

AUTOMOBILSPORT

RACING | HISTORY | PASSION



**ASTON
MARTIN**

DBR1

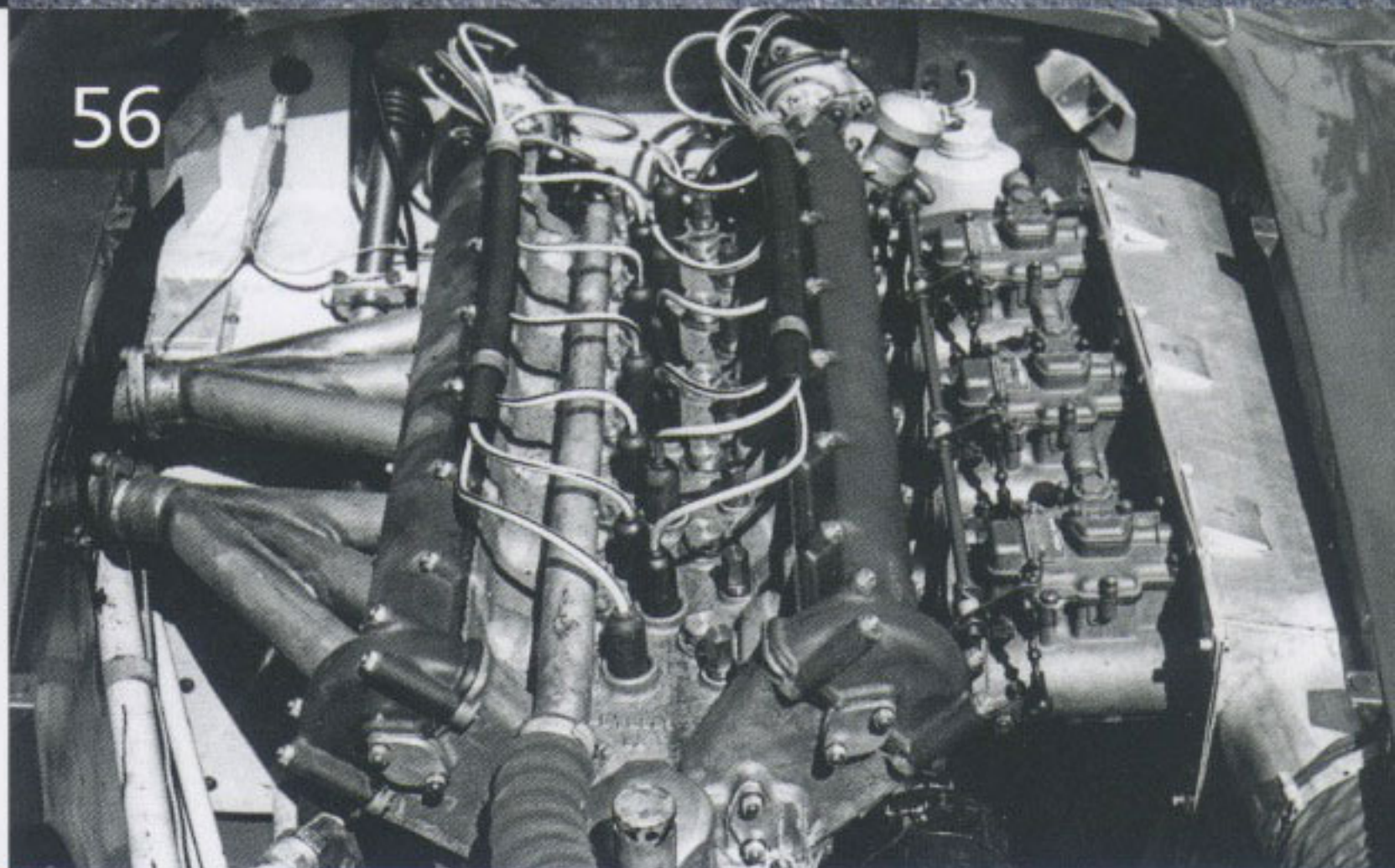
*Aston Martins erster
reimassiger Rennwagen*



