che il tedesco vince il rally del Principato con quattro auto diverse. Rohrl (nella foto sotto) esordisce al Bavarian nel 1968 con una Fiat 850 Coupé e prima di entrare nell'élite dei piloti, nel 1973, corre anche in pista con la Ford Capri. La sua carriera è straordinaria: nel 1974 diventa campione europeo con la Opel Ascona A e l'anno successivo vince la sua prima gara iridata, l'Acropolis, battendo lo squadrone Lancia. Nel 1978 arriva la svolta. Rohrl passa alla Fiat e con la 131 Abarth vince due gare, Acropolis e Criterium Molson du Quebec. Nel 1980 ne vince quattro, Montecarlo, Portogallo, Codasur e Sanremo. È campione del mondo. A fine stagione firma un contratto con Mercedes per un programma a lungo termine con una vettura a quattro ruote motrici. Peccato che il programma salta e Rohrl deve accontentarsi di disputare qualche rally del campionato tedesco con una Porsche privata. Nel 1982 va alla Opel e con l'Ascona 400 vince per la seconda volta il Montecarlo e il titolo mondiale, oltre al Côte d'Ivoire. Nel 1983 si accorda con Fiorio per disputare sei gare con la Lancia Rally 037. Ancora un record: è il primo rallyista a sfondare col proprio ingaggio il muro del miliardo di lire. Nel 1984 passa all'Audi. Pure in quel caso il contratto prevede la solita clausola: Rohrl è a disposizione della squadra, tranne a Montecarlo dove «non avrebbe ascoltato nessuno», racconta Fiorio. E infatti vince per la quarta volta il rally del Principato. Rohrl vince in totale quattordici rally iridati e vanta anche una vittoria alla Pike's Peak 1987. Oggi è uomo immagine di Porsche e partecipa a rally riservati alle "vecchie glorie" e a raduni storici.

edizioni più rocambolesche che la storia del Rally di Sanremo ricordi. Appunto quella del 1980, la numero 22. Nonostante i cancelli della Fiat e della Abarth fossero picchettati e bloccati dai sindacalisti (c'era però il consenso dei lavoratori in sciopero), questa 131 uscì di soppiatto dallo stabilimento Fiat cercando di spacciarsi per una vettura di serie e regalò al Gruppo torinese uno di quei successi indimenticabili. Che a dire il vero sono comunque molti.

Lo sport non ha colori...

Perché i dipendenti Fiat, che rischiano il posto di lavoro in 23 mila, fanno uscire quella 131 Abarth dagli stabilimenti del Gruppo che vuole licenziarli? Solo il potere della passione sportiva è in grado di spiegarlo. I titoli iridati Piloti e Marche sono vicini. Ma dopo il risultato del Nuova Zelanda, seconda posizione assoluta dietro la Datsun Violet 160 J Gruppo 2 dei finlandesi Salonen-Harjanne, Fiat non può permettersi di iscrivere una sola vettura a Sanremo. Bisogna rafforzare la leadership che

vede il Costruttore italiano davanti a Datsun e Mercedes. C'è bisogno di tre auto: una per Rohrl, una per Markku Alen e l'altra per Attilio Bettega. In tanti chiudono gli occhi e consentono che dagli stabilimenti escano tre 131. Dicono che non sono quelle ufficiali. Non è vero. Sono ufficiali eccome e sono obbligate a vincere, oltre che per prestigio, per far salire le vendite e tutelare i posti di lavoro.

La cronaca del "miracolo"

Il primo ottobre 1980, il mercoledì prima del Sanremo, che prende il via il lunedì successivo, Cesare Fiorio sta pranzando. Il capo meccanico lo informa che le officine sono bloccate dai lavoratori. La tensione con i metalmeccanici va crescendo ma, fino a quel momento, le ripercussioni per la squadra ospitata nella vecchia sede produttiva dell'Abarth si erano limitate a qualche sciopero improvviso di una o due ore. Il lavoro sulle tre 131 è indietro, ma il vero problema sono l'occupazione e i picchetti. La prima soluzione prevede di trattare con i lavoratori, disponibili a



