

guida acquisto
24 Coupé
400-1600-1800



Automobilismo

EPOCCA

ED

Anno 4 - Numero 1-2

Febbraio 2006

Mensile - euro 5,00 in t

DA QUESTO NUMERO
MENSILE



30 ANNI DOPO **Fiat 131 Abarth** *Nascita e storia della berlina 3 volte Mondiale rally*



ECCEZIONALE ESCLUSIVA

L'Alfa segreta di Giorgetto Giugiaro

I MITI CHE IL MONDO CI INVIDIA

Cisitalia 202 un'italiana al MoMA



60002
9 771723 454005
AUTOMOBILISMO D'EPOCA 2 2006

**CROMATURA EVITARE
BIDONI E SORPRESE**

**SPINTEROGENO CHE
FARE SE SI GUASTA**

**RALLY STORICI 10
REGINE A BASSO COSTO**

Tutta casa, lavoro e squadra corse

Sembrava impossibile che quella tranquilla berlina, così risparmiata e a misura di famiglia, potesse trasformarsi in una mattatrice dei rally mondiali. Eppure, dopo la necessaria trasformazione affidata agli specialisti dello Scorpione, fu proprio la Fiat 131 a mandare in pensione la mitica Lancia Stratos. Conquistando tre titoli iridati in quattro anni



ELVIO DEGANELLO
FOTO DI THOMAS MACCABELLI E ACTUALFOTO

Quando la lanciarono, nell'autunno del 1974 (13 mesi dopo lo scoppio della grande crisi energetica del 1973), alla Fiat puntarono tutto sull'affidabilità e sulla sicurezza. Uno degli slogan più ricorrenti, per esempio, recitava: "Tra 10 anni, quando chiederete al vostro meccanico, vi risponderà: la 131!". Le prestazioni entravano in gioco solo in termini di consumi ridotti e contenimento delle emissioni allo scarico: argomenti perfetti per fare breccia nella nuova coscienza ecologica dei padri di famiglia dell'epoca.

Per farla breve, insomma, la nuova Fiat da famiglia per gli anni 70, la 131, a tutto avrebbe

fatto pensare tranne che all'attività agonistica: un po' per i suoi motori, tutt'altro che sofisticati (un 1300 e un 1600, entrambi quattro cilindri ad aste e bilancieri, da 65 e 75 Cv rispettivamente); ma anche per il cambio a 4 rapporti, per i freni a disco solo davanti, per l'impostazione generale ipertradizionalista. In compenso, la vettura regalava spazio, luminosità, comfort, climatizzazione e protezione contro la corrosione di livelli fin ad allora patrimonio solo di vetture di categoria e prezzo ben superiori. Niente di strano, se si pensa che la famiglia 131 discende da un prototipo di auto sicura realizzato in previsione di leggi americane così dure, ma così dure



I 400 esemplari necessari per l'omologazione in Gr. 4 furono allestiti dalla Carrozzeria Bertone



da non essere di fatto mai entrate in vigore... Alla peculiarità della sicurezza, la 131 aggiungeva un primato mondiale che rendeva onore all'Italia: proprio per la sua fabbricazione, la Fiat avrebbe inaugurato nello storico stabilimento di Mirafiori il primo impianto robotizzato per il montaggio delle parti meccaniche sulla scocca.

Così, tra gli appassionati di cose di corse come tra gli addetti ai lavori furono in molti a criticare i vertici del Gruppo Fiat quando, alla metà degli anni 70, questi decisero di interrompere la favola della Lancia Stratos per puntare al titolo mondiale nei rally proprio con la 131. "Non c'è gara, sarà una disfatta", era il commento comune. La risposta di quella tranquilla e pacifica berlina da famiglia furono però i tre titoli di Campione del Mondo Rally conquistati nel 1977, nel 1978 e nel 1980: un exploit reso possibile sicuramente dall'assenza, nelle gare dell'epoca, delle trazioni integrali, ma altrettanto sicuramente da una versatilità, da una duttilità e da un'affidabilità complessiva assolutamente insospettite.

AL DEBUTTO IN GARA COL MOTORE DELLA 124 ABARTH

Il programma "131 da rally" partì nel 1975 in modo effettivamente repentino, mandando all'aria due paralleli lavori che l'Abarth stava portando avanti: infuocati l'uno sull'agile e snella Fiat-Abarth X1/9 con motore Fiat 124 Abarth Rally, e l'altro sulla più possente SE 030 (ispirata al prototipo X1/20 che avrebbe a sua volta dato origine alla Lancia Beta Montecarlo) anch'essa con motore centrale, un V6 derivato dalla Fiat 130 e portato da 3.200 a 3.500 cc.

