Nouvelle formule : + de pages, + d'infos

KM/H 62

Avril 2015

FOCUS RS MK2

305 ch au top !

En attendant la nouvelle...

DOSSIER

5 GTI pour courir en rallyes classics

Opel Manta
La rare GT/E à l'essai !

205 GTI 1.6
205 GTI 1.9
208 GTI 30th

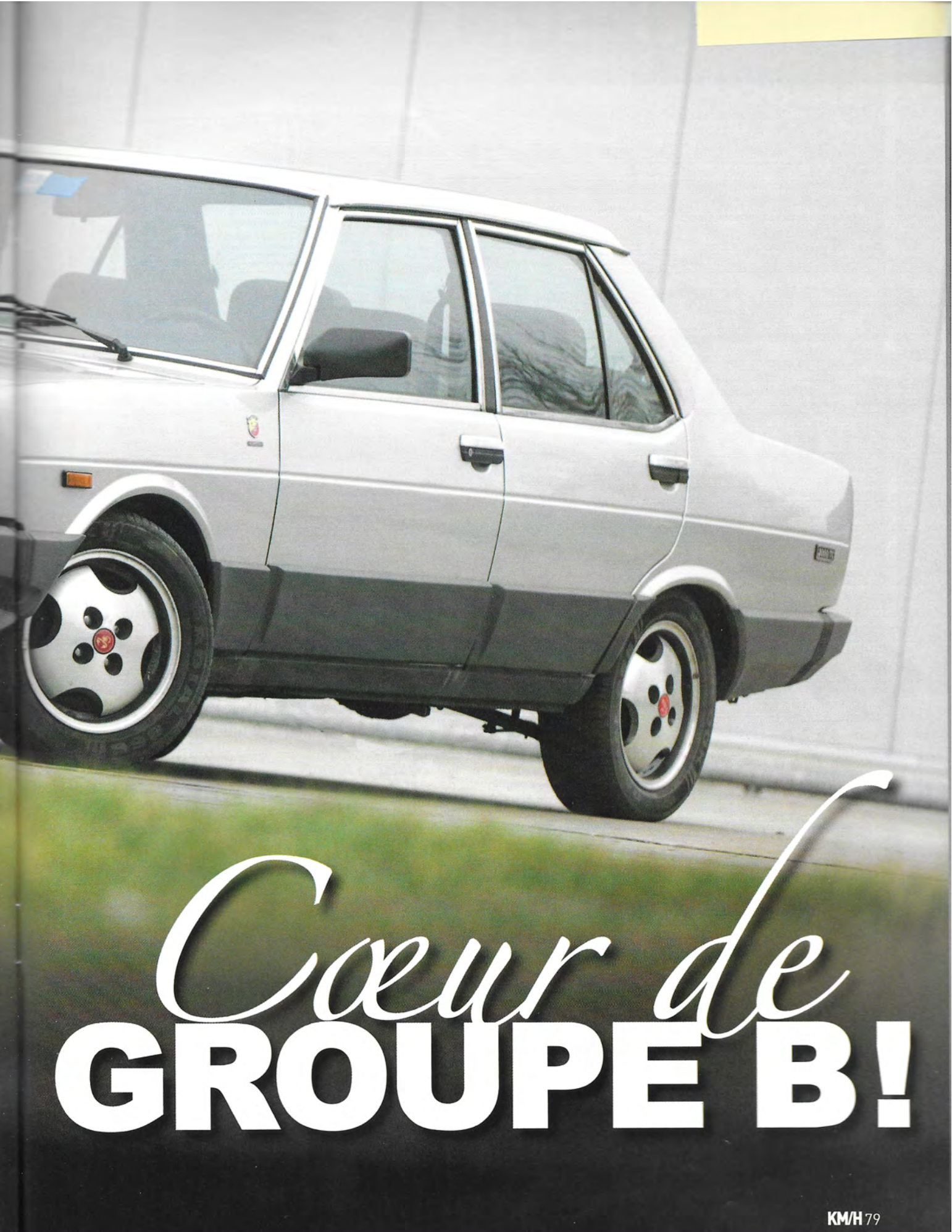
De 115 à 208 ch
LE PLAISIR PUR !

L 12000 - 62 H - F: 5,80 € - RD

- 140 CH
- 195 KM/H
- 0 À 100 KM/H 8,5 SEC.
- KM D.A. 29 SEC.

Fiat 131 Abarth Volumetrico

Vous connaissiez la 131 Racing, la 131 Abarth, mais la Volumetrico... A priori, vous croyez avoir sous les yeux la berline Supermirafiori placide de votre beau-frère à l'époque. Jusqu'au moment où vous allez piquer une pointe sur l'autoroute. Oui, il se passe quelque chose d'étonnant sous le capot de la Volumetrico...



