

GIUGNO 1996 L. 10.000

RUOTECLASSICHE

Mille Miglia '96

in omaggio
la prima puntata

Ferrari
che macchine

**Uomini di oggi
e auto di ieri
in cronaca diretta**



Sfida a 6 cilindri

Jaguar «XK 140» - Maserati «3500»



Rally e regolarità: scommettiamo?

La «131 Abarth» nella livrea del Jolly Club con la quale Walter Röhrl vinse il rally di Sanremo del 1980 sfida sulla pista di Quattroruote a Vairano una delle moto da regolarità più potenti mai prodotte, la KTM «400». Tanta potenza da scaricare a terra per entrambe e una corsa sul filo dei decimi di secondo fino a 140 all'ora. E poi...

di Alfredo Albertini e Giorgio Sarti





Il rally trae le sue origini in Inghilterra, dove già all'inizio del secolo venivano organizzate le prime manifestazioni di questo tipo, che prevedevano medie orarie prefissate da rispettare tra una località e l'altra del percorso. Il primo rally ufficiale nella storia fu quello di Montecarlo, che si svolse per la prima volta nel 1911.

In campo motociclistico, la «regolarità» corrisponde al rally automobilistico e la stessa denominazione spiega il tipo di prova che devono affrontare i partecipanti.

Con il passare degli anni e con l'evoluzione tecnologica di motori, telai e sospensioni, entrambe queste specialità sono diventate altamente competitive, sia per la maggiore potenza dei mezzi, sia per la lunghezza dei tracciati. Logico quindi che le più importanti case costruttrici di due e di quattro ruote abbiano profuso tempo e investimenti per primeggiare sulla concorrenza. Negli anni Settanta il rally e la regolarità hanno vissuto la loro stagione migliore: Lancia, Fiat, Ford, Opel, Porsche da una parte, KTM, Gilera, Zündapp dall'altra, hanno contribuito a creare una leggenda attorno a questo tipo di gare, facendo crescere e affermare campioni entrati nella storia dello sport.

Per celebrare quella gloriosa stagione abbiamo affiancato la Fiat «131 Abarth» e la KTM «GS 400» per confrontarle in un'avvincente prova di accelerazione sulla pista di *Quattroruote* dell'Automotive Safety Centre a Vairano di Vidigulfo, in provincia di Pavia. Italiana l'automobile, austriaca la motocicletta (il nome deriva da quello dei fondatori, Kronreif e Tünkenpolz, e dalla località, Mattighofen), sono oggi ambiti pezzi da collezione, restaurati nel pieno rispetto dell'originalità e capaci ancora oggi di ripetere le performance di un tempo.

La «131 Abarth» debuttò ufficialmente (e vittoriosamente) al rally dell'Isola d'Elba del 1976 e conquistò il titolo mondiale rally nel 1977, nel 1978 e nel 1980. Derivata dalla vettura di serie, una tranquilla berlina da famiglia che non sembrava certo in grado di essere trasformata in una regina delle competizioni, venne costruita in 400 esemplari per poter essere omologata in Gruppo 4 e quindi preparata nei limiti previsti dal regolamento per partecipare alle gare del campionato. Della «131» di serie la versione Abarth mantiene l'impostazione generale, ma l'intera meccanica è stata rivista e adeguata dalla stessa Abarth per l'impiego agonistico. Il motore è un due litri bialbero con testata a 16 valvole, i freni sono a disco ventilati, la scocca è rinforzata, la sospensione posteriore ridisegnata, il serbatoio della benzina maggiorato, il cambio a innesti frontali con leva corta e arretrata.