- 1 EDITORIAL
- 6 MELDUNGEN
- 10 TECHNIK-MELDUNGEN
- 12 VERANSTALTUNGSVORSCHAU
- 16 NACHRUF JOHN MILES



- 18 HAVE YOU SEEN THESE?
- 19 BUCHREZENSIONEN
- 20 AUTOMOBILSPORT INSIDE
- 24 SCHLAGZEILEN VOR 30 JAHREN
Von Rainer Braun, präsentiert von Bilstein
- 28 BERG-KLASSIKER TRENTO BENDONE
Eckhard Schimpfs Kolumne



Titelthema – Aston Martin DBR1

- 34 DBR1
Aston Martins erster reinrassiger Rennwagen
- 40 ALLES AUF DIE SPORTWAGEN!
- 44 ENDLICH WELTMEISTER
- 56 DIE TECHNIK DES DBR1 – MODELL 1958

.. FIAT 131 ABARTH RALLY ÜBERFLIEGER



VON JOHN DAVENPORT · FOTOS: MCKLEIN (16)



Der Fiat 131 Abarth Rally gab 1976 sein Debüt in der Rallye-WM und gewann in den Jahren bis 1980 (seiner letzten Werkssaison) drei Herstellertitel und zwei Fahrerweltmeisterschaften mit Markku Alén (FIA-Cup) und Walter Röhrl.

Der Erfolg der Limousine mit Frontmotor und Hinterradantrieb überraschte damals die Fachwelt, denn die erfolgreichsten Rallye-Autos der vorangegangenen zehn Jahre hatten Heckmotoren (Porsche, Alpine) oder Mittelmotoren (Lancia Stratos). Doch dank geschickter Ingenieursarbeit und eines umfangreichen Testprogramms in Verbindung mit einem erfahrenen Team und hervorragenden Fahrern konnte sich die „Familienlimousine“ über Jahre hinweg an der Spitze behaupten.

Lancia war bereits 1969 Teil des Fiat-Imperiums geworden, aber die Marketing- und Sportaktivitäten der beiden Hersteller blieben getrennt. In den Jahren 1973 und 1974 war Abarth an zwei Projekten mit Mittelmotoren beteiligt, von denen eines der Lancia Beta Montecarlo 3200 V6 mit aufgeladenem 3,5-Liter-Motor war. Abarth baute das Triebwerk und die Getriebeeinheit dieses Wagens in eine Fiat-131-Limousine mit stark vergrößerten Radkästen und einem massiven Heckflügel ein. All dies wurde von Giorgio Pianta überwacht, der das Modell im Oktober 1975 zum Sieg im Giro d'Italia fuhr. Das Auto war ein Testträger für viele Ideen und Konzepte, die schließlich beim 131 Abarth zur Anwendung kamen. Mario Colucci, der für einen Großteil der Entwicklung des 124 Abarth Rallye verantwortlich zeichnete, arbeitete bereits an dem neuen Rallye-Rennwagen und ließ Prototypen bauen.

LINKS Markku Alén hob 1979 auf dem Weg zu seinem zweiten Sieg in Folge bei der 1000 Seen mächtig ab. 1980 gelang ihm und dem Fiat 131 Abarth dann sogar der Hattrick in Finnland.

OBEN Fiats großes Engagement in der Rallye-WM spiegelte sich in der großen Zahl an bestens ausgestatteten Servicefahrzeugen wider. Sie sorgten dafür, dass die 131 Abarth vor und während einer Rallye immer bestens präpariert waren.

Entscheidend aus Fiats Sicht war, dass ab dem Beginn der Saison 1976 keine Mehrventil-Zylinderköpfe mehr verwendet werden durften, für deren Zulassung nur eine sehr kleine Stückzahl von Autos notwendig gewesen war. Zudem konnten nun Limousinen direkt in die Gruppe 4 homologiert werden, die bisher nur für Sportwagen wie den 124 Spyder, den Alpine A110 und den Lancia Stratos bestimmt war. Statt bisher 1000 musste Abarth – zusammen mit dem Karosseriehersteller Bertone – jetzt also nur noch 400 Exemplare des 131 für die Homologation bauen.