A spianare la strada della 131 Abarth Rally verso la conquista di una più forte credibilità sportiva provvide, prima ancora che i primi esemplari





75 TARGHE DA RICORDARE

NUM. TARGA	PILOTI O TEAM	GARA E ANNO
TO N19169	----	Presentazione 1976, Presentazione Montecarlo '77
TO N72020	----	Sanremo 1980
TO N92968	Bacchelli e Makinen	Bacchelli San Martino 1976, Svezia '77 (Sverige Fiat)
TO N92969	----	San Martino di Castrozza 1976, Ciocco '77
TO N92970	----	San Martino di Castrozza 1976
TO N92971	Mouton	Tour de Corse 1978 (Team Eminence)
TO N92972	Lampinen	Svezia 1977
TO N92973	Verini	Elba 1977, Colline di Romagna '77
TO N92974	Lorenzelli e Servia	Ciocco 1977, Monza '79
TO N92975	Ambrogetti	Ciocco 1977
TO N98982	Frigoli	Colline di Romagna 1978, Lana '80, Carmagnola '82
TO N94414	Alen	Svezia 1977
TO N94415	Makinen	---- 1977
TO N94416	Alen	Mintex Rally 1978
TO P09981	Andruet	Montecarlo 1977, Sanfront Sanremo '77
TO P14398	----	Montecarlo 1977, Cerrato Portogallo 1981
TO P19728	Squadra Alitalia	Presentazione team 1978
TO P21499	Rohrl	San Martino 1977
TO P25620	Boucher/Goutard	Svezia 1977, Tour de France '81
TO P35972	Bacchelli e Salonen	1977
TO P35973	Bacchelli	Montecarlo 1977
TO P35974	Verini e Lampinen	1977
TO P35975	Bettega	Livrea Totip 1977, Sanremo '80
TO P35976	----	Prove Montecarlo 1978 (Livrea Alitalia)
TO P35977	Alen	Portogallo 1977, Cunico Aosta '79, Sanremo '82
TO P43573	Andruet	Ronde Inv. Serre Chevalier 1978
TO P51473	Vincent e Mouton	Tour de Corse 1977 e Montecarlo '79
TO R06166 (Diesel)	Baghetti	Londra-Sydney 1977
TO R19726	Ormezzano	1977
TO R19728	Darniche	Tour de Corse 1977
TO R19729	Andruet	Sanremo 1977
TO R19730	Verini e Alen	Montecarlo 1978, Montecarlo '79
TO R19731	Bacchelli	Tour de Corse 1977
TO R37173	Bacchelli e Lampinen	RAC 1977, Svezia '78, Elba '78 (livrea Ricambi Fiat)
TO R62948	Imerito	---- (livrea HB)
TO R88536	Munari	Acropoli 1978
TO R88537	----	San Remo 1978
TO R88538	Rohrl	Montecarlo 1979, Waldegaard Montecarlo '80

NUM. TARGA	PILOTI O TEAM	GARA E ANNO
TO R88539	Munari	Tour de Corse 1978
TO R92448	----	----
TO R92449	Alen	Sanremo 1981
TO R92450	Mouton	Montecarlo 1980
TO R92451	Jolly Club	Costa Smeralda 1980
TO R92452	Zanussi, Alen, Vudafieri	Zan. Livrea Totip 1978, Alen Portogallo 1980
TO R92453	Alen	Montecarlo 1979
TO R92968	----	----
TO R98314	Bellato	Livrea La Maison Bleu
TO T92359	Bettega e Alen	Montecarlo 1979, Montecarlo '80, Sestriere '82
TO U48219	Alen	Montecarlo 1980
TO V33680	Vudafieri	Colline di Romagna 1982 Jolly Club
TO V33681	Jolly Club, Rohrl	Sanremo 1980, Tour de Corse '80
TO V39606	Alen e Bettega	Portogallo 1980
LI 285732	Contesini	----
MI W24409	Ambrogetti	Elba 1977, Rally di Sicilia '77
MI W24411	"Tony" e Cavicchi	Elba 1977, Prova '77
MI W24430	"Tony"	1977
MI W24897	De Paoli	Vallélunga 13/11/1977, Lana '80
MI 67127A	"Tony"	Rally Targa Florio 1978
MI 90105A	"Elio"	Ciocco 1979
MI 18209H	Tognana	1980
MI 83741G	Vudafieri	Sicilia 1980
NO 331900	Sc. Grifone	San Giacomo 1977
NO 333026	Colucci-Bertolo	Sanremo 1977, Ciocco '77
NO 364082	----	Elba 1978
NO 398038	Granci-Soria	Rally di Monza 1980
PD 514329	Pasetti	Ciocco 1979
PD 514333	----	Ciocco 1979, Sanremo '80 (livrea Olio Fiat)
PD 545324	Ceccato	Valli Imperiesi 1982
PD 556569	Pasetti	Rally di Sicilia 1980
PE 161606	Di Francesco	----
PV 485384	Musti	----
VA 495696	Jolly Club	Pres. prototipo, Lana 1980
VE 359872	#5	Valle d'Aosta 1979
VI 364840	#39	Prealpi Venete 1978, #5 Valle d'Aosta 1979
SEAT 131		
B 9903 R2	Canelas	Costa Brava 1978

potessero iniziare a scendere in gara, una 131 molto particolare. Realizzata, in parallelo, dall'Abarth e da Bertone utilizzando una scocca 131 opportunamente modificata, il motore V6 della 030 e un cambio De Tomaso Pantera, si chiamava 031 (ma sui parafranghi anteriori esibiva il logo pubblicitario della Fiat 131) e, magistralmente guidata da Giorgio Pianta, s'impose nella terza edizione del Giro Automobilistico d'Italia, nell'ottobre 1975, davanti a fior di rivali come Lancia Stratos, Alfa Romeo 33, Porsche Carrera RSR e De Tomaso Pantera. Il successo mise la sordina alle riserve degli appassionati e galvanizzò i dirigenti Fiat: "Il buon giorno si vede dal mattino" disse (dando prova più di buon senso che di originalità) l'ingegner Nicola Tufarelli, allora responsabile del settore auto della Casa torinese. E buon giorno sarebbe stato davvero...