In particolare, la «131» della nostra sfida in pista, recentemente revisionata nella meccanica da Giuliano Facetti di Bresso (Milano) e rivista nella carrozzeria dalla Giallocorsa di Pero (Milano), vanta un palmarès sportivo d'eccezione: con que-



Difficile contrastare il sottosterzo della «131 Abarth», che nel corso della nostra prova ha dimostrato tutte le sue qualità di dominatrice dei rally negli anni Settanta. Sopra, auto e moto affiancate sul rettilineo della pista di Quattroruote dell'Automotive Safety Centre di Vairano (Pavia).



sta vettura, infatti, il campione tedesco Walter Röhrl ha conquistato nel 1980 il titolo mondiale piloti, mentre la Fiat si aggiudicò al tempo stesso il titolo mondiale marche. L'alloro iridato venne conseguito materialmente al rally di Sanremo dell'ottobre di quell'anno, non senza suspense. Le «131» ufficiali che avrebbero dovuto partecipare alla gara rimasero infatti chiuse dietro ai cancelli del reparto corse dell'Abarth a causa di un'agitazione sindacale e fino all'ultimo la Fiat rischiò di non poter correre. Grazie però a un escamotage, venne ugualmente recuperata una «131 Abarth» da corsa che per l'occasione venne riverniciata in bianco con la livrea della scuderia del Jolly Club. Un piccolo trucco per non dar luogo a ulteriori polemiche tra la Fiat e i sindacati in un momento particolarmente difficile per le trattative tra azienda e operai. Questa macchina, però, era preparata per le strette strade asfaltate della Corsica e non certo per i lunghi sterrati del rally sanremese. Si temeva perciò che la meccanica non fosse in grado di sopportare il maggiore sforzo richiesto e che non ci sarebbe stata sufficiente trazione su fondi con così scarsa aderenza. Nonostante le premesse non fossero tra le migliori, il pilota tedesco, assieme a Geistdorfer, seppe ugualmente sconfiggere gli avversari (tra gli altri erano in lizza Ford, Datsun, Alfa Romeo, Talbot Lotus) confermando così la sua straordinaria capacità e anche la potenzialità della «131», che alcuni davano come prossima alla pensione. La KTM «GS 400» della nostra sfida non ha invece un passato così glorioso, ma ha partecipato a diverse gare negli anni Settanta. Restaurata dalla Giglioli Motori di Milano e da Fabio Grappoli di Malnate (Varese) grazie anche ai ricambi forniti da Pietro Villani di Alpignano (Torino), è oggi in condizioni da concorso. La potenza del monocilindrico di 352 cm³ è di ben 43 CV che, con solo un centinaio di kg di peso complessivo, permette prestazioni eccezionali e tali da essere sfruttate solo da esperti. Al momento dell'avviamento (non esiste ovviamente quello elettrico) occorre dare una scalciata decisa alla pedivella: la partenza del motore è comunque immediata a già alle prime «sgasate» si intuisce una grande potenza pronta a scaricarsi a terra. L'innesto della prima è inaspettatamente dolce e la frizione morbida. Rilasciandola bruscamente ci si trova però ben presto in piena impennata e la situazione si mantiene inalterata almeno per le prime tre marce. L'accelerazione è rabbiosa e si ha una sensazione di grande potenza sempre disponibile alla minima rotazione della manopola del gas. Scopriremo poi, nella sfida vera e propria, che la difficoltà maggiore sarà proprio quella di tenere l'avantreno il più possibile incollato a terra. Per ottenere questo risultato occorre adottare la posizione dei piloti nelle prove speciali: busto in avanti e cambio azionato con la mano sinistra in una posa un po' acrobatica ma necessaria per evita-



Sopra, la stessa «131 Abarth» della nostra prova con al volante Walter Röhrl impegnata al rally di Sanremo del 1980 che permise al pilota tedesco di conquistare il titolo iridato piloti e alla Fiat il mondiale marche. Qui a fianco, la KTM «GS 400»: la grinta e l'eleganza di questa moto ne fecero all'epoca una star non solo nelle competizioni ma anche tra i giovani.