Die gesamte Konstruktion und Entwicklung des 131 Abarth war exakt durchgeplant. Nicht weniger als drei Lösungen wurden für die Hinterachse und ihre Lage in der Karosserie in Betracht gezogen. Die Standardmodelle 131 und 132 verwendeten beide eine angetriebene Hinterachse, die von Doppellänglenkern mit unterschiedlicher Länge gesteuert wurde. Die Doppellänglenker waren mit einer Panhard-Stange verbunden, die Schraubenfedern und Dämpfer wirkten direkt auf die Achse. Bei den drei getesteten Lösungen handelte es sich um eine Starrachse wie beim Serienauto, eine De-Dion-Achse und ein System, das man in ähnlicher Form bereits beim 124 Spider Abarth verwendet hatte. Letzteres, eine Einzelradaufhängung mit Querlenkern und McPherson-Federbeinen, wurde schließlich beim 131 Abarth übernommen. Die Stabilisatoren an der Vorder- und Hinterachse hatten Einfluss auf die Fahrwerksgeometrie, da sie als verstellbare Federbeine fungierten, mit deren Hilfe die Vorspur und die Ausrichtung des Fahrzeugs verändert werden konnten. Zudem konnten die vorderen und hinteren Verstrebungen



verstellt werden, um die Bodenfreiheit des Wagens nach Wunsch anzupassen. Somit war der 131 Abarth für die Schotterpisten der Akropolis-Rallye ebenso gut gewappnet wie für die Asphalt-Prüfungen in Monte Carlo und in Korsika.

Beim Motor setzte Abarth auf obenliegende Nockenwellen, sechzehn Ventile, vier Zylinder und zwei Liter Hubraum – ähnlich also wie beim Triebwerk des 124 Spyder Abarth. Der einzige Unterschied: Die Zylinderkapazität beim 131er wurde von 1839 auf 1995 Kubikzentimeter gestreckt. Damit hatte der 131er ungefähr 220 Pferdchen unter der Haube. Anfangs waren die Motoren mit Weber-Doppelvergasern ausgestattet, aber bald testete man Einspritzsysteme von Kugelfischer und Spica.

Die vielleicht wichtigste Neuerung bei der Konstruktion des 131 Abarth war die häufige Verwendung nichtmetallischer Teile, wie sie auch bei den Rivalen Stratos und Alpine zum Einsatz kamen. Unter der Leitung von Sergio Limone wurde fast alles, was aus Fiberglas hergestellt werden konnte, aus diesem Material angefertigt, darunter die Motorhaube, Flügel, Flügelverlängerungen und Spoiler. Bei den Türen und der Trennwand zwischen Cockpit und Kofferraum kam Aluminium zum Einsatz. Überraschenderweise reduzierten diese Änderungen kaum das Gesamtgewicht des Wagens, verlagerten jedoch den Schwerpunkt nach unten.

Dieser niedrige Schwerpunkt sorgte in Verbindung mit der ausgeklügelten Aufhängung für ein hervorragendes Fahrverhalten. Als der 131 Abarth im Frühjahr 1976 nach wochenlangen Tests der Öffentlichkeit vorgestellt wurde, gab Markku Alén zu Protokoll, die Einzelradaufhängung sei so gut, dass man bei der Fahrt über holprige Pisten das Gefühl bekäme, das Auto würde jeden Moment auseinanderbrechen.

Mit dem 131 Abarth wollte Fiat seinen Händlern und Importeuren ein Rallye-Auto für nationale Events zur Verfügung stellen, das der Straßenversion möglichst ähnlich war. Es war eigentlich gar nicht vorgesehen, dem Lancia Stratos im Kampf um den WM-Titel Konkurrenz zu machen. Bezeichnend dafür: Das Auto wurde erstmals auf einer Veranstaltung im Rahmen der Monte Carlo 1976 präsentiert – während Sandro Munari auf einem Stratos die eigentliche Rallye gewann. Am 1. April folgte die Homologation durch die FIA. Zwei Wochen später belegten Alén und Fulvio Bacchelli bei der Rallye Elba, einer EM-Veranstaltung, die Plätze eins und zwei. Seine WRC-Premiere gab der 131 Abarth dann Ende Juni bei der Rallye Marokko; auf den langen Wüstenabschnitten hatte Alén Probleme mit den Dämpfern und kam über einen zwölften Gesamtrang nicht hinaus. Schon bei der darauffolgenden Rallye in Finnland fuhr Alén den Wagen erstmals zu einem Sieg in der Weltmeisterschaft; allerdings konnte man weder in Sanremo (drei DNFs) noch in Großbritannien (zwei Autos draußen) daran anknüpfen.