Avviare il programma 131 in tempi brevi fu un impegno. Il reparto corse Abarth, lavorando in stretto raccordo con la carrozzeria Bertone, adattò alle forti sollecitazioni dei rally la scocca, già di suo parecchio robusta. Altri interventi riguardarono l'alleggerimento della carrozzeria con l'adozione di parti in vetroresina e alluminio e l'armonizzazione dei parafranghi allargati e delle appendici aerodinamiche nella linea del modello di serie. Alla fine la 131 Abarth Rally si presentò piacevolmente grintosa e perfettamente coerente sia con la destinazione agonistica, sia con l'immagine della 131.

Per le prove e le prime gare il motore rimase il 1.840 cc a 16 valvole della 124 Abarth Rally, in attesa dello speciale blocco due litri siglato 131

SPOILER E ALETONCINO

In queste immagini, alcuni dei dettagli più racing della 131 Abarth Gr.4: a destra, dall'alto, la presa d'aria dinamica ricavata nel cofano motore in vetroresina, il doppio terminale di scarico, il bocchettone incassato di rifornimento rapido, l'aletoncino collocato all'estremità del cofano posteriore, nella foto qui sotto, il piccolo spoiler applicato all'estremità posteriore del padiglione.



La 131 Abarth Rally ebbe come "apripista" ideale la 031 che vinse il Giro d'Italia del 1975



UN LAVORO DI CESELLO
Prima ancora che nella costruzione dei 400 esemplari necessari per l'omologazione in Gr. 4, l'apporto di Bertone nell'allestimento della 131 Abarth Rally si è rivelato fondamentale per una corretta integrazione delle appendici (spoiler, alettoni, passaruote allargati) nella linea della 131 standard.



AR. Già il 25-26 ottobre 1975 una Fiat 131 Abarth Rally "preserie", con carrozzeria non definitiva e motore 1800, con Pianta-Scabini si classificò all'undicesimo posto nel Rally di Saluzzo. Poco tempo dopo, alla seconda uscita nel Rally Elecar di Piacenza del 6-7 dicembre 1975, la 131 Abarth di Bacchelli-Scabini vinse alla grande, mentre la gemella di Verini-Rossetti primeggiò in molte "speciali" prima di scivolare sul ghiaccio finendo a fondo classifica. Intanto, iniziava la costruzione dei 400 esemplari necessari per ottenere l'omologazione FIA nel Gruppo IV. 400 vetture erano troppe per l'Abarth, ma troppo poche per Mirafiori: così la giusta dimensione produttiva fu individuata nello stabilimento della Bertone a Grugliasco, presso Torino.

BASAMENTO SPECIALE, TESTATA A 16 VALVOLE E CARBURATORE DOPPIO CORPO

La versione corsa nella sua veste definitiva debuttò nei primi giorni del gennaio 1976 in una mostra statica a Montecarlo, mentre il modello stradale fu annunciato in marzo al prezzo di 9.086.000 lire IVA compresa (quasi tre volte la 131 berlina 1300 due porte).

La 131 Abarth stradale, in realtà, lasciò piuttosto sconcertati non pochi appassionati, che ancora

In versione stradale la 131 Abarth costava come tre Fiat 131 di normale produzione



LA 131 NEI RALLY MONDIALI

1976			
DATA	GARA	EQUIPAGGIO	POS.
29/08	Rally dei 1000 Laghi	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
30/10	Lombard Rac Rally	Fulvio Bacchelli-Francesco Rossetti	11
1977			
28/01	Rally di Montecarlo	Jean-Claude Andruet-"Biche"	2
13/02	Rally di Svezia	Simo Lampinen-Ake Andreasson	4
06/03	Rally dei Portogallo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
06/03	Rally dei Portogallo	Jean-Claude Andruet- Christian Delferrier	4
06/03	Rally dei Portogallo	Maurizio Verini-Domenico Russo	5
11/04	South Pacific Rally	Fulvio Bacchelli-Francesco Rossetti	1
11/04	South Pacific Rally	Markku Alen-Iikka Kivimäki	3
11/04	South Pacific Rally	Simo Lampinen-Ake Andreasson	4
03/06	Acropolis Rally	Simo Lampinen-Ake Andreasson	4
28/08	Rally dei 1000 Laghi	Timo Salonen-Jaakko Markkula	2
18/09	Criterium del Quebec	Timo Salonen-Jaakko Markkula	1
18/09	Criterium del Quebec	Simo Lampinen-Ake Andreasson	2
08/10	Rally di Sanremo	Jean Claude Andruet-Christian Delferrier	1
08/10	Rally di Sanremo	Maurizio Verini-Domenico Russo	2
08/10	Rally di Sanremo	"Tony"-Maurizio Mannini	3
06/11	Tour de Corse	Bernard Darniche-Alain Mahé	1
06/11	Tour de Corse	Fulvio Bacchelli-Piero Scabini	3
06/11	Tour de Corse	Francis Vincent-Francis Cahvier	5
06/11	Tour de Corse	Maurizio Verini-Domenico Russo	7
06/11	Tour de Corse	Michèle Mouton-Francois Conconi	8
24/11	Lombard Rac Rally	Simo Lampinen-Ake Andreasson	7