In alto, un altro scatto della 131 Abarth Rally che ha posato in esclusiva per la nostra rivista. Nel riquadro, l'alettoncino collocato nella zona posteriore del tetto. Qui sopra, Cesare Fiorio.

lasciare prelevare le vetture solo se Abarth e lui le farà correre con lo slogan "No ai licenziamenti". Richiesta inaccettabile. Si dirà che le vetture sono state rintracciate altrove: una presso il Jolly Club, l'altra presso la 4 Rombi e la terza presso il River Team. Fiorio svela oggi che quelle vetture erano tutte e tre ufficiali. «Di semiufficiali c'erano solo alcuni furgoni dell'assistenza...».

Fu una decisione saggia

«In quel periodo in Abarth lavoravano più o meno trecento persone - racconta Cesare Fiorio, anima sportiva del Gruppo torinese -. La maggior parte di loro era appassionata di sport e inevitabilmente tifava per la squadra che pagava loro anche gli stipendi. La maggior parte di loro, pur appartenendo allo stesso gruppo industriale dei 23 mila dipendenti a rischio cassa integrazione, poco avevano a che fare con gli altri lavoratori Fiat. E comunque anche in Fiat c'erano tantissimi tifosi. Credo che in un'ottica di correttezza e onestà aziendale sia stato giusto che nessuno abbia creato problemi al lavoro del reparto corse. Tutti, ma proprio tutti, sapevano bene

quanto fosse importante vincere quel Campionato del mondo. Il rischio era quello di affossare totalmente e senza rimedio la strategia aziendale che aveva voluto la 131 nei rally al posto della Stratos. Per fortuna, tutto andò come doveva andare. Aggiungo una cosa: si è detto negli anni che quelle vetture non fossero semiufficiali. Erano ufficiali in tutto».

Bianca come un'auto di serie

La 131 Abarth di Alen-Kivimaki è giallo-blu "VS OlioFiat" e ad iscriverla al Sanremo 1980 è la 4 Rombi Corse, quella di Bettega-Bernacchini è azzurra e viene iscritta dal River Team, mentre quella di Rohrl-Geistdorfer è bianca e l'iscrizione la fa il Jolly Club. Un accordo segreto tra i vertici dell'Abarth e alcuni sindacalisti consente un altro miracolo: dalle officine di corso Marche escono i motori, che saranno montati sulle rispettive scocche in officine esterne. Per l'assistenza vengono messi insieme componenti di diverse scuderie e concessionari collegati alla Casa, ma ci sono anche alcuni meccanici dell'Abarth ufficialmente in ferie. Si aggiunge una quarta auto,



Da Torino ai vertici iridati

Il 1980 è l'anno del ritorno della Fiat ai massimi livelli. L'affermazione del Gruppo torinese è doppia: titolo Marche e Piloti. Il titolo Piloti prende vita nel 1979 con un calendario, solo per quell'anno, identico a quello Marche e va a sostituire la Coppa Fia. La stagione inizia a Montecarlo ed è subito vittoria: la 131 con livrea bianco-azzurra di Rohrl stacca tutti e si pone in vetta alla classifica. Il Campionato del mondo rally passa in Portogallo. Lì Fiat ottiene con Rohrl e Alen la prima doppietta stagionale. Al Rally di Argentina si registra l'ennesima vittoria del tedesco. In Finlandia rispunta Alen, che bissera il suo unico successo stagionale. La matematica certezza del titolo Marche arriva, come detto, a Sanremo con la vittoria di Rohrl. Per quello piloti basta un secondo posto che Rohrl centra al Tour de Corse aggiudicandosi in anticipo il titolo Piloti.