1977 wurde Abarths Fahrerriege durch die Neuzugänge von Jean-Claude Andruet und Bernard Darniche vom Fiat-France-Team sowie Timo Salonen von Fiat Finnland erheblich verstärkt. Beim ersten Lauf in Monte Carlo holte Andruet dann auch prompt Platz zwei hinter Munari, nachdem Alén, Verini und Bacchelli allesamt ausgeschieden waren. In Portugal stellte Alén die Hackordnung mit einem Sieg wieder her, in Neuseeland wurde er Dritter hinter seinem Teamkollegen Bacchelli und Ari Vatanen im Ford. Der Zweikampf zwischen dem 131 Abarth und dem Escort RS 1800 war somit in vollem Gange.

Bei der Akropolis-Rallye ging Fiat mit einer neuen, unzureichend getesteten Antriebswelle an den Start und musste den Escorts den Vortritt lassen. In Finnland hatte man mit zahlreichen Motor- und Getriebe-problemen zu kämpfen, doch immerhin holte Salonen Platz zwei. Beim Critérium du Québec in Kanada

LINKS OBEN Auf diesem Foto von 1975 ist die Endmontage eines 131-Mirafiori-Prototyps in der technischen Entwicklungsabteilung von Abarth zu sehen. Knallharte Testprogramme waren ein Schlüsselement für den späteren großen Erfolg des Modells.

LINKS UNTEN Dieses Bild veranschaulicht vielleicht besser als jedes andere die Größe des Fiat-Rallyeprogramms: Einsatz- und Trainingswagen vom Typ 131 in der Werkstatt der Abarth-Rennabteilung in Turin, 38 Corso Marche.

UNTEN Vor dem Start zur Marokko-Rallye 1976 führt Markku Alén Jeremy Ferguson, den Rennleiter von Dunlop, stolz um sein Kraftpaket vor. Von drei gestarteten Fiats kam bei diesem ersten Einsatz auf extrem rauen Schotterpisten nur das Auto von Alén ins Ziel.





OBEIN Gut beschirmter Kriegsrat während des Critérium du Québec 1977: Von links nach rechts zu sehen sind Christian Geistdörfer, Daniele Audetto, Amilcare Ballestrieri und Walter Röhl. Es war erst Röhl's zweiter Einsatz für Fiat, der nach anfänglicher Führung auf der zweiten Etappe mit einem Motorschaden endete.

RECHTS OBEIN Mit ihren Schulmädchenzöpfen mag Michèle Mouton 1978 noch nicht wie ein ernsthafter Konkurrent gewirkt haben. Doch zeigte sie schon bald, was sie drauf hatte: Bei der Rallye d'Antibes (Foto ganz oben) fuhr sie hinter den Werks-Lancia-Stratos von Darniche und Bettega auf Platz drei.

RECHTS UNTEIN Die Safari gehörte nach seinem ersten Start im Opel Kadett GT/E 1976 – als ein Unfall mit einem Privatwagen ihn ins Aus beförderte – nicht zu den Lieblingsevents von Walter Röhl.

revanchierten sich die Italiener dann mit einem Doppelsieg: Salonen gewann vor Simo Lapinen, der im Februar bei der Rallye Schweden zum Team gestoßen war.