CLASSIFICA CAMPIONATO DEL MONDO RALLY COSTRUTTORI 1977

(conteggiati gli 8 migliori risultati)	
Fiat	1
Ford	2
Toyota	3
Opel	4
Lancia	5

1978			
28/01	Rally di Montecarlo	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	4
28/01	Rally di Montecarlo	Bernard Darniche-Alain Mahé	5
12/02	Rally di Svezia	Markku Alen-Iikka Kivimäki	3
23/05	Rally del Portogallo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
02/06	Rally dell'Acropoli	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	1
02/06	Rally dell'Acropoli	Markku Alen-Iikka Kivimäki	2
27/08	Rally dei 1000 Laghi	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
27/08	Rally dei 1000 Laghi	Timo Salonen-Erkki Nyman	2
27/08	Rally dei 1000 Laghi	Simo Lampinen-Juhani Markkanen	5
17/09	Criterium del Québec	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	1
17/09	Criterium del Québec	Markku Alen-Iikka Kivimäki	2
07/10	Rally di Sanremo	Maurizio Verini-Arnaldo Bernacchini	2
05/11	Tour de Corse	Bernard Darniche-Alain Mahé	1
05/11	Tour de Corse	Jean-Claude Andruet-"Biche"	2
05/11	Tour de Corse	Sandro Munari-Mario Mannucci	3
05/11	Tour de Corse	Michele Mouton-Francois Conconi	5
23/11	Lombard RAC Rally	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	6

CLASSIFICA CAMPIONATO DEL MONDO RALLY COSTRUTTORI 1978

(conteggiati gli 8 migliori risultati)	
Fiat	1
Ford	2
Opel	3
Porsche	4
Datsun	5

1979			
26/01	Rally di Montecarlo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	3
26/01	Rally di Montecarlo	Jean Claude Andruet-Chantal Lienard	4
18/02	Rally di Svezia	Markku Alen-Iikka Kivimäki	4
16/04	Safari Rally	Markku Alen-Iikka Kivimäki	3
28/08	Rally dei 1000 Laghi	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
28/08	Rally dei 1000 Laghi	Ulf Grönholm-Bob Rehnström	4
07/10	Rally di Sanremo	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	2

Continua ▼



ALL'ESAME ANCHE DI RENAULT SPORT
Qui sopra, la 131 Abarth Rally al debutto in gara: il 25 ottobre 1975 con Pianta-Scabini al Rally dei 10.000 Trabucchi (in alto) e il 7 dicembre '75 al Rally delle Valli Piacentine con Bacchelli-Scabini. Qui sotto, Pianta con Gérard Larrousse, d.s. di Renault Sport, alla presentazione ufficiale della vettura.



SUI CAMPI DI GARA...

Lo sviluppo del motore della Gr. 4 avrebbe portato a una potenza massima di 230 cavalli

CON ALEN E ANDRUET
Qui sotto, con Alen-Kivimäki al Rally di Svezia del febbraio 1977; accanto, con Andruet al Rally di Montecarlo (gennaio 1977) e al Rally di Sanremo (ottobre dello stesso anno).



ALITALIA, LA SECONDA LIVREA
Qui sotto, con la "coppia magica" Munari-Mannucci al Rally di Sanremo (ottobre 1978) nella seconda livrea ufficiale, quella del main sponsor Alitalia.



OLIOFIAT, LA PRIMA LIVREA UFFICIALE
Nella foto grande, la 131 Abarth Rally in livrea OlioFIAT al Rally dell'Isola d'Elba (ottobre 1976) con Fulvio Bacchelli; qui sotto, ancora con Bacchelli e Rossetti al Rally di Montecarlo del gennaio 1977.



ricordavano con piacere il netto upgrading che la precedente 124 Abarth Rally aveva rappresentato rispetto alla normale 124 Sport Spider di produzione. Aprendo il cofano della stradale, infatti, al posto dell'iniezione del modello corsa si ritrovava un semplice carburatore Weber 34 ADF che mortificava le possibilità della testata a 16 valvole. Stringendo tra le mani il volante (bello) si aveva davanti agli occhi la plancia della 131 di serie. Diversi particolari non sembravano all'altezza di ambizioni da Campione del Mondo. E, addirittura, qualche pezzo non sembrava neppure all'altezza dell'uso stradale.

