KMH : LE VIRUS DES SPORTIVES !

FIAT 131 ABARTH COMPRESSEUR !

KM/H

110

Avril – Mai 2020

L 12000 - 110 - F: 5,95 € - RD

TRIO

RS MÉGANE L'EXCEPTION !

R26R + Trophy-R

GOLF GTI

Modéle 1976

ALPINA B7 S TURBO

Dragster !

A110 S

À l'essais !

405 MI16

FIAT 131 SUPERMIRAFIORI VOLUMETRICO ABARTH (1981)

DEVENU EN 1970 LE DÉPARTEMENT CORSE DE FIAT, ABARTH EUT EN CHARGE NON SEULEMENT LE DÉVELOPPEMENT DES VOITURES DE COURSE DU GROUPE, MAIS AUSSI DES VERSIONS SPORTIVES DE SÉRIE. CE QUI PERMIT DE TROUVER DES SCORPIONS ET DES SOLUTIONS TECHNIQUES INATTENDUS SUR CERTAINS MODÈLES... AINSI AVEZ-VOUS JAMAIS ENTENDU PARLER DE LA FIAT 131 VOLUMETRICO ?

Texte Thibaut Amant, photos Pierre-Yves Gaulard

AVANT-GARDISTE

L'habitacle est assez cossu pour une Fiat du début des années 80 et la sportivité assez discrète.

+ D'INFOS

http://www.club405t16.fr
Ce club accepte aussi les Mi16 !

http://405pace.ouvaton.fr
De très nombreuses informations.

> ON AURAIT PU ATTENDRE UN PHYSIQUE PLUS DÉMONSTRATIF POUR CETTE FIAT À COMPRESSEUR...

Je crois qu'on est les seuls. Je n'ai pas, de mémoire, lu d'articles en France sur cette Fiat. En Italie, où elle fut diffusée presque exclusivement, la bête est connue, un peu, mais chez nous, confinés dans les gammes Peujoreno que nous sommes depuis la nuit des temps… Bref, nous allons vous parler ici d'une berline du début des années 80 qui est passée complètement à l'as, en vol sous le faisceau des radars. Et pour cause, il ne semblerait y en avoir eu que 200 exemplaires ! Pourtant disponibles à la concession Fiat du coin… Enfin, si on habitait en Italie. Voici l'histoire un peu floue de la totalement méconnue Fiat 131 Supermirafiori Volumetrico Abarth…

Le dernier boulot de Lampredi

Le nom est à rallonge. Mais on vous voit déjà faire des raccourcis : non, ce n'est pas la 131 Racing (quoique… on va y revenir), ni la 131 Abarth destinée à l'homologation en Groupe 4 à la fin des années 70 et produite supposément (avec les Italiens et leur double comptabilité, rien n'est jamais certain…) à 400 exemplaires. Inutile de jouer les coqs connaisseurs, vous êtes à côté de la plaque. Cette version est encore un truc à part. Au milieu des années 70, Fiat charge son département « motorsport » Abarth de travailler sur la suralimentation : BMW et Porsche s'y sont mis, Renault potasse le sujet avec une passion qui titille le géant turinois. Fiat ne voudrait pas être en reste si l'on tenait là une solution technico-commerciale d'avenir… Il faut s'y intéresser aussi. A l'inverse de ses « concurrents » cependant, Abarth ne va pas travailler sur le turbocompresseur, mais sur le compresseur plus simplement. Et c'est peut-être une meilleure idée, car là où le turbo ne fonctionne qu'avec les gaz d'échappement et ne délivre sa puissance que dans les hauts régimes, le compresseur est en activité permanente quel que soit le régime, et sa puissance augmente avec le régime du moteur… Bref, toutes les écoles sont valables tant qu'on nous délivre des machines qui envoient. Volkswagen croira lui aussi au compresseur dix ans plus tard. Bref, chez Abarth on opte donc pour le compresseur volumétrique. D'autant qu'en compétition, cela peut être une arme supplémentaire.

EN DÉTAILS

LE RITMO DANS LA PEAU
Oui, vous les reconnaissez, ce sont bien les jantes de la Ritmo Abarth 125 TC, nomenclaturées ET38 pour les ayatollahs de ce genre d'infos. Vous en voulez encore ? Sur la 130 TC, ce sont exactement les mêmes, mais codées ET60 !

SIGNATURE
Peu ostentatoire, la finition se contente de ce logo pour distinguer l'extérieur !

VERDE
Le lettrage de l'instrumentation est vert et c'est spécifique à la Volumetrico : si ce n'est pas le cas, ce n'est pas une Volumetrico, ou alors sérieusement bidouillée !

SOUS HAUTE SURVEILLANCE
C'est du sérieux : on trouve des manos sportifs sur la Volumetrico, notamment concernant l'huile et le compresseur.