Cœur de GROUPE B!

EXOTIQUE

Fiat 131 Abarth Volumetrico

Le profil brique à roulettes ne plaide pas en la faveur de la ligne de la 131, ni en termes de séduction, ni en termes d'aérodynamique !

D'INFOS

- **www.avs.spot-mate.com** : un site génial hyper technique sur la réfection des compresseurs Abarth et Volumex !
- **www.abarth-gmr.be** : le site du garage de Guy Moerenhout chez qui nous sommes allés dénicher cette perle. Guy est spécialisé dans les sportives italiennes Abarth, Fiat et Lancia et les connaît par cœur. Rien que le site web donne envie de passer trois jours chez lui !
- **clubfiatdefrance.free.fr** : le club de la marque en France.

ENTRE LA PUISSANCE CORRECTE POUR L'ÉPOQUE ET LE COUPLE DE CAMION, LA 131 VOLUMETRICO S'EN SORT FORT BIEN CÔTÉ ACCÉLÉRATION ! A NOTER AUSSI QU'UN PONT DE 10 :39 REMPLACE LE 12 :43 DE LA SUPERMIRAFIORI STANDARD ET CONTRIBUE AUSSI À LA POUSSÉE GÉNÉRALE...

Au premier coup d'œil, on la remarque à peine : OK, bon, c'est une 131 Supermirafiori en version 2 litres, en très bel état, ce qui devient rare, mais loin d'être une authentique sportive. Pas comme une 131 Racing à la présentation plus agressive ou, mieux mais rare, une 131 Abarth, qui permit l'homologation en Groupe 4 à l'époque ! Là, avec ses quatre portes, ses petites roues et sa présentation ultra discrète, cette 131 ne tape pas dans l'œil. Et puis, en faisant le tour, on découvre des badges qui cette fois font un tilt : Abarth, et Volumetrico. Le premier, rouge et jaune, avec le Scorpion, on connaît bien, et ça devient donc très intéressant. Le deuxième signifie « volumétrique » en italien. Volumétrique ? On cherche... Ça ressemble à Volumex, de chez Lancia ! On y est presque ! En fait, il s'agit d'une version en série limitée dotée d'un compresseur Lancia, certes, mais celui de la 037 du Groupe B !

Mi-figue mi-raisin ?

Du coup, on se dit qu'on a toujours aimé la 131 quatre portes ! Et on s'installe à bord sans protester. Pour une Fiat de cette époque c'est assez cossu, moquette, velours, les sièges sont très confortables, un peu mollassons et sans aucun maintien. Côté sportif, c'est raté. En revanche, avec ce qu'on a sous les yeux le sourire revient. Le volant, d'abord, est magnifique. Une belle pièce, deux branches, avec des découpes compliquées dans la plaque d'alu, et le scorpion Abarth, cerné de bleu, une fois n'est pas coutume. Le tableau de bord aurait largement pu être pire. Certes, c'est du pur plastoc d'époque, mais le moulage de la console d'instruments est plutôt correct, tandis que trois manos centraux se tournent vers le pilote : température et pression d'huile, pression du compresseur, le tout rétro éclairé en vert, ça jette.

Le feulement du 2 litres double arbre Lampredi n'en est pas un. Au ralenti comme dans les tours, la mélodie n'est pas au rendez-vous. C'est tout de même la grande différence avec Alfa, et ça déçoit sur une italienne. C'est assez rugueux, même si dans les derniers retranchements on perçoit une certaine nervosité bienvenue. Mais on n'en est pas encore là. Le temps de la laisser chauffer, sans tirer dedans, la Volumetrico est facile, banale, ennuyeuse à souhait. On se coule facilement dans la circulation et la conduite ne distille aucun charme particulier, ni même de réel défaut. Seulement, une fois que la friteuse est à point, une autre voiture se révèle.

Mieux qu'une Racing !

L'avantage du compresseur volumétrique sur le turbo, c'est qu'il est disponible à tous les régimes. Du coup, il n'y a pas le coup de pied au cul formidable mais la poussée est d'autant plus contrôlable et linéaire, et franche d'un bout à l'autre du compte-tours ou presque. Il suffit d'écraser le champignon et de jouer de la boîte – à la sélection honnête – pour sentir que la Mirafiori du beauf est larguée : la Volumetrico, c'est autre chose ! Pour l'époque et pour une berline, on atteint des performances proches d'une plus légère Ritmo Abarth, avec une allonge certaine sur l'autoroute, un couple d'enfer qui assure lui aussi la poussée. Cependant, sur parcours made in GTI, les limites apparaissent. Avec une suspension durcie mais un essieu rigide, des freins à disques majorés mais faiblards à la base, limitée par ses petits 185/60HR14, la Volumetrico n'offre pas un comportement routier à la hauteur de son moulin. Mais elle est supérieure en tout par rapport à la 131 Racing ! C'est donc là une étonnante surprise et découverte.