IL KIT D'ELABORAZIONE ERA CARO QUANTO UN'INTERA 131 RALLY STRADALE

Queste erano le conseguenze delle "allegre" norme per le omologazione: in pratica, la 131 Abarth Rally usciva di fabbrica con pezzi posticci, che poi le norme permettevano di sostituire con quelli speciali omologati. Insomma, di veramente speciale nella stradale restavano la testa a 16 valvole, l'esclusivo blocco cilindri tipo 131 AR, la scocca irrobustita e alleggerita e il retrotreno a ruote indipendenti. Per andare a correre bisognava cambiare i freni (senza servofreno, con dischi di 300 mm davanti e 252 dietro, invece di 272 mm dappertutto), il cambio (a innesti frontali di serie nella "corsa"), le ruote (da 10" davanti e da 11" dietro invece che da 7" su tutte le ruote), il ponte con otto scelte di rapporti, la scatola sterzo (più diretta), il generatore (70 A invece di 44 A), il serbatoio (di sicurezza da 60 litri invece che normale

▲ Segue

LA 131 NEI RALLY MONDIALI

07/10	Rally di Sanremo	Attilio Bettiga-Maurizio Pressinot	3
04/10	Tour de Corse	Michèle Mouton-François Conconi	5

CLASSIFICA DEL CAMPIONATO DEL MONDO RALLY COSTRUTTORI 1979

(conteggiati i 7 migliori risultati)

Ford	1
Nissan	2
Fiat	3
Lancia	4
Toyota	5

1980

25/01	Rally di Montecarlo	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	1
25/01	Rally di Montecarlo	Björn Waldegaard-Hans Thorszelius	3
25/01	Rally di Montecarlo	Michèle Mouton-Annie Auri	7
17/02	Rally di Svezia	Björn Waldegaard-Hans Thorszelius	3
09/03	Rally del Portogallo	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	1
09/03	Rally del Portogallo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	2
29/05/	Rally dell'Acropoli	Markku Alen-Iikka Kivimäki	3
29/05/	Rally dell'Acropoli	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	5
29/05/	Rally dell'Acropoli	Attilio Bettiga-Arnaldo Bernacchini	8
24/07	Rally Codasur	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	1
24/07	Rally Codasur	Carlos Reutemann-Mirko Perissutti	3
31/08	Rally dei 1000 Laghi	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
17/09	Motogard Rally	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	2
11/10	Rally di Sanremo	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	1
11/10	Rally di Sanremo	Attilio Bettiga-Arnaldo Bernacchini	6
25/10	Tour de Corse	Walter Röhrl-Christian Geistdörfer	2
25/10	Tour de Corse	Michèle Mouton-Annie Auri	5
14/12	Bandama rally	Sandro Munari-Jacques Jaubert	6

CLASSIFICA CAMPIONATO DEL MONDO RALLY COSTRUTTORI 1980

(conteggiati i 7 migliori risultati)

Fiat	1
Datsun	2
Ford	3
Mercedes	4
Opel	5

1981

30/01	Rally di Montecarlo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	7
07/03	Rally del Portogallo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	1
04/06	Rally dell'Acropoli	Markku Alen-Iikka Kivimäki	2
04/06	Rally dell'Acropoli	Attilio Bettiga-Maurizio Perissinot	3
30/08	Rally dei 1000 Laghi	Markku Alen-Iikka Kivimäki	2
10/10	Rally di Sanremo	Dario Cerrato-Luciano Guizzardi	8
10/10	Rally di Sanremo	Markku Alen-Iikka Kivimäki	9



GLI ULTIMI DUE ANNI

Immagini dagli ultimi due anni di carriera ufficiale della 131 Abarth Rally. Qui sopra: con Alen al Sanremo del 1980 (a sinistra) e con Tognana-Cresto nella stessa gara; qui accanto, con Alen al Rally di Portogallo 1981; qui sotto, con Cerrato-Guizzardi al Costa Smeralda 1981 (a sinistra) e con Vudafieri all'Isola d'Elba dello stesso anno. In basso, al Sanremo 1981 con Cerrato-Guizzardi.



da 50 litri) e via di questo passo, per una spesa che, affrontata da un privato, superava largamente quella d'acquisto della vettura. E successivamente sarebbero intervenuti altri perfezionamenti: dalla presentazione al 1977, arrivarono i perni sferici sulle sospensioni per migliorare la precisione di guida, i supporti sferici per gli ammortizzatori, gli ammortizzatori a gas Bilstein, il motore con maggior margine d'utilizzo, il cambio con quinta diretta anziché "lunga", la lubrificazione con carter secco (per scongiurare lo sciaquò del lubrificante nella coppa e i conseguenti "vuoti" temporanei di pescaggio della pompa ma anche per migliorare la distribuzione dei pesi portando dietro il serbatoio dell'olio), l'alleggerimento della scocca mediante un ancor più accurato assemblaggio, la diversificazione della preparazione secondo le necessità dei vari rally.

NEL 1977 CINQUE VITTORIE MONDIALI E IL PRIMO TITOLO IRIDATO

Dal 1978 in poi altri perfezionamenti si tradussero in un ulteriore alleggerimento e nel potenziamento del motore, che arrivò a 230 Cv.