In den nächsten beiden Läufen spielten Fiat und die „französische Fraktion“ im Team ihren jeweiligen Heimvorteil voll aus. Bei der Rallye Sanremo konnten die 131er mit Andruet, Verini und dem Semi-Werksfahrer Tony Fassina sogar einen Dreifacherfolg verbuchen. Der Auftritt bei der Rallye Korsika fiel fast ebenso dominant aus: Darniche siegte, Bacchelli wurde Dritter und Francis Vincent auf einem Wagen von Fiat France Fünfter; Lelo Pinto und Tony Carello belegten in ihren Stratos die Ränge zwei und vier. Somit war die Herstellerwertung bereits vor dem letzten WM-Lauf zugunsten von Fiat entschieden. Da man möglichst viele Erfahrungswerte mit dem Auto sammeln wollte, traten zur Rallye Großbritannien dennoch nicht weniger als sechs 131 Abarth an: Alén, Verini und Salonen schieden aus, Lampinen wurde Siebter, Timo Mäkinen Elfter und Bacchelli Siebzehnter.

Dass Abarth bei einem fünftägigen Event wie der Rallye Großbritannien mit einem halben Dutzend Autos an den Start gehen konnte, zeigt die extrem gute Organisation des Teams. Rallye-Autos, Recce-Fahrzeuge und Servicetransporter wurden im Werk an der Corse Marche gleichsam in „Fließbandarbeit“ hergestellt. Hinter der Logistik bei den Einsätzen standen Leute wie Cesare Fiorio und Daniele Audetto, die wiederum fähige Helfer wie Ninni Russo und Gianfranco Silecchia an ihrer Seite hatten. Die Lancia-Mechaniker hatten seit Mitte der 60er Jahre Erfahrungen auf großen internationalen Rallyes gesammelt, ihre Kollegen von Fiat seit 1969. Pianta und Limone spulten mit unermüdlichem Arbeits-eifer ihre Testprogramme ab. Zu guter Letzt profitierte Fiat auch von der Tatsache, dass der 131 Abarth das am einfachsten zu wartende Rallyeauto jener Jahre war.



WM-SIEGE DES FIAT ABARTH 131 1976 BIS 1981

	RALLYE	LAND	JAHR	FAHRER	COPILOT
1	1000 Seen	Finnland	1976	Markku Alén	Ilkka Kivimaki
2	Vinho do Porto	Portugal	1977	Markku Alén	Ilkka Kivimaki
3	South Pacific Rallye	Neuseeland	1977	Fulvio Bacchelli	Francesco Rossetti
4	Critérium Molson du Québec	Kanada	1977	Timo Salonen	Seppo Harjanne
5	Sanremo	Italien	1977	Jean-Claude Andruet	Christian Delferrier
6	Tour de Corse	Frankreich	1977	Bernard Darniche	Alain Mahé
7	Vinho do Porto	Portugal	1978	Markku Alén	Ilkka Kivimaki
8	Acropolis	Griechenland	1978	Walter Röhl	Christian Geistdörfer
9	Rajd Polski	Polen	1978	Antonio Zanini	Juan Petisco
10	1000 Seen	Finnland	1978	Markku Alén	Ilkka Kivimaki
11	Critérium Molson du Québec	Kanada	1978	Walter Röhl	Christian Geistdörfer
12	Tour de France Automobile	Frankreich	1978	Michèle Mouton	Françoise Conconi
13	Tour de Corse	Frankreich	1978	Bernard Darniche	Alain Mahé
14	1000 Seen	Finnland	1979	Markku Alén	Ilkka Kivimaki
15	Monte Carlo	Monaco	1980	Walter Röhl	Christian Geistdörfer
16	Vinho do Porto	Portugal	1980	Walter Röhl	Christian Geistdörfer
17	Codasur	Argentinien	1980	Walter Röhl	Christian Geistdörfer
18	1000 Seen	Finnland	1980	Markku Alén	Ilkka Kivimaki
19	Sanremo	Italien	1980	Walter Röhl	Christian Geistdörfer
20	Vinho do Porto	Portugal	1981	Markku Alén	Ilkka Kivimaki