Sanremo (IM), 6-11 ottobre 1980
22° Rally di Sanremo
9° prova del Campionato del Mondo Piloti e Costruttori
Classifica assoluta

1. Rohrl-Geistdörfer (Fiat 131 Abarth) in 10.22'42"; 2. Vatanen-Richards (Ford Escort RS) a 6'35"; 3. Mikkola-Hertz (Ford Escort RS) a 13'47"; 4. Frequelin-Todt (Talbot Sunbeam Lotus) a 16'47"; 5. Toivonen-Lindqvist (Talbot Sunbeam Lotus) a 17'45"; 6. Bettiga-Bernacchini (Fiat 131 Abarth) a 25'20"; 7. Presotto-Sghedoni (Ford Escort RS) a 52'08"; 8. Zordan-Dalla Benetta (Opel Ascona) a 1.32'01"; 9. Bernocchi-Scotti (Opel Ascona) a 2.06'03"; 10. Paolieri-Agostini (Ford Escort RS) a 2.18'10"; 11. Recordati-Soffritti (Opel Ascona) a 2.19'02"; 12. Marchesini-Caorsi (Ford Escort) a 2.22'58"; 13. Calosso-Castore (Opel Kadett) a 2.54'32"; 14. Poyaud-Emptoz (Peugeot 104 ZS) a 2.55'27"; 15. Bozzo-Turco (Volkswagen Scirocco) a 3.03'17"; 16. Ameglio-Stuani (Peugeot 104 ZS) a 3.13'56"; 17. Peyrani-Zumelli (Peugeot 104 ZS) a 3.55'19"; 18. Leporace-Ascheri (Fiat 128) a 4.52'33"; 19. Magliione-Nicolas (Peugeot 104 ZS) a 5.28'42".



una 131 bianca "Icarus"- "Roil" del Jolly Club per Vudafieri-Penariol. Rohrl ripaga la tenacia di tutti quelli che credono in questa operazione con un successo indimenticabile, specialmente se si considera che corre con l'assetto da asfalto (il set up era quello del Tour de Corse) su fondi in gran parte sterrati. E che terra...

L'orgoglio della campionessa

Dopo aver parlato di quest'auto a novembre del 2005, a Grace si presenta la possibilità di trascorrere una giornata insieme. Come non prendere la palla al balzo. Sono passati 28 anni da quella storica impresa. L'appuntamento è in una delle periferie più industrializzate della capitale economica d'Italia. Nella zona ovest di Milano. Tra Cusago e Settimo Milanese. Si trova all'interno di un anonimo ma enorme garage. Peter Zanchi la cura come una figlia. La conserva così com'era, in tutto e per tutto. Tramite Luigino, l'efficientissimo meccanico di fiducia, fa sì che sia sempre pulita e in ordine. Pronta ad uscire. Non sia mai che

A "nudo" per Grace. La 131 ex Rohrl vista da dentro. Decisamente spartana, ma completa e funzionale. Qui sopra a sinistra, un particolare del cruscotto con indicatore livello della benzina (disattivato perché il vero indicatore si trova all'interno del portabagagli), temperatura olio e acqua, spia della batteria e contagiri. A destra, la scatola fusibili e il twinmaster Halda a doppia lettura.

non parta almeno al secondo colpo. È parcheggiata in fondo allo stanzone. È coperta da un telo grigio. Alla sua destra c'è una Ferrari F40, alla sua sinistra le due Delta che furono di Sainz (Repsol) e di Auriol (Fina). Non sembra assolutamente la tranquilla berlina che molti automobilisti italiani scelsero negli Anni '70-'80 per la loro famiglia. Ha ancora tanta grinta da vendere.

Che musica signori...