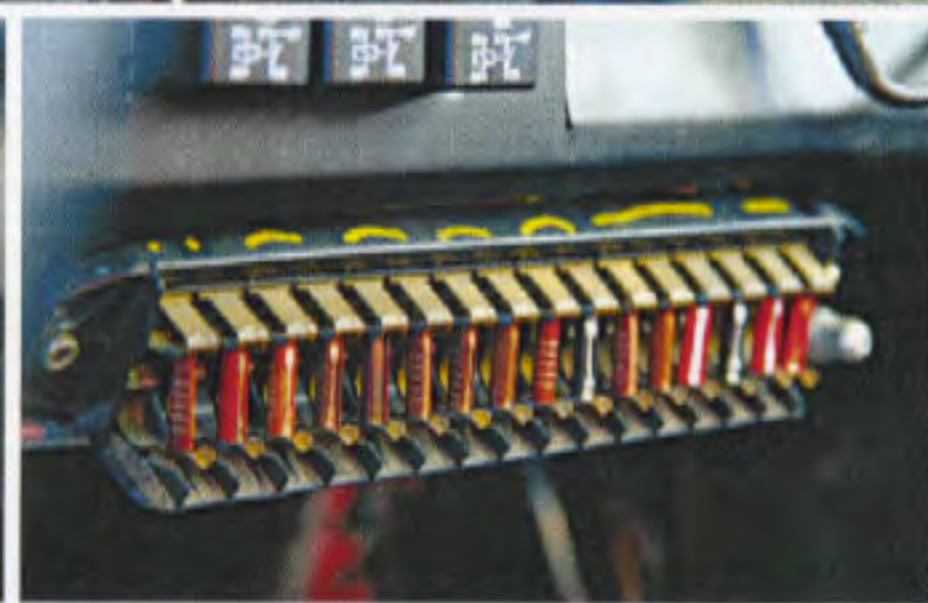
La Fiat 131 Abarth Rally ottenne l'omologazione in Gruppo IV il 1° aprile 1976. Il 10 aprile iniziò subito a vincere con Alen-Kivimäki nel Rally dell'Isola d'Elba. Il 29 agosto lo stesso equipaggio

Il team ufficiale veniva spesso affiancato da vetture iscritte dalle principali filiali Fiat europee

LIVREA FIAT DAL 1980

In questa pagina, dall'alto: con Alen-Kivimäki al Rally di Montecarlo del 1979; con Bettiga-Perissinot nella stessa gara; al Montecarlo del 1980 con Röhrl-Geistdörfer; al Rally dell'Isola d'Elba 1980 con Mandelli-Bosco. Nelle ultime immagini la 131 Abarth Rally è nella sua terza livrea ufficiale, quella della Casa madre.





FRENO A MANO MODIFICATO

In queste immagini, particolari dell'allestimento corsa della 131 Abarth Rally. Dall'alto: i sedili avvolgenti; la doppia "batteria" dei fusibili; la pedaliera racing e il comando modificato del freno a mano; il "giro" dei tubi del roll-bar sotto il padiglione spogliato del rivestimento; il mozzo che avvicina il volante al pilota.



DOSSIER

FIAT 131 ABARTH RALLY

ottenne nel Rally 1000 Laghi la prima vittoria mondiale. Il 30 ottobre Bacchelli-Rossetti chiusero la stagione mondiale con una bella vittoria nel Lombard Rac Rally. Aprendo la via a un trionfo 1977, nel quale le 131 vinsero cinque prove mondiali (Portogallo, Sud Pacifico, Québec, Sanremo e Corsica) e si aggiudicarono il Campionato del Mondo. Per il risultato contarono le qualità della macchina, ma anche i forti investimenti, l'accurata strategia e la meticolosa preparazione. Daniele Audetto, responsabile dell'attività corse, affiancò alla squadra ufficiale alcuni piloti sostenuti dalle filiali Fiat europee, come Jean-Claude Andruet (Fiat France) e Timo Salonen (Autonovo Oy), in modo da avere gli specialisti giusti in ogni rally. Per quanto riguarda la preparazione, Giorgio Pianta, pilota e collaudatore della Casa, sottoponeva a dure prove ogni esemplare prima di consegnarla al suo equipaggio, verificando che tutto funzionasse bene e spingendo la puntigliosità fino a controllare il margine d'errore del trip-master (lo strumento che misura medie e distanze).

Nel 1978 le novità nella squadra ufficiale furono l'ingaggio di Walter Röhrl e l'adozione del tricolore dello sponsor Alitalia. La prima vittoria arrivò in Portogallo, grazie ad Alen. In questa gara ebbe un ruolo decisivo proprio l'esemplare di questo servizio: che, in livrea giallo-blu Ollofiat e guidato da Fulvio Bacchelli, fece da lepre costringendo la concorrenza a un ritmo insostenibile che poi la mise fuori causa. Nel Rally dell'Acropoli si registrò la doppietta con Röhrl 1° e Alen 2°. Altra doppietta al 1000 Laghi con Alen imprendibile e Ari Vatanen secondo. Terza doppietta in Canada con Röhrl e Alen. Il secondo titolo mondiale diventò certezza dopo l'East African Safari, dove la Fiat non andò ma in cui le rivali Ford e Opel restarono a secco di punti. La conferma che la 131 era l'auto da rally dell'anno arrivò in Corsica con quattro esemplari nei primi cinque posti.

