

5 anni dopo l'ultima pagina della «124 sport»

## Lo spider che impose la Fiat ai rallies



**G**li spider di Rubbieri-Cavriani, Paganelli-Russo, Trombotto-Bossola, e Rattazzi-Fassat hanno rispettivamente questi numeri di targa: TO D 01061, TO D 01062, TO D 01063 e TO D 01064. Siamo a Montecarlo per il Rally del '70 ed il fatto non può passare inosservato. Per la prima volta infatti la Fiat esce allo scoperto nel mondo dei rallies.

Pochi giorni prima, il suo «deus ex-machina», ing. Sguazzini, si era ancora una volta preoccupato di rilasciare interviste a destra e a manca sostenendo la non ufficialità di un reparto rallies della Fiat il cui intervento si sarebbe limitato come sempre all'assistenza ai clienti privati, ivi compresi quella decina di equipaggi diciamo così privilegiati per essersi distinti in passato nella loro attività rallistica.

Ma a Montecarlo le macchine portano targhe troppo simili perché sia frutto del caso ed i piloti più in vista sono stati notati mentre provavano con muletto pressoché uguali alle vetture da corsa, pure di provenienza clandestino-torinese.

La Fiat-rally è nata, checché ne dicano i suoi fautori.

Negli anni precedenti, delle vetture torinesi si era iniziato a parlare dopo l'uscita sul mercato della berlina 124, nel 1966, una vettura subito congeniale ai rallisti per la sua robustezza, facilità di guida e soprattutto prezzo contenuto anche nei ricambi (una caratteristica ben nota anche all'utente comune e la cui fama vacillerà solo dopo l'ingresso nelle corse dell'Abarth). Un successo anche sportivo quindi, pur se limitato a vittorie di classe. Un successo che soprattutto aveva costretto moralmente i dirigenti della Casa madre ad interessarsi, loro malgrado, alle corse creando in breve la meritissima nomina (diventata ad un certo punto persino mito) delle assistenze veramente al servizio dei clienti sportivi.

Mancava comunque la vera macchina, vincente, quella vettura capace con risultati eclatanti di attirare l'attenzione dei grandi settimanali e soprattutto anche dei quotidiani non solo sportivi. Nasce così l'equivoco dell'impegno nelle corse solo in funzione della valorizza-

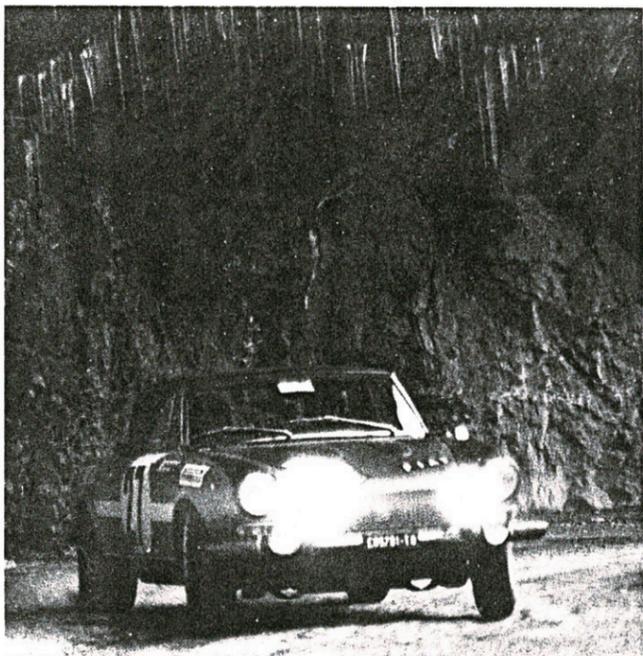
zione dei propri prodotti come esaltazione della grande serie, un'immagine che affascina anche i pubblicitari che in verità erano convinti che questo fosse possibile anche non vincendo in assoluto.

Per i rallies poi era già tempo di «boom» perché la Porsche si esibiva nel bis consecutivo a Montecarlo con vetture da 240 CV e l'Alpine aveva già pronta la berline degli anni '70, quell'A 110 che sarà poi capace di imprese di favola. La stessa Lancia infine cercava continuamente di migliorare la propria HF 1600, ma già si parlava di questo coupé come di un inevitabile tramonto (che sarà comunque il suo momento migliore).

In casa, la produzione di serie Fiat non offriva un grande, anche a voler essere ottimisti. L'unica vettura che poteva leggermente elevarsi sulle altre era lo spider 1400 che già da un paio d'anni in Gr. 3 alcuni privati avevano trovato soddisfacente se non fosse pesata tanto rispetto alla scarsa potenza.

Venne scelta comunque come cavallo di battaglia e nel se-





Protagonisti al Sanremo '68, Trombotto-Bossola con questo spider Fiat 1400. E' appena un anno che questa vettura corre, e già diversi privati le hanno messo gli occhi addosso

Con il 1970, la Fiat fa il suo ingresso (di nascosto) nei rallies con una squadra pressoché ufficiale. Paganelli-Russo sono campioni italiani correndo con il 1400 poi con il 1600. Sotto l'Alcide in Svezia nel '71

greto di Corso Giulio Cesare si incominciò ad ipotizzare i miglioramenti. Anche gli aiuti esterni erano graditi. Le modifiche e le esperienze dei preparatori che in passato avevano visto i «privati veri» venivano tesaurizzate. Tutto era

Al Rally dell'Isola d'Elba però lo spider vince. E' Paganelli, già con Russo, ad approfittare della squalifica dell'HF di Barbasio-Mannucci e d'improvviso una Fiat si trova in testa al campionato italiano. E' un momento imbarazzante, un'occasione da non perdere anche a rischio di uscire allo scoperto. La

grande stampa poi, con quel suo scarso interesse per questa inaspettata situazione di vertice della Fiat contribuisce senza saperlo da stimolo polemico.