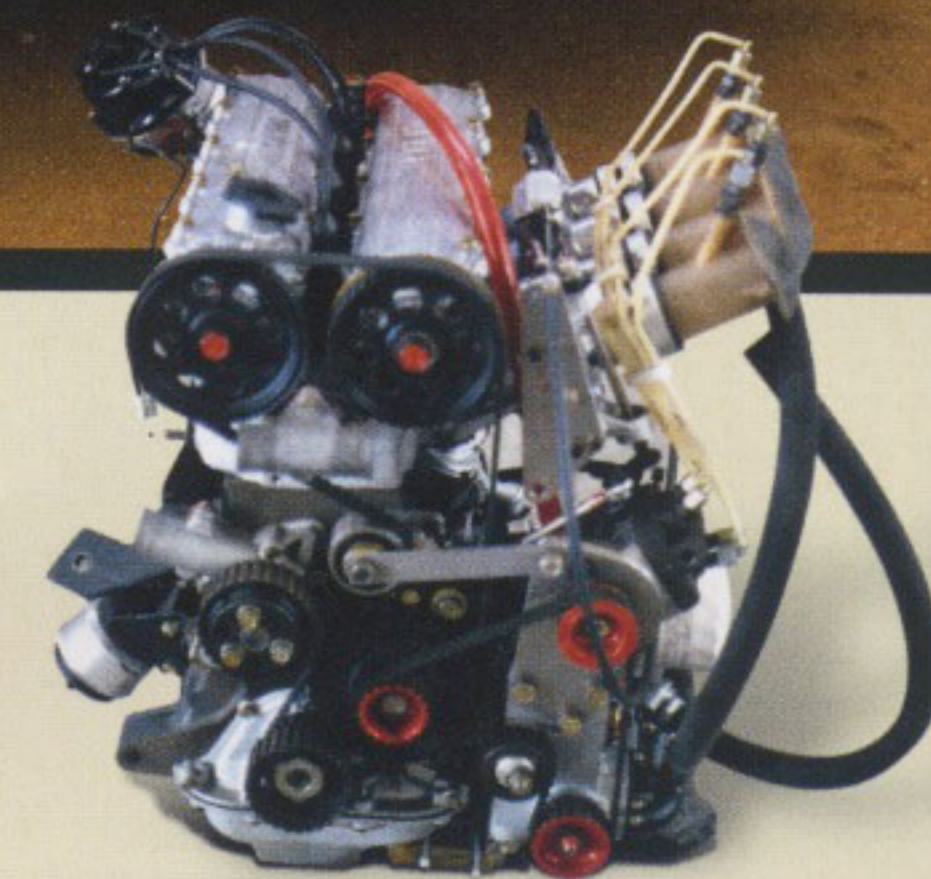
LINKS OBEN Vor der Safari von 1979 (links) konnten Christian Geistdörfer und Walter Röhrl noch die Schönheiten Kenias genießen, doch der Verlust der Windschutzscheibe während der Rallye (rechts) war nicht dazu angetan, Röhrls Abneigung gegenüber dem afrikanischen WM-Lauf zu beenden. Immerhin landeten die Deutschen als eines von drei Fiat-Teams unter den ersten Zehn.

LINKS UNTEN Gab es vorab keine Trainingsmöglichkeiten, war der 131 Abarth nicht in seinem Element. Doch bei der Sanremo von 1979 konnte man ihn – hier mit Attilio Bettega – auf Asphalt wie Schotter sofort und einfach ans Limit bringen. Der Italiener landete auf Platz drei.

Für die Saison 1978 unterzeichnete Walter Röhrl bei den Italienern. Röhrl hatte schon im September 1977 bei der Rallye San Martino di Castrozza seinen ersten Einsatz in einem 131 Abarth, wo er mit einem vierten Gesamtrang beeindruckte. Sein Programm für 1978 umfasste einige ausgesuchte WM-Läufe, bei denen er sich mit dem 131 Abarth gute Chancen ausrechnete, sowie neun Einsätze mit einem Stratos in Deutschland. Mit Platz vier in Monte Carlo, Platz sechs in der RAC-Rallye und zwei Siegen in Griechenland und Kanada zog sich Röhrl sehr gut aus der Affäre; dazu kamen vier Siege in der deutschen Meisterschaft. Alén gewann in Portugal (zum zweiten Mal in Folge) und Finnland und holte sich den FIA-Cup für Rallyefahrer, den Vorläufer des Fahrertitels. Darniche konnte auf Korsika einen weiteren Sieg für den 131 Abarth verbuchen. Der Herstellertitel ging erneut an Fiat, Opel wurde mit 34 Punkten Rückstand Zweiter.