UN 1979 "SABBATICO" PRIMA DI TORNARE AI VERTICI

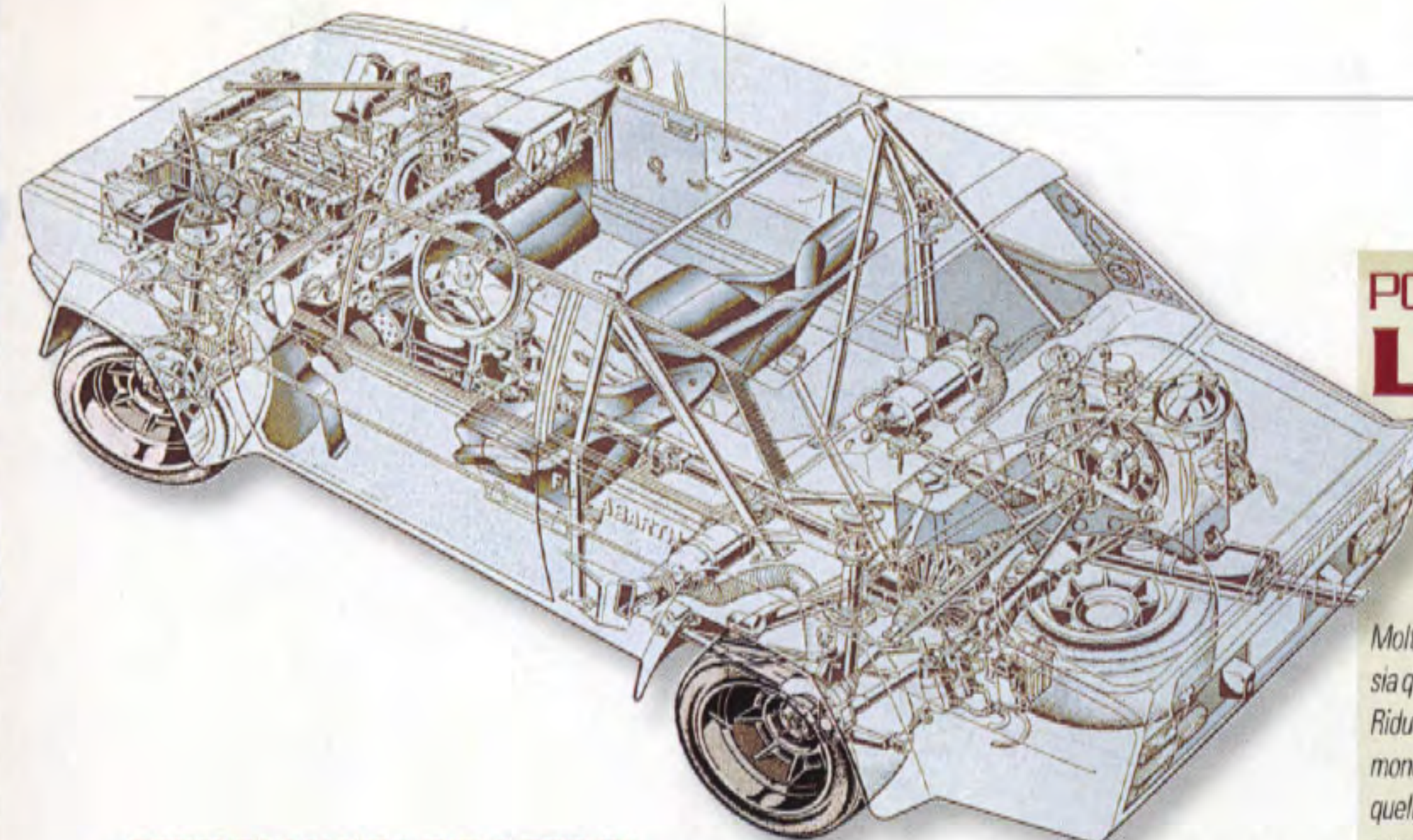
Nel 1979 il Gruppo Fiat ridusse notevolmente il budget per i rally. Ovviamente i risultati non furono quelli degli anni precedenti, ma la pausa sembrò ragionevole per un Gruppo che negli ultimi anni aveva vinto cinque titoli mondiali: tre con la Stratos (1974, '75 e '76), due con la 131. Il programma '79 prevedeva per la Fiat tre soli rally mondiali: Montecarlo (Alen terzo), 1000 Laghi (Alen primo) e Sanremo (Röhrl e Bettega secondo e terzo).

Nel 1980 la Casa ritrovò però convinzione e tornò al vertice con una doppia affermazione nei campionati marche e piloti (quest'ultimo nato nel 1979). La stagione iniziò con il trionfo a Montecarlo della 131 di Röhrl nella nuova livrea bianco-azzur-



Oltre ai tre campionati mondiali, la 131 Abarth Rally ha conquistato anche 20 titoli nazionali





POCHI COLORI E MOLTE LIVREE

Lono solo cinque le tinte disponibili predisposte dalla fabbrica per le Fiat 131 Abarth Rally:

- Bianco (i primi prototipi)
- Rosso (gran parte degli esemplari prodotti)
- Blu Francia
- Giallo (raro)
- Verde (molto raro)

Molte di più furono invece le livree che rivestirono sia le vetture ufficiali, sia quelle dei team privati.