«Vinceremo anche con le nostre macchine di grande serie» si grida in segno di sfida da Torino e intanto lo spider diventa 1600 ed i suoi cavalli sono già oltre 140, solo una decina di meno di quelli della Lancia. In più viene chiesto allo specialista scandinavo Lindberg di fare un poco da maestro e di correre qualche gara.

Qualcuno si chiede «ma allora, anche questo è un cliente sportivo cui non offrite nulla salvo le spese di trasferta?» Sguazzini risponderà affermativamente sostenendo che si tratta di un tecnico della Pirelli svedese e che, vista la distanza da cui proviene, le spese saranno in proporzione... Sui campi di gara però i «clienti superassistiti» cominciano ad avere assistenze più frequenti e soprattutto diversificate da quelle della grande massa degli altri, ed i risultati non si fanno attendere.

A fine anno Paganelli e Russo sono campioni italiani ed



Nel '72, arriva in squadra Pinto, e già a Montecarlo va fortissimo. A fine anno sarà campione europeo. In pista a Misano, appare il prototipo della 1800 Abarth, alla guida di Paganelli. Sotto, la stessa vettura al Rally dell'Acropoli '73



Sotto a sinistra, la stagione '72 è la prima della grandeur. In squadra anche le triestine Tominz-«Mamolo», campionesse italiane e poi europee

Nel mondiale lo spider (e la Fiat) colgono il primo successo all'Acropoli, con Lindberg-Eisendle che si ripetono poi all'Alpenfahrt (foto sotto). Nel campionato italiano, invece, niente da fare per Trombotto, sconfitto per il secondo anno consecutivo da Barbasio



adesso diventa più difficile nascondersi dietro al paravento dell'assistenza ai clienti. Si continua a negare l'esistenza di un reparto corse Fiat, però quella che era una sezione speciale facente capo alla Divisione Marche Associate del Gruppo Produzioni Automobilistiche assume la denominazione di Assistenza Vetture Rally. Ne fanno parte circa 50 persone con 8 furgoni 238 e diverse berline per gli spostamenti rapidi.

Si continua a far correre la Fiat 125 nel Gr. 1, ma tutti gli sforzi sono chiaramente tesi a migliorare lo spider che dopo il successo '70 deve diventare assolutamente il cavallo di battaglia nella sfida interna con la Lancia che è già un fatto, non più un'ipotesi.

Con cento chili di meno (portiere e cofani in plastica), tettuccio rigido e soprattutto l'adozione di un differenziale autobloccante ci si comincia ad illudere. Eppoi i cavalli sono già 150, e adesso tutti fatti in casa perché dall'esterno si è già attinto tutto quello che serviva per imparare. Il bis nel campionato però non arriva nonostante con Trombotto ci si fosse

un poco illusi di farcela. Tutto svanisce in un capotamento al Rally del Conero ed è Barbasio a vendicarsi del titolo mancato l'anno prima.

Adesso però non ci sono più dubbi. La Fiat nei rallies c'è dentro fino al collo e nonostante ancora per molto tempo siano i piloti ad iscriversi col proprio nome come concorrenti, dall'estero gli organizzatori per i loro contatti fanno già capo sempre e comunque a Torino.

Ciò nonostante si continua sulla strada del non voler ammettere l'evidenza, concentrando tutti i propri sforzi nella negazione assoluta di intendere le corse come fatto a sè stante, ma solo in funzione del prodotto a disposizione. Con la Lancia poi la sfida si colora di giallo allorché in Fiat si ingaggia Lello Pinto, ben deciso e vendicarsi della lunga inutilizzazione patita nel clan HF.

Ora la Fiat ha uno squadrone-monstre e può puntare addirittura a tutti i campionati con un dispendio di energie che fa sbarrare gli occhi agli avversari. Anche un equipaggio femminile è entrato in squadra, de-

stinato poi a risultati oltre ogni più rosea previsione.

Pinto e lo spider diventano una carta vincente. L'europeo viene vinto in un baleno, così come la Mitropa Cup. All'estero, la Fiat Rally diventa una realtà tanto più che anche in prove mondiali di grande risonanza, come l'Acropoli e l'Alpenfahrt si coglie il successo assoluto grazie a Lindberg-Eisendle. E' una grande annata nonostante in Italia non si riesca ancora una volta a bissare l'exploit di Paganelli perché è ancora Barbasio a ripetersi e Trombotto ad uscire battuto in extremis.

Ma adesso dello spider si vuol fare qualche cosa di imbattibile. Nell'aria da qualche tempo c'è odore di un motore più potente, di un prototipo di una nuova versione del 1600 portata a 1800.

Così è e agli inizi del '73 la squadra ufficiale si presenta per il Montecarlo con lo squadrone e le nuove macchine 1800 diventate ufficialmente Abarth. I muletti vengono venduti qua-

**Carlo Cavicchi**

SEGUE