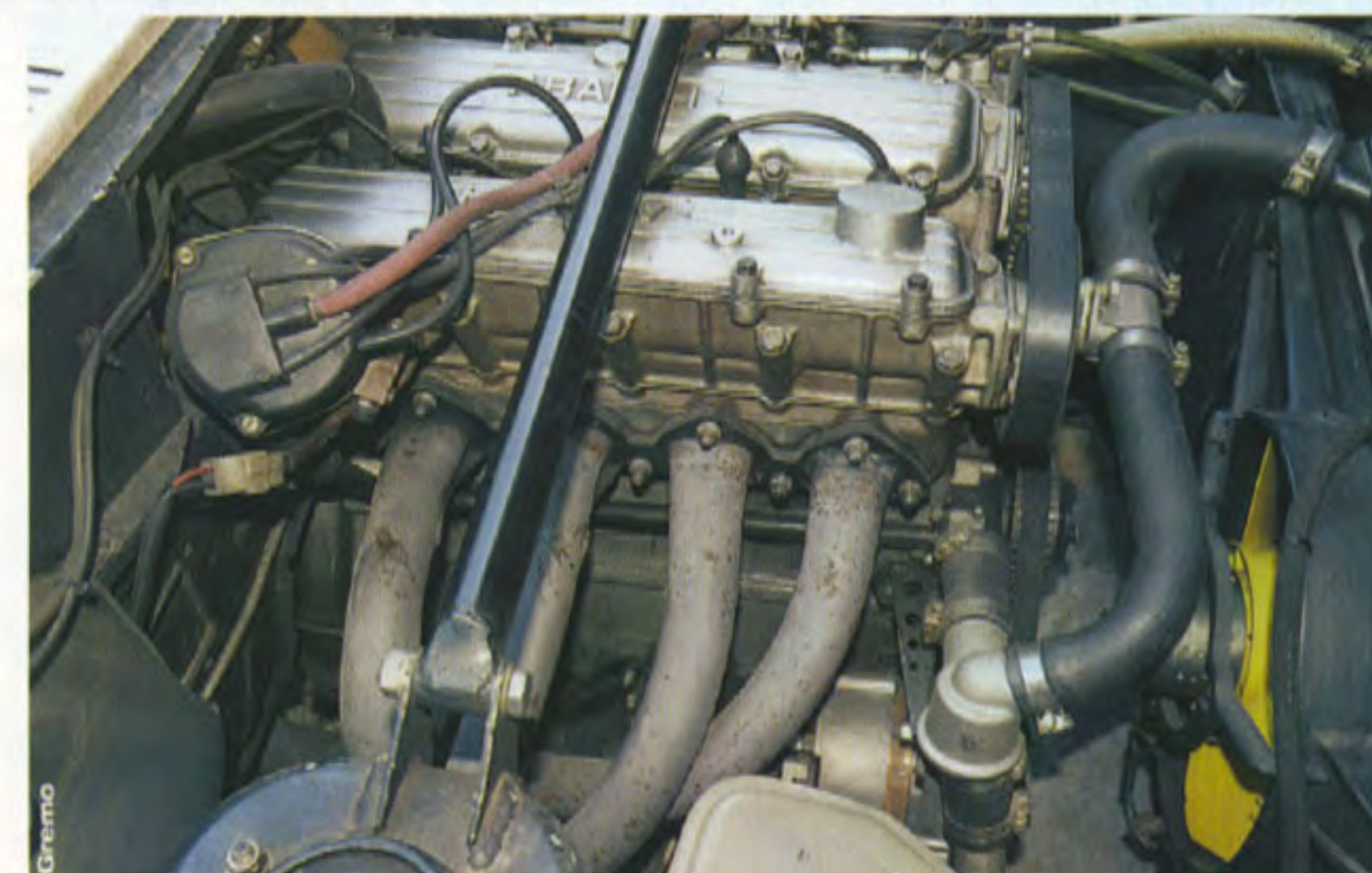
Per non tradire la sua gloriosa storia, che la vede dominare le scene dei rally iridati, aggiudicandosi il Mondiale Marche nel 1977, nel 1978 e nel 1980, parte al secondo giro di chiave. Il suo propulsore, un quattro cilindri di 1995 centimetri cubici disposto in posizione anteriore longitudinale, capace di erogare 238 cavalli a 8.000 giri al minuto, a differenza della versione Abarth stradale che ne scarica 140 a 6.400 giri, è perfettamente funzionante. E fa subito capire il potenziale di questo mezzo. In fondo è pur sempre un Gruppo 4. Il rombo c'è. Forte e sordo. Ed è proprio quel



tipo di musica che un vero intrippato di rally vorrebbe sentire anche durante la settimana, quando in genere il motorsport diventa un piacevole ricordo che appartiene al week-end appena trascorso, o un atteso appuntamento in programma per il fine settimana che sta per arrivare. La Abarth Rally è priva dei paraurti e dotata di parafanghi allargati, spoiler, alettoni e prese dinamiche ed una presa d'aria sul cofano motore. Sostanziose le modifiche tecniche.

