Autoretro

Autoretro

LE N° 1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - JUIN 2009 N° 332

F: 5,20 € - Bel: 5,80 € - AND: 5,20 € - Can: 9,95$ca - Esp: 6,20 € - GR: 6,20 € - Dom: 6,20 € - ITA: 6,20 € - LUX: 6 € - MAR: 60DH - PORT: 6,20 € - CH: 9,80FS - NCAL(s): 750xpf - NCAL (a): 1800xpf - POL (s): 800xpf - POL (a): 2000xpf

P. 48 **DOSSIER JAGUAR**
LES BERLINES À REDÉCOUVRIR

P. 56 **SAAB 900**
LE GUIDE D'ACHAT

P. 64 **PORSCHE 911** (1988-93)
LE VRAI PRIX

P. 20

MAZDA MX-5

20 ans de succès

FACEL 6 - LOTUS ELAN - FIAT 131 ABARTH GR.4

P. 32

P. 60

P. 72

P. 42

ALFA DUETTO

LE TEST DES 1 000 KM

ÉDITIONS LVA

332 - F: 5,20 €

Fiat 131 Abarth Rally Gr.4, 1978

Forza !

De 1977 à 1980, Fiat a régné en maître sur les rallyes du championnat du monde grâce à une brique sur roues : la 131 Abarth Rally Gr.4. Avec elle, les meilleurs pilotes du moment ont pu entendre un public passionné leur crier, au bord de chaque spéciale, le fameux mot d'encouragement italien. C'est toute cette ambiance que nous retrouvons aujourd'hui, avec une "Alitalia" d'époque !

L'intégration de la marque Lancia dans le giron Fiat en 1969 ne s'est pas faite sans forceps, surtout pour ce qui touche le sport automobile. A cette époque, la Fulvia HF est une redoutable compétitrice qui a encore quelques victoires à remporter avant de céder la place, en 1974, à la Stratos HF, expressément conçue pour la course, et qui allait régner pendant trois ans. Un succès dont aurait pu alors se féliciter le groupe Fiat, si la marque mère n'avait elle aussi engagé sa 124 Abarth Rally ! Celle-ci s'avère pourtant diablement hargneuse avec la gagne au fond de la culasse (trois premières places au Portugal en 1974 !), mais un cran sous la Stratos, plus agile et puissante. Sorte de Poulidor automobile, éternelle seconde, la 124 Abarth tire sa révérence en 1976, et le groupe Fiat recentre son activité en compétition : la Stratos étant en fin de carrière, Lancia est renvoyée vers l'endurance (avec un programme pour la Beta Montecarlo pour commencer), tandis que la berline Fiat 131 devient la nouvelle bombe des rallyes.

1 POSTE DE PILOTAGE
Le tableau de bord est digne d'un avion, mais on finit par s'y retrouver ! Le volant d'origine est authentifié par ses inscriptions.

2 BÂCHE À HUILE
Avec un graissage par carter sec, la réserve d'huile se trouve dans le coffre.

Piquée par le Scorpion

Présentée en novembre 1974, la 131 remplace la berline 124 selon la même recette stylistique : une brique à roulettes pour toute la famille ! Voiture classique, rien ne la destine à la course… si ce n'est le marketing. Une 131 prend donc la direction des ateliers Abarth, devenus département compétition du géant turinois en octobre 1971. A part la plateforme, tout est repris en profondeur. La mécanique 4 cylindres est portée à 2 litres et 140 ch DIN, la culasse en aluminium comportant 16 soupapes. La carrosserie voit se greffer sur ses nouveaux éléments en polyester (sauf le toit, les portes et la face arrière support de feux) nombre d'appendices aérodynamiques et prises d'air, le tout reposant sur des jantes Cromodora. Voilà, en gros, la nouvelle Fiat 131 Abarth Rally "Stradale" commercialisée à 400 exemplaires et présentée au salon de Genève de mars 1976 (homologation en novembre 1975). Evidemment, le modèle de compétition sera bien différent, le groupe 4 permettant quand même quelques fantaisies par rapport au modèle d'origine...

Une cinquantaine d'exemplaires retournent au département sport pour enfiler le survêtement : injection Bosch-Kügelfisher (au lieu du ridicule carburateur Weber 34), grosses soupapes, vilebrequin nitruré… La puissance atteint un plus respectable 215 ch DIN. Mais dès 1977, les aménagements techniques ne vont cesser d'évoluer jusqu'à 1980 : carter sec, échappement 4 en 2 en 1, boîte de vitesses Colotti puis CIMA, toutes à 5 rapports, puissance culminant à 230 ch DIN. Avec sa 131 Abarth Rally, Fiat va rafler la mise partout : champion du monde des constructeurs en 1977, 1978 et 1980, ne concédant que l'année 1979 à l'ennemi du moment, Ford. Les plus grands pilotes ont brillé à son volant : Sandro Munari, Marku Alen, Simo Laminen, Timo Salonen, Timo Mäkinen, Michèle Mouton, Henri Toivonen, Jean-Claude Andruet,

VITRES AVANT
Réalisées en plastique, elles sont du type compétition avec une ouverture à fente.