Die Entscheidung, 1979 mit einem vollwertigen Team bei der Safari-Rallye anzutreten, dürfte Abarths Budget stark strapaziert haben. Jedenfalls fielen die Italiener bei den WM-Läufen jenes Jahres eher durch Abwesenheit als durch Siege auf. Bei der Rallye Monte Carlo lag Ford auf Siegeskurs, doch Hannu Mikkola erhielt eine Speeding-Strafe und Björn Waldegård wurde auf der vorletzten Etappe von Felsbrocken auf der Straße eingebremst, sodass am Ende Darniche im Stratos gewann. Alén kam als bester Fiat-Fahrer auf Platz drei, rund vier Minuten hinter dem Escort – kein guter Saisonauftakt für den 131 Abarth. In Schweden siegte Stig Blomqvist vor Waldegård, Alén wurde Vierter. Bei der Safari-Rallye brachten Alén, Röhrl und Munari ihre Autos alle in den Top Ten ins Ziel, aber Aléns dritter Platz reichte nicht aus, um den Rückstand in der Herstellerwertung wettzumachen.

Ford hatte in Portugal einen Doppelsieg errungen und gewann auch in Griechenland und Neuseeland. Erst bei der 1000-Seen-Rallye konnte Alén triumphieren – dicht gefolgt von den Escorts. Der nächste Lauf in Kanada ging wieder in Ford. Bei der Sanremo belegte Röhrl hinter dem Stratos von Tony Fassina Platz zwei. Auch in Korsika hatte Lancia die Nase vorn; die Escorts traten dort nicht an, aber ein fünfter Platz von Michèle Mouton im 131 Abarth war zu wenig, um Ford den Herstellertitel noch streitig zu machen. Waldegård gewann den in diesem Jahr erstmals vergebenen Fahrertitel, bester Fiat-Pilot wurde Alén auf Rang drei.



FIAT ABARTH 131 TECHNISCHE DATEN

Motor	Vierzylinder-Reihen-Frontmotor
Hubraum & Leistung	1995 ccm; 230 PS/171,5 kW
Bohrung & Hub	84 mm x 90 mm
Ventiltrieb	Obenliegende Nockenwellen; 4 Ventile pro Zylinder
Einspritzung	Mechanisch, Kugelfischer
Getriebe	Fünfgang manuell; Hinterradantrieb
Vorderradaufhängung	McPherson, Querlenker und -Spurstange, Stabilisator (einstellbar)
Hinterradaufhängung	McPherson, Quer- und Längslenker, Stabilisator (einstellbar)
Karosserie	Stahlkarosserie und integrierter Überrollkäfig; Türen und hinteres Schott aus Aluminium; Kunststoffkotflügel, Motorhaube und Heckklappe mit Spoilerlippe
Bremsen	Scheibenbremsen an allen vier Rädern
Fahrzeuggewicht	980 kg
Lenkung	Zahnstange
Länge & Breite	4158 mm & 1719,5 mm



1980 wollten die Italiener wieder ganz oben stehen. Für die ersten beiden Rallyes ergänzte man das ohnehin schon starke Team um Röhrl und Alén mit Björn Waldegård, der danach zu Mercedes wechselte. Aber es war Röhrl, der die Rallye Monte Carlo gewann und damit für den ersten Sieg eines heckgetriebenen Autos mit Frontmotor seit zwanzig Jahren sorgte – zuletzt hatte 1960 ein solches Fahrzeug die Monte gewonnen, beim legendären Triumph von Walter Schock im Mercedes 220 SE. Beim nächsten Lauf in Schweden wurden nur Punkte für die Fahrer vergeben; Waldegård belegte Platz drei und sicherte sich damit einige wichtige Zähler im Kampf um die Weltmeisterschaft. In Portugal holte Röhrl seinen zweiten Saisonsieg. Zur Safari-Rallye schickte Fiat einen 131er für Lokalmatador Robin Ulyate, der jedoch ausschied. Nach Problemen mit der

LINKE SEITE

OBE In seiner ersten vollen Fiat-Saison (1979) gewann Walter Röhrl vier deutsche Meisterschaftsläufe und kam in Brasilien sowie hier in Sanremo auf Platz zwei – nur geschlagen vom Lancia Stratos von Tony Fassina.