LE RILEVAZIONI

CONDIZIONI DELLA PROVA

Temperatura 8° C, umidità 60%, vento da 0 a 1,5 metri/sec.
Peso dei veicoli durante le rilevazioni
(pilota a bordo, apparecchiature di prova, carburante):
kg **1090** (131 Abarth) e kg **175** (KTM)

VELOCITÀ MASSIMA

131 Abarth: km/h **200,400** in V marcia
KTM: km/h **141,700** in VI marcia

ACCELERAZIONE

400 m con partenza da fermo:

131 Abarth: **sec. 14,6** (vel. d'uscita km/h **154,600**)
KTM: **sec. 14,8** (vel. d'uscita km/h **141,500**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	131 Abarth	KTM
0 - 60	3,45	3,05
0 - 80	4,95	5,10
0 - 100	6,66	7,35
0 - 120	8,71	10,20
0 - 140	11,85	14,10
0 - 160	15,90	-
0 - 180	24,10	-

RIPRESA

Nel rapporto più alto

400 m con partenza da 70 km/h

131 Abarth: **sec. 15,15** (vel. d'uscita km/h **128,100**)
KTM: **sec. 13,62** (vel. d'uscita km/h **128,500**)

Velocità in km/h	Tempo in secondi	
	131 Abarth	KTM
70 - 80	3,70	3,01
70 - 100	9,35	8,50
70 - 120	13,20	12,10
70 - 140	17,85	15,60
70 - 160	25,30	-

FRENATA

Velocità in km/h	Spazio d'arresto in metri	
	131 Abarth	KTM
60	13,5	14,5
80	24,2	33,5
100	37,9	50,1
120	51,6	75,7
140	71,8	-
160	95,3	-

I DATI DEL COSTRUTTORE

Fiat «131 Abarth» (1976 - 1978)

Motore

4 cilindri in linea - Alesaggio 84 mm - Corsa 90 mm - Cilindrata 1995 cm³ - Rapporto di compressione 10,7:1 - Potenza 230 CV a 7500 giri/min. - Valvole in testa - Due alberi a camme in testa, 4 valvole per cilindro (cinghia dentata) - Lubrificazione forzata, filtro olio sul circuito principale - Capacità carter 6,6 litri - Alimentazione a iniezione Kugelfischer - Pompa carburante elettrica - Impianto elettrico 12 Volt, alternatore 70 A, batteria 150 Ah - Raffreddamento ad acqua a circolazione forzata - Capacità circuito 8,2 litri.

Trasmissione

Motore anteriore, trazione posteriore - Frizione monodisco a secco - Cambio a 5 velocità con innesti frontali - Rapporti di trasmissione: I) 2,653:1 :1; II) 1,894:1; III) 1,568:1; IV) 1,244:1; V) 1:1; RM) 2,671:1- Comando a cloche - Coppia conica ipoide - Rapporto al ponte variabile in funzione del percorso da 6/41 a 11/40 - Pneumatici 285/35 VR 15.

Corpo vettura

Berlina 2 porte, 2 posti - Carrozzeria portante - Sospensioni anteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, puntoni di reazione, barra antirollio, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici - Sospensioni posteriori a ruote indipendenti, bracci oscillanti, barra antirollio, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici - Freni a disco autoventilanti sulle quattro ruote - Freno a mano sulle ruote posteriori - Sterzo a cremagliera - Capacità serbatoio carburante 60 litri.

Dimensioni e peso

Passo 2490 mm - Carreggiata anteriore 1520 mm - Carreggiata posteriore 1492 mm - Lunghezza 4190 mm - Larghezza 1820 mm - Altezza 1360 mm - Peso 930 kg.

Prestazioni

Velocità massima 200 km/h - Consumo carburante 16 litri/100 km.

KTM «GS 400» (1974 - 1976)

Motore

Monocilindrico a 2 tempi - Alesaggio 81 mm - Corsa 69 mm - Cilindrata 356 cm³ - Rapporto di compressione 11:1 - Potenza 43 CV a 6900 giri/min. - Cilindro in lega leggera incamiciato, testa in lega leggera - Lubrificazione a miscela al 5% - Alimentazione a carburatore Bing da 38 mm - Impianto elettrico 6 Volt, accensione elettronica Motoplat - Raffreddamento ad aria.

Trasmissione

Frizione a dischi multipli in bagno d'olio - Cambio a 5 velocità - Rapporti di trasmissione: I) 2,18:1 :1; II) 1,78:1; III) 1,04:1; IV) 0,855:1; V) 0,75:1; VI) 0,65:1 - Comando a pedale - Pneumatici anteriori 3.00-21, posteriori 4.50-18.