Uno sguardo nel cuore

La distribuzione è a due alberi a camme in testa e 4 valvole per cilindro (16 valvole). L'alimentazione oggi come ieri è a iniezione meccanica Kugelfischer. La lubrificazione avviene tramite carter secco. Il cambio è ZF ad innesti frontali con 5 rapporti e ovviamente la trazione è posteriore. La carrozzeria modificata con la collaborazione di Bertone, prevede due portiere in alluminio, cofani e parafanghi in resina. Le dimensioni, per forza di cose, sono diverse dalla berlina prodotta in serie. Infatti, la "nostra" è lunga 4,19 metri, larga 1,82 contro gli 1,72 della versione commercializzata, e alta 1,36. Il tutto per un peso complessivo di soli 950 chilogrammi contro i 980 della versione di serie. Anche le sospensioni vengono notevolmente modificate. Si preferisce adottare lo schema McPherson anche nella parte posteriore. Stesso discorso vale per l'impianto frenante che prevedeva quattro freni a disco con doppia pompa, i cerchi Cromodora da 10 x 15 pollici all'anteriore e da 11 x 15" al posteriore calzano ancora oggi pneumatici Pirelli.



Schema della Lancia 037

C'è un'altra curiosità che va aggiunta sulla sospensione posteriore a ruote indipendenti: deriva da quella della 124 Abarth Rally e va a rimpiazzare quella ad assale rigido di serie. Sullo stesso schema l'Abarth allestisce anche due prototipi: la 031, col motore V6 della 130, e la 035, con un 2 litri sedici valvole sovralimentato con un compressore volumetrico di tipo roots a lobi, motore che viene impiegato sulla Lancia Rally 037. La "nostra" campionessa appartiene alla prima serie delle 131 e non alla seconda del 1977. Quella che abbandona i fari anteriori rotondi e le due porte, che tornano solo nel 1978 per la sportiva 131 Racing: quattro cilindri bialbero di 1995 centimetri cubici, 115 cavalli. Nel 1980, l'anno in cui la "nostra" centra il Mondiale Marche a Sanremo, è il penultimo capitolo di questa favola, che dal 1982 in poi vedrà protagonista la Lancia Rally 037. Ma questa è un'altra storia.

In alto a sinistra, nell'ampio bagagliaio alloggia anche la ruota di scorta. A destra e qui sopra, due particolari del propulsore. Nell'altra pagina dal basso in senso orario, altri particolari tecnici e meccanici della vettura: il freno a mano, i sedili Sparco e uno scorcio della parte posteriore dell'abitacolo.

Fiat 131 Abarth Rally Gr. 4

Motore	anteriore longitudinale, 4 cilindri in linea 1995 cc. Lubrificazione a carter secco
Alasaggio e corsa	84 x 90 mm
Rapp. compressione	11:1
Potenza max	238 CV a 8.000 giri
Alimentazione	iniezione meccanica Kugelfischer
Distribuzione	valvole in testa disposte a V di 46°, due alberi a camme in testa, cinghia dentata
Raffreddamento	ad acqua a pompa
Sospensioni	anteriore montata su snodi sferici (uniballs), schema tipo McPherson, braccio trasversale, montanti telescopici con molloni, puntone di reazione obliquo, barra antirullo, ammortizzatori oleopneumatici. Posteriore montata su snodi sferici (uniballs), schema tipo McPherson con bracci triangolari a base larga, montanti telescopici con molloni, tiranti trasversali regolabili barra antirullo e ammortizzatori oleopneumatici
Trasmissione	trazione posteriore. ZF ad innesti frontali con 5 rapporti + retromarcia
Freni	idraulici a disco con doppia pompa e ripartitore di frenata sia all'anteriore sia al posteriore
Sterzo	a cremagliera
Pneumatici	anteriori: 205/60VR x 15". Posteriori: 285/35VR x 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	950 kg (a vuoto)
Velocità massima	164 km/h (con rapporto 8/43)
Consumo medio	nd
Serbatoio	1 serbatoio da 60 o 100 litri
Valore attuale	nd