Texte : Thibaut Amant
Photos : Pierre-Yves Gavard

EN DETAILS

Même si elle reste une Fiat et une berline populaire intrinsèquement, la 131 Volumetrico soigne sa présentation avec discrétion mais par petites touches notables...

Ces jantes ont aussi été montées sur la Ritmo Abarth : le dessin à quatre branches larges bombées, couleur alu et anthracite satiné, est pour une bonne part dans le charme extérieur du modèle. Notez les 185x14 : à l'époque, il s'agissait des fameux Pirelli P6, très sportifs sur le sec, mais catastrophiques sur le mouillé ! L'expérience personnelle faisant foi...

Les Supermirafiori constituaient la gamme « prestige » de la 131 et offraient ces doubles optiques que l'on retrouve aussi sur tous les dérivés sportifs, y compris la Volumetrico.

Pour le début des années 80 et compte tenu du rang de la berline 131, l'habitacle fait presque cossu. Mais si les sièges semblent avenants et confortables, ils sont peut-être la vraie fausse note de l'habitacle en n'offrant aucun comportement sportif : ni fermeté, ni maintien. Dommage...

En trois macarons tout est dit : c'est le département Abarth qui a adapté le compresseur de la Lancia 037 sur le 2 litres double arbre Fiat...

Là encore, c'est discrètement mais efficacement que la Volumetrico séduit : ces trois manos donnent des informations essentielles en conduite sportive et se trouvent légèrement inclinés vers le conducteur, façon BMW.

Le volant est magnifique : une très belle pièce à lui tout seul ! Notez le Scorpion dans un rond bleu, c'est assez inhabituel, et le méplat gravé du nom magique.

Fiat 131 Abarth Volumetrico

Si la Racing Volumetrico était disponible en orange, noire et deux nuances de gris, la berline Volumetrico se contentera des deux gris, comme ici le Silver, le plus clair des deux.

PASSEPORT TECHNIQUE

MOTEUR : 4 cylindres en ligne en position longitudinale, 1 995 cm³ (84x90 mm), 140 ch DIN à 5 500 tr/mn, 21,8 mkg à 3 000 tr/mn, rapport volumétrique 7,6:1, 4 soupapes par cylindre, 2 arbre à cames en tête, un carburateur double corps.

TRANSMISSION : Aux roues arrière, boîte 5 vitesses.

DIRECTION : A crémaillère.

FREINS : Disques, ventilés à l'avant.

Suspensions : Avant à ressorts hélicoïdaux. Arrière à essieu rigide et grosses barres de torsion, amortisseurs durcis.

PNEUS : 185/60HR14.

STRUCTURE : Monocoque acier.

CARROSSERIE : Berline 4 portes, 5 places.

DIMENSIONS : Longueur 4,23 m, largeur 1,64 m, hauteur 1,40 m, empattement 2,49 m, voies avant/arrière 1,38/1,32 m.

POIDS : 1 140 kg.

PERFORMANCES : Vitesse maximale 195 km/h, 0 à 100 km/h 8,5 sec. env., km D.A. 29 sec. env.

La culasse Abarth donne le ton : le 2 litres double arbre n'est pas celui qu'on pourrait croire ! Et le compresseur non plus : il ne s'agit pas du Volumex Lancia, mais bien un modèle spécifique Abarth, que l'on retrouvera sur la… Lancia 037. Vous suivez ?

C'EST EN FIN DE CARRIÈRE SUR LA TROISIÈME SÉRIE DE 131 QUE SERA LANCÉE LA VOLUMETRICO. RÉALISÉE POUR LE MARCHÉ ITALIEN (2 LITRES MAXI AVANT LES SURTAXES), ELLE NE CONNAÎTRA PAS UN GRAND SUCCÈS DU FAIT D'UN PRIX SUPÉRIEUR D'ENVIRON 30% SUR LA 2000 TC STANDARD…

TOP

- Originalité
- Performances
- Discrétion

FLOP

- Ligne peu sexy
- Oubliée de tous !
- Pièces spécifiques introuvables

CHECK-LIST

On vous fait la check list pour la forme car il y a peu de chance pour que vous trouviez une Volumetrico à vendre (à moins de sauter sur l'exemplaire présenté ici…).