Riducendo ai minimi termini quelle delle auto ufficiali nel campionato mondiale sono da ricordare la livrea giallo-blu OlioFiat del 1976 e '77, quella bianco-rosso-verde dello sponsor Alitalia del 1978 e '79, quella bianco-azzurro-blu Fiat del 1980.

La colorazione giallo-blu OlioFiat fu successivamente ripresa in alcune vetture del campionato italiano 1981 con una maggiore presenza del giallo e qualche tratto di bianco.

POTENZA MAX DA 215 A 230 CV

La 131 Abarth Rally in trasparenza (qui sopra) e, nelle foto a destra, dall'alto, il vano bagagli con il serbatoio del carburante e quello dell'olio (al centro), un dettaglio della barra duomi anteriore, la cinghia della distribuzione del motore. Nella foto grande, una "panoramica" del bialbero da 1.995 cc alimentato a iniezione per 215-230 Cv di potenza massima.

LA SCHEDA TECNICA (FIAT 131 ABARTH RALLY 6R. 4)

Motore: 4 cilindri in linea

Alesaggio: 84 mm

Corsa: 90 mm

Cilindrata: 1.995 cc

Rapporto di compressione: 10,7:1

Potenza max: 215 Cv a 7.000 giri/min. (poi 225 a 7.600, poi 230 a 7.500)

Coppia max: 23 kgm a 5.600 giri/min.

Distribuzione: 16 valvole inclinate di 46°

Comando distrib.: 2 alberi a camme in testa mossi da cinghia dentata

Alimentazione: iniezione indiretta Kugelfischer

Lubrificazione: forzata, carter secco, radiatore olio

Raffreddamento: ad acqua

Impianto elettrico: 12 V, alternatore 70 A

Cambio: a 5 rapporti con innesti frontali + Rm

Frizione: monodisco a secco

Trazione: posteriore, albero in due tronchi

Rapporto al ponte: da 6/41 a 11/40 (10 a scelta)

Differenziale: autobloccante ZF con scatola d'alluminio

Autotelaio: integrale con la scocca metallica

Sospensioni anteriori: indipendenti su snodi sferici, montanti telescopici tipo Mc Pherson, bracci oscillanti inferiori e puntoni di reazione, molle elicoidali, ammortizzatori idraulici e barra antirollio

Sospensioni posteriori: indep., montanti telescopici tipo Mc Pherson, bracci oscillanti inferiori, molle elicoidali, barra stabilizzatrice

Sterzo: a cremagliera

Cerchi: lega leggera ant. 7J x 15 o 10J x 15, post 11J x 15

Pneumatici: ant. P7 MS 185/70 o 205/60 VR15, post. P7 285/35 VR15

Freni: 4 a disco, doppia pompa con bilanciante di ripartizione

Freno a mano: meccanico sui dischi posteriori

Passo: 2.490 mm

Carreggiata ant.: 1.460 mm (cerchi da 7"), 1.520 mm (cerchi di 10")

Carreggiata post.: 1.492 mm

Lunghezza: 4.190 mm

Larghezza: 1.820 mm

Peso: 930 kg in ordine di marcia

Velocità massima: 200 km/h



GLI ARTEFICI DELLA RINASCITA
Il ritorno alla vita attiva della 131 Abarth Rally ex ufficiale (telaio n. 2045678) che Automobilismo d'Epoca presenta in queste pagine è dovuto alla passione e al lavoro del suo proprietario, il commercialista-pilota leccese Marco De Marco (in alto), e dello storico preparatore torinese Volta, che ha eseguito il meticoloso ripristino della vettura.

ra. "Targato" Fiat anche il Portogallo con Röhr 1° e Alen 2°; Röhr vinse poi di nuovo in Argentina. In Finlandia rispuntò Markku Alen, che non si lasciò scappare l'ennesima vittoria nel 1000 Laghi. La certezza del titolo marche arrivò a Sanremo con la vittoria di Röhr, mentre per quello piloti fu necessario attendere il secondo posto che lo stesso Röhr ottenne al Tour de Corse.

Ma la 131 Abarth fu grande protagonista anche nelle gare non iridate, conquistando la bellezza di 20 campionati nazionali. Nelle gare italiane le 131 Abarth vestirono le livree Quattro Rombi, Jolly

Club, Sivama, River Team, Fiat Ricambi, Concessionari Veneti, Parmalat, Team Jensen.

Ma una citazione è d'obbligo anche per un pugno di eroi oscuri eppure non meno determinanti dei piloti: i meccanici, che in qualunque ora, in ogni condizione, sopportando trasferte impossibili e ritmi di lavoro frenetici riuscivano regolarmente a rimettere in gara vetture affaticate spesso oltre ogni limite. I meccanici dei rally mondiali amano molto la 131: ci si lavorava bene e lei li ripagava con vittorie, prestazioni e affidabilità al di sopra delle aspettative. Scusate se è poco...