Mi-1975, l'ingénieur motoriste en chef Aurelio Lampredi a en charge de créer ce compresseur, le développer, le fiabiliser et l'adapter à son double arbre à cames qui équipe déjà pas mal de Fiat-Lancia de série. Ce sera son dernier job. Il sera réussi. En 1980, les premières voitures tests, et même de pré-production, sont dévoilées à la presse. C'est sur la base de quelques Fiat 131 Racing – donc la berline 2 portes que vous connaissez déjà – que ce compresseur est adapté : le 2 litres double arbre passe ainsi de 115 à 140 ch, sans autre modification. La presse italienne est invitée sur la piste de Mirafiori pour prendre en main ces quelques exemplaires et en faire écho… Mais en mai 1981, deux mois après le lancement de la troisième série de la Fiat 131, le nouveau modèle proposé est une surprise.

Evoluzione

Le compresseur en série équipe en effet une berline quatre portes ! C'est sur la base de la 131 Supermirafiori – haut de la gamme 131 en finition - que Fiat a choisi de lancer son nouvel accessoire sportif… Pas si bête : plus que la 131 Racing, c'est bien la berline familiale qui demeure le plus gros volume de ventes pour Fiat, et c'est cette version qu'il faut soutenir car le modèle n'est plus nouveau, malgré le pseudo lifting de cette dernière série. Par ailleurs, c'est tout de même plus spectaculaire et inédit : habituellement, les moteurs les plus puissants sont pour les coupés ou les modèles à définition radicalement sportive (les GTI, par exemple), jamais pour les berlines familiales. Seul BMW a osé cela avec sa Série 5 E12/E28 jusque-là, dans des proportions cependant nettement moins mesurées (puissance, diffusion, prix…). Paradoxalement, Fiat qui ose de la franche nouveauté joue les timides. C'est en effet un peu incohérent : proposer un équipement novateur, permettant de mettre en avant un savoir-faire en terme de hautes performances, a fortiori sur une auto sans concurrence (rien d'équivalent dans les gammes des autres constructeurs), et ne rien en dire ou presque ! Car la 131 Supermirafiori Volumetrico Abarth – c'est donc son petit nom complet – ne va pas bénéficier de promotion commerciale, ni

J'EN VEUX UNE

Bon courage ! A moins d'une importation privée, vous n'en trouverez pas ailleurs qu'en Italie, et encore, il faudra être patient ! Impossible de savoir combien il en reste sur les 200 produites, peu c'est certain : ça rouillait même neuf ces choses-là ! Sans compter le peu d'aura dans les années 90… Seuls quelques connaisseurs ont su préserver cette pépite. Ils se connaissent tous les uns les autres d'ailleurs, et se revendent les autos entre eux. A vous d'essayer de renter dans le cercle d'initiés… Si vous parvenez à trouver une auto à vendre, outre la carrosserie qu'il faudra surveiller de partout, dessus, dessous, dedans, il faudra vérifier l'authenticité d'une part (le type est 131 A2/V2 et le code moteur est 232R10, et une plaque d'identification est rivetée sur la joue d'aile sous capot), et si l'auto est complète d'autre part : nous avons énuméré les divers équipements spécifiques. En torturant le web dans tous les sens, nous avons réussi à trouver une petite poignée d'exemplaires à vendre en Italie : ils sont tous apparemment en parfaites conditions, à quelques accessoires près, et la cote tourne aux alentours des 20 000 €. Pas si cher… A noter que des détails cosmétiques ont changé en cours de « production », comme l'emplacement du logo Volumetrico à l'arrière, ou la présence de doubles optiques rondes ou d'optiques rectangulaires.

SPECS

Moteur
4 cylindres en ligne en position longitudinale avant, 1 995 cm³ (84x90 mm), 140 ch à 5 500 tr/mn, 214 Nm à 3 000 tr/mn, rapport volumétrique 7,6:1, 2 arbres à cames en tête, un carburateur double corps.

Transmission
Aux roues arrière, boîte 5 vitesses.

Freins
Disques ventilés avant, tambours arrière.

Direction
À crémaillère.

Suspensions
Ressorts hélicoïdaux, pont rigide à l'arrière.

Structure
Monocoque tout acier.

Carrosserie
Berline 4 portes.

Pneus
185/60HR14.

Dimensions
Longueur 4,23 m, largeur 1,64 m, hauteur 1,40 m, empattement 2,49 m, voies AV/AR 1,38/1,33 m.

Poids
1 140 kg.