UNTEN LINKS 1980 war ein denkwürdiges Jahr für Fiat und Röhrl: Es brachte den ersten WM-Titel für den Regensburger und den Sieg von Fiat in der Herstellerwertung. Röhrl war bereits famos in die Saison gestartet – mit einem Sieg bei der „Monte“ im nun blau-weiß lackierten 131.

UNTEN RECHTS Bei der Ankunft in Monaco nutzten die drei Top-Crews und Michèle Mouton Röhrls 131 als improvisiertes Podest. Mouton, die als Siebte auch den Ladies Cup holte, trägt einen schwarzen Overall, hinter ihr ist Björn Waldegård (Dritter auf Fiat) und rechts von ihr Bernard Darniche (Zweiter für Lancia) zu erkennen. Röhrl sitzt mit dem bärtigen Hans Thorzelius, Waldegårds Copilot, auf dem Dach.

DIESE SEITE

OBE Markku Alén wirbelt auf einer der Toskana-Prüfungen der Sanremo von 1981 viel Staub auf und wird am Ende Neunter. Bis auf zwei Rallyes 1982 in Finnland war dies der letzte große Auftritt eines 131 Abarth. Der Audi Quattro mit Allradantrieb war auf der Bühne erschienen, und ab April 1982 wechselte der Finne in den neuen 037 Rallye von Lancia; Röhrl tat es ihm 1983 gleich.

Kraftübertragung mussten sich Alén und Röhrl bei der Akropolis-Rallye mit den Plätzen drei und fünf zufriedengeben. In Argentinien gewann dann wieder Röhrl, gefolgt von Mikkola im Mercedes 500 SLC und Carlos Reutemann auf einem weiteren 131 Abarth.

Bei der 1000-Seen-Rallye trat Fiat mit einem Auto für Alén an, der dort seinen vierten Sieg auf heimischem Boden und den dritten in Folge holte. Auch nach Neuseeland entsandte Fiat nur einen 131er, diesmal für Röhrl. Der führte gegen Ende der zweiten Etappe, als Reifenhersteller Pirelli auf dem materialmordenden, mit Kies bedeckten Kurs der Nachschub ausging; trotzdem schaffte es Röhrl, Platz zwei nach Hause zu fahren. Bei der Sanremo ging Röhrl mit einem besonders leichten 131er an den Start, um die Escorts auf den Asphaltstrecken auf Distanz zu halten, und holte sich Saisonsieg Nummer vier; Alén fiel mit Motorschaden aus. Auch in Korsika setzte Röhrl auf das Leichtgewicht und belegte Platz zwei. Das reichte für beide WM-Titel. Auf die RAC-Rallye verzichteten die Italiener dann. Dafür schickten sie bei der Rallye an der Elfenbeinküste ein Auto für Sandro Munari ins Rennen, der unter schwierigen Bedingungen Sechster wurde.

Mit der Einführung der neuen Regeln für die Gruppe A und Gruppe B sollte 1982 eine neue Ära im Rallyesport anbrechen. Bei Abarth arbeitete man bereits mit Hochdruck an der Entwicklung des Lancia Rally 037. Der 131 Abarth wurde weiter eingesetzt – Alén gewann mit dem Wagen 1981 die Rallye Portugal und wurde Zweiter in Finnland –, aber die glorreichen Zeiten waren vorbei. In Erinnerung ist der 131er bis heute geblieben, weil das Abarth-Team mit diesem konventionellen Auto neue Maßstäbe in der Rallye-WM setzte. In puncto Leistung, Vorbereitung und Service vor Ort legten die Italiener die Messlatte ein deutliches Stück höher. ☘