BRAVA
Aux USA, la 131 ne s'appelait pas 131, mais... Brava. D'où le nom sur la calandre.

SPOILER
Nul ne sait s'il rend la "brique" plus aérodynamique, mais le spoiler avant, associé au becquet arrière, donne de l'appui à haute vitesse.

ENTRÉES D'AIR
Elles sont aménagées au bas des ailes arrière pour le refroidissement des freins.

3 BOUCHON D'ESSENCE
C'est par la vitre arrière que l'on y accède !

4 RIGIDITÉ
L'ensemble des coins des baies vitrées avant et arrière reçoit des renforts en acier riveté.

5 RÉSERVOIR
Evidemment, le compartiment arrière voit la banquette se tranformer en réservoir d'essence à grande capacité.

6 FREIN À MAIN
D'origine Brembo, il est réalisé à partir d'un frein de moto.

Bernard Darniche, Walter Röhrl, Bjorn Waldegaard et Attilio Bettega. Joli tableau de chasse !

Italie, USA, Belgique...

C'est précisément l'une des ex-131 Abarth Gr.4 de ce pilote que nous vous présentons ici. Une voiture à la restauration à peine achevée par le spécialiste belge des Abarth "vintage", Guy Moerenhout (voir encadré), à notre arrivée. Guy a pu tracer dans les grandes lignes l'historique de cet authentique exemplaire de compétition d'époque : Attilio Bettega (pilote italien de grand talent, trop tôt décédé dans un terrible accident le 2 mai 1985, avec sa Lancia 037, sur le Tour de Corse) aurait eu en main cette voiture pour quelques rallyes de la saison 1978 (hors championnat du monde), avec cette décoration Alitalia, sponsor de l'époque. Puis c'est un équipage américain en contrat avec Fiat USA qui va prendre livraison de l'auto le 6 mars 1979 au département course à Turin. Copilote de Sandro Munari mais aussi mécanicien à ses heures, Rod Sorenson reçoit à Turin une formation de deux semaines pour la maintenance de la voiture, mise en configuration Safari, puisque l'auto va essentiellement participer en Amérique à des compétitions sur terre. La 131 Abarth ex-Bettega part donc en avion (compagnie Alitalia, bien sûr !) pour la Californie via New York, où elle reçoit la décoration "Alitalia Fiat Brava", nom de la 131 aux USA. Là, elle court avec un certain succès toute la saison 1979 : Tour de Forest, Washington (ab.), Northern Lights, >

Si cette Gr.4 d'époque sort de restauration, Guy Moerenhout en utilise une autre authentique en rallyes FIVA, ainsi que des répliques en démonstration.

LA VOITURE EST FANTASTIQUEMENT ASSISE SUR LA ROUTE, BIEN GUIDÉE PAR UNE DIRECTION TRÈS DIRECTE.

COURIR EN FIAT 131 ABARTH RALLY

Il n'y a pas que le moteur de la 131 qui porte la griffe d'un sorcier !

Pour cela, il faudra déjà en acquérir une : on ne sait combien ont survécu sur la cinquantaine de Gr.4 d'époque. Concernant la version "Stradale", on est à peu près sûr du chiffre de la première fournée (408 ex.), mais on reste extrêmement dubitatif sur les chiffres d'une hypothétique seconde ! Ah, le charme de l'Italie et de ses flous artistiques… Comptez environ 50 000 € pour une "Stradale" en bon état. Si vous n'êtes pas un maniaque de l'origine, il faudra ensuite l'emmener à l'unique adresse possible pour la modifier (sur devis) en Gr.4 "replica" (parlons plutôt de "reconstruction") avec des pièces d'époque authentiques : Guy Moerenhout Racing, près d'Anvers, en Belgique (www.abarth-gmr.be, tél. +32 3 449 00 16), demeure le grand spécialiste reconnu des Abarth "vintage" à travers le monde.

OÙ PARTICIPER ?

Très bonne nouvelle ! Tous les grands rallyes de régularité sauront vous accueillir à bras ouverts : Il faut dire que des 131 Abarth, il n'y en a plus ! Vous pourrez même vous rendre sur des rendez-vous prestigieux comme le Monte-Carlo historique. A noter que le réputé challenge ADERH s'ouvre désormais aux autos jusqu'à 1984…

● OÙ S'INSCRIRE ?