Performances
Vitesse maxi 190 km/h, 400 m D.A. 15,6 sec., 0 à 100 km/h 8 sec., km D.A. 29,4 sec.

même de diffusion illimitée, celle-ci restant limitée à l'Italie. On en produira deux cents exemplaires, pas plus. La raison en est simple et double : d'abord, Fiat ne voulait pas prendre un risque de mauvaise réputation, car on ne pouvait savoir si le compresseur apporterait la fiabilité voulue sur la durée, malgré des essais intensifs. Ensuite, ce modèle correspondait à un marché très italien, qui taxait les plus de 2 litres, et qui obligeaient parfois les constructeurs à trouver des idées pour sortir des watts sans passer par l'augmentation de cylindrée. Vendue 27 % plus cher qu'une Supermirafiori, la Volumetrico n'est disponible qu'en gris métallisé. Elle est équipée, outre le compresseur, d'un pont de 10.39 au lieu de 12.43, d'un embrayage renforcé, d'une double sortie d'échappement, des disques ventilés à l'avant, d'une suspension raffermie, d'un radiateur d'huile, d'une instrumentation spécifique en lettrage vert, de manos de pression d'huile, charge de compresseur et température d'huile, de Pirelli P6 185/60HR14 (d'excellentes savonnettes sous la pluie, mais sur le sec, le top de l'époque !). Mais ce ne sera pas tout. Alors que la fameuse 131 Racing quitte définitivement les chaînes en janvier 1981 (pour laisser place à la troisième série de la berline 131), plusieurs dizaines d'exemplaires invendus de cette version « sportive » retournent chez Abarth (on parle de 200 aussi, bien qu'officiellement le chiffre soit de 25 !) : tous de couleur argent ou gris foncé (le noir était pour l'exportation, le orange arrêté depuis longtemps), ils reçoivent donc le twin cam Volumetrico à leur tour ! Ainsi, ces 131 Racing Volumetrico, écoulés à discrétion, se trouveront dans des concessions qui n'en veulent pas (la Racing est en configuration 2e série et arrêtée) et les garderont en stock jusqu'à 1984, proposant souvent un rabais de 50 % aux clients de passage ! Le compresseur poursuivra sa carrière au-delà de 1981 sous le capot des Lancia, réduit d'un tiers de son volume, fiabilisé, et rebaptisé Volumex (Beta, Trevi), mais aussi sur les Lancia du Groupe B (037, Delta S4), et encore sur des Fiat en fin de carrière au milieu des années 80 (124 Spidereuropa VX, Argenta VX) ! Pas mal quand même !

Pas mal...

Nous avons pu brièvement prendre en main le bel exemplaire mis à notre disposition par Guy Moerenhout, notre vénéré spécialiste Abarth belge que les plus fidèles lecteurs connaissent bien. Extérieurement, une 131 Volumetrico reste une 131 : c'est une brique avec quatre roulettes dessous. On reconnaîtra d'ailleurs au passage les fort belles jantes de la Ritmo Abarth. Pour le reste, la présentation est tout de même bien discrète : pas de becquet, pas de spoiler, on aurait pu penser que l'auto serait affublée des appendices de la Racing, mais non. Je ne pense pas que ce fut par souci d'économie, quand Fiat veut frimer, il n'hésite pas, c'est un latin. Mais davantage pour des raisons statutaires : dans une moindre mesure, c'est un peu la même démarche que celle que l'on retrouvera sur la Lancia Thema 8.32, avec son V8 Ferrari. Pas d'ostentation, on était dans le domaine du prestige, du luxe. La 131 Volumetrico est donc aussi et surtout une Supermirafiori, la finition bourgeoise de la berline moyenne gamme du géant turinois. Seuls de discrets sigles « Volumetrico » et « Abarth » donnent le ton « à part ». A bord, c'est du cossu Fiat du début des années 80, et qui ressemble à du Renault : seule la sellerie velours fait illusion ! Pour le reste, c'est du brave plastoc basique. Heureusement, le volant deux branches et l'instrumentation complète font état d'un semblant de volonté de performances. Pour ceux qui auraient eu la « chance » de déjà conduire le twin cam en 115 ch (131 Racing), ils seront agréablement surpris : la Volumetrico est à la fois plus douce, et plus nerveuse. Ça marche, assez fort, mais sans rage ni transpiration. Une routière très dynamique, voilà le sentiment. La commande de boîte est bonne, la direction correctement précise et les freins parfaits. Reste qu'il s'agit d'une bonne vieille propulsion à pont rigide, sur des suspensions durcies pour la circonstance : sur le sec, le comportement est satisfaisant, malgré des coups de raquette à l'arrière sur les irrégularités. Sur le mouillé... On ne la sort pas, elle pourrait rouiller !

Nous tenons à remercier Guy Moerenhout, indispensable spécialiste Abarth reconnu dans le monde entier (www.abarth-gmr.be) et d'un accueil toujours aussi convivial !

TOPS

Compresseur réussi
Discrétion
Exotisme

FLOPS

Rarissime
Méconnue
Pièces ?
Ligne quelconque