1 MÉCANIQUE

Il n'y a pas grand-chose à craindre, finalement : en soi, le 2 litres double arbres Fiat est un bon bloc moteur qui tient largement 150 000 km avant une réfection global de la segmentation, des coupelles, bref de l'étanchéité interne… ce qui est bien pour l'époque. Côté compresseur, c'est un peu l'inconnu : on va dire que c'est fiable supposément puisque monté sur les 037 de course, il tenait le coup et était autrement plus bousculé ! Attention aussi à ne pas vous faire refiler des vessies pour des lanternes : le moteur est codé 232R10, c'est ce que vous devez trouver comme référence sous le capot (et le type est A2V2) ; à noter que la culasse Abarth est à 16 soupapes et est introuvable. Enfin, le reste des éléments techniques – et notamment la boîte – ne souffre pas non plus de critiques particulières. Le tout est encore une fois de savoir qui a utilisé l'engin et comment…

2 CARROSSERIE

C'est plutôt de ce côté que l'on craindra le plus, forcément. Celui qui a connu les Fiat des années 70/80 comprendra ce dont on parle : la rouille était contractuelle ! Structurellement, ça peut tenir le coup, mais les éléments de tôlerie de la carrosserie n'auront jamais tenu le temps promis par la publicité (« Avec la 131 vous en prenez pour dix ans ! »)… Il faudra tout inspecter, du sol au plafond, et mettre sur un pont pour être à peu près sûr.

3 FINITION

Rien d'autre à dire que d'acheter nécessairement une auto complète, avec ses badges, ses instruments, son volant, ses jantes… Retrouver quoi que ce soit de spécifique là-dessus revient à gagner au Loto un jour : ça n'arrive jamais.

4 COTE

Difficile à dire en l'absence de transactions : disons 10 000 € pour la berline, pas loin des 30 000 € pour la Racing (une des 2 à vendre à ce prix actuellement en Italie) ? Le tout pour quelque chose de nickel bien sûr, et d'authentique !

L4 BOÎTE À CH1FFRES

38

C'est la référence des jantes de la berline Volumetrico (ET38) communes avec la Ritmo Abarth. La Racing Volumetrico a des jantes codées ET25.

1 452

C'est la cylindrée de la Fiat Abarth 035, qui n'est autre qu'une 131 Volumetrico Groupe 5 Silhouette ayant couru dans le championnat du monde d'endurance à l'époque : 1,4 l obligatoire du fait du compresseur, et 325 ch dans le meilleur développement !

200

C'est approximativement le nombre d'exemplaires produits, mais rien n'est sûr…

40

En kilos, le surpoids rencontré par le bloc 2 litres avec le compresseur et la culasse 16 soupapes spécifiques.

12

En litres, la consommation de carburant en cycle urbain : la Volumetrico et son carbu étaient considérés énergivores à l'époque, alors que l'injection se généralisait par ailleurs…

GRANDES DATES!

La carrière de la Volumetrico fut brève, mais les étapes menant à elle assez nombreuses…

1974 : lancement de la gamme Fiat 131.

1975 : début des recherches sur le compresseur volumétrique au sein d'Abarth, département course de Fiat-Lancia.

1980 : essai du prototype de la 131 à compresseur.

1981 : en janvier, plusieurs 131 Racing (2 portes) invendues après la fin de production de la deuxième série de 131 reçoivent le fameux compresseur et sont revendues comme 131 Racing Volumetrico (production estimée à 25 exemplaires). En mai, lancement de l'Abarth Volumetrico berline 4 portes, quelques semaines après l'apparition de la troisième série de la 131. Le même compresseur est également adopté sur la nouvelle arme de Lancia en rallyes, la Beta Rally 037.

1982 : fin de production de la 131 Abarth Volumetrico. Le modèle tarifé 27% plus cher que la 2000 TC se vend mal et Abarth va finalement concéder 50% de remise sur les invendues, la dernière étant livrée en mai 1984 ! La production totale n'est qu'une estimation admise en général, soit environ 200 exemplaires…

1983 : lancement des coupés Lancia Beta et HPE Volumex en série, ainsi que de la berline Lancia Trevi Volumex. Sur le même principe de compresseur mais d'un rendement moindre (consommation de carburant maîtrisée). Ces modèles seront stoppés en même temps que la gamme Beta en 1984. En série, Fiat lance la berline Argenta VX (à compresseur identique aux Beta/Trevi), fin de production en 1985.