• Monte-Carlo historique : www.acm.mc

• Challenge ADERH : www.aderh.fr

• Tour d'Espagne : www.tour-espana.com

GUY MOERENHOUT : « *JE DOIS ENCORE VÉRIFIER SON HISTOIRE.* »

Dans le petit monde des amateurs d'Abarth, Guy Moerenhout est incontournable : il a tout et sait tout (ou presque !) sur les Abarth ! Objets, affiches, pièces d'époque, documentation, livres, miniatures... rien ne lui échappe depuis quinze ans. Il a même créé autour de son garage un mini musée — l'Abarth Museum — avec quelques pièces rares (Simca 1300 Abarth, Zagato, Allemano...) et un Abarth Café pour vous détendre lors d'une prochaine visite. Il avoue une affection particulière pour les 124 et 131 Abarth, notamment en version Gr.4 : « *Je cours en rallyes historiques avec une réplique, j'en loue et en vends d'autres. La 131 Abarth que vous venez de prendre en photos est une authentique Gr.4 d'époque, que je viens de restaurer entièrement. Je suis à peu près sûr de son histoire, mais je dois encore trouver des preuves plus formelles sur son palmarès aux mains de Bettega. Nous avons par ailleurs encore pas mal de réglages à faire dessus, notamment sur la garde au sol. Ensuite, elle sera parfaite.* » N'hésitez pas à faire un tour sur son site (www.abarth-gmr.be), il y a de beaux jouets à voir... ou acheter !

La restauration de GMR a su conserver la patine de l'instrumentation d'époque.

> Michigan (2e), Chrism Trail, Texas (2e), Mendocino Forest, Californie (2e), La Journada Trabajosa, Californie (2e), 24 Heures de Mexico, Mexique (ab.), Norwester Rally, Washington (3e), 20 Muel Team Stages, Californie (1re), Foresthill Divide, Californie (1re), Nevada Rally, Nevada (ab.). L'engagement de Fiat USA s'arrêtant là, la voiture est ensuite revendue à un pilote américain, Henri Bradley, qui la repeint en jaune et l'utilise en compétition jusqu'à 1982 (avec notamment trois victoires au rallye du Pérou) et la range ensuite dans son garage pendant près de vingt ans : elle n'était toujours pas à vendre quand Guy Moerenhout... l'a achetée ! Sa passion a su être décisive...

Rustique mais efficace

Et nous y voilà, à bord de cette Gr.4, ayant retrouvé sa décoration d'époque ! Elle sort d'ailleurs fraîchement de l'atelier, puisque les derniers remontages se sont faits la veille de la séance photo... On comprendra donc que les réglages auront à être peaufinés pour permettre un essai "hautes performances". Pour autant, les premières sensations donnent déjà une bonne impression de la voiture : la prise en main se fait presque naturellement car la mécanique sait se montrer docile... le temps toutefois de s'accommoder à la 1re en bas à droite de la boîte CIMA. En revanche, voiture de compétition oblige, la mécanique est rugissante dans l'habitacle, avec un son assez rugueux, bien loin des mélodies italiennes habituelles. Une mécanique qui s'avère alerte et monte vite dans les tours, crachant ses 230 ch avec hargne. Bien sûr, ses performances sont désormais accessibles à des voitures sportives modernes de grande série, mais il ne faudrait pas minimiser les capacités de la 131 Abarth Gr.4. Et notamment au chapitre du comportement : la voiture est fantastiquement assise sur la route, bien guidée par une direction très directe. Certes, nous ne l'avons pas poussé dans ses derniers retranchements, mais elle s'est avérée très saine, ne chassant pas de l'arrière à tout bout de champ. Il est étonnant de constater à quel point le travail des ingénieurs de l'époque est efficace : le département course Abarth est parvenu à transformer une anonyme berline familiale en une redoutable bête de course. *Bravissimo !*

TEXTE : **THIBAUT AMANT**
PHOTOS : **PIERRE-YVES GAULARD**

Caractéristiques techniques

FIAT 131 ABARTH RALLY GR.4, 1978

- **Moteur** 4 cyl. en ligne en position longit. AV, 1 995 cm³ (84x90 mm), 230 ch DIN à 7 500 tr/mn, 23 mkg à 5 750 tr/mn, rap. vol. 11 : 1, culasse alu 16 soupapes, 2 arbres à cames en tête, graissage par carter sec, injection d'essence Bosch-Kügelfisher.
- **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque sec, boîte 5 rapports CIMA, pont autobloquant.
- **Direction** à crémaillère.
- **Freins** disques ventilés AV/AR.
- **Suspension** à 4 roues indépendantes. AV type McPherson, barre antiroulis ; AR à bras tirés, pont De Dion, barre antiroulis.
- **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, certains éléments de carrosserie en polyester (capots, ailes) et en alu (portes) coach 2 places.
- **Dimensions** longueur 4,18 m, largeur 1,72 m, hauteur 1,37 m, empattement 2,48 m, voies AV/AR 1,46/1,39 m.
- **Pneus** AV 215/60R15, AR 225/60R15.
- **Poids** 980 kg env.
- **Performances** vitesse maxi 184 km/h, 0 à 100 km/h 6,9 sec., 400 m D.A. 15,2 sec. (mesures du magazine *Road&Track* en 1979, avec un pont de 4.88).