Telaio

Telaio a doppia culla in tubi d'acciaio al cromo-molibdeno con trave superiore in lamiera stampata - Sospensione anteriore a forcella teleidraulica Ceriani - Sospensione posteriore a forcellone oscillante con ammortizzatori Ceriani - Freni a tamburo - Capacità serbatoio carburante 6,5 litri.

Dimensioni e peso

Passo 1390 mm - Lunghezza 2090 mm - Larghezza al manubrio 840 mm - Altezza al manubrio 1160 mm - Peso 98 kg.

Prestazioni

Velocità massima 140 km/h - Consumo carburante da 8 a 10 litri/100 km.



Qui a fianco, Peter Zanchi (Club Italia) e Alfredo Gramitto Ricci, protagonisti della nostra sfida.

Sopra, il motore della «131 Abarth»: il propulsore è un bialbero 16 valvole di due litri con 230 CV a 7500 giri/min. In alto il posto di guida con il bel cruscotto dotato dell'equipaggiamento indispensabile per correre nei rally.



re alleggerimenti eccessivi.

La «131 Abarth» è una vera macchina da corsa, sia per l'interno spogliato da ogni frivolezza, sia per il cruscotto caratterizzato da una strumentazione completissima e costellato di innumerevoli interruttori. I sedili sono anatomici e, appena acceso il motore, il rumore quasi assordante impone il casco integrale. Anche qui, come sulla moto, le accelerazioni sono brucianti, ma grazie alla buona distribuzione dei pesi e alla elevata sezione degli pneumatici il patinamento è limitato al minimo indispensabile. Buona anche l'elasticità di marcia che consente di riprendere bene già a partire dai 4000 giri. Oltre i 7500 giri è bene non insistere, anche se è consentita qualche puntata fino a 8200 giri.

Il cambio ha innesti frontali e perciò va manovrato con decisione e rapidità. I freni, senza servofreno, richiedono uno sforzo al pedale notevole, ma sono efficaci e anche resistenti alla fatica, come si conviene a una vettura da rally. Diretto lo sterzo, che impone una scelta delle traiettorie molto precisa: nelle curve veloci si avverte una eccellente sensazione di tenuta, accentuata da un lieve sottosterzo che facilita anche il pilota meno esperto. Difficile far derapare il retrotreno su asfalto asciutto: occorre infatti inserire una marcia bassa e accelerare con decisione.

Ma è giunto il momento della sfida. Moto e macchina sono allineate sulla linea di partenza della pista. Davanti a loro due chilometri di rettilineo, che sembrano infiniti per via della leggera foschia. I motori sono in temperatura e i piloti, Peter Zanchi per la «131» e Alfredo Gramitto Ricci per la moto, attendono il via.

Tre, due, uno. In una nuvola di fumo provocata dallo scarico della marmitta della KTM e dalle gomme della Abarth i due mezzi diventano in pochi secondi poco più di due punti lontani. Nei primi metri sembra favorita la moto, ma poi, grazie alla maggior velocità massima di cui è capace, l'automobile prende il sopravvento. Dopo 400 metri i due veicoli sono praticamente alla pari: il responso dei cronometri rivela che la «131» li ha percorsi in 14,6 secondi e la KTM in 14,8 secondi, ma la macchina ha una velocità di uscita superiore ed è pronta a schizzare via.

Nell'accelerazione da fermo a 140 km/h, che corrisponde cioè alla velocità massima di cui è capace la KTM «GS 400», i tempi sono i seguenti: 14,1 secondi la moto, 11,85 la macchina. Qui la due ruote è al massimo delle sue possibilità e l'Abarth la stacca sempre di più fino al raggiungimento della velocità limite di 200,400 km/h.

Alla fine del rettilineo della pista, moto e macchina frenano con decisione e dalla prova strumentale risulta migliore la «131 Abarth», grazie al suo potente impianto dotato di quattro dischi ventilati. I piloti scendono. Appaiono rilassati e divertiti. Da autentici gentleman driver si sfilano il casco e si stringono la mano. A quando la rivincita? □