

RALLYES

M A G A Z I N E

Auriol



Le retour

Spécial Monte-Carlo



- **Tout savoir**
Règlements
Cartes détaillées
Liste des engagés
- **Souvenirs**
20 vainqueurs
Du Gr. 4 au WRC

Fiat 131 Abarth 1977

- **Andros : Muller des cîmes**
- **Rencontre : Ragnotti**
- **Vécu : copilote de Jeannot**
- **Bilans 96 : 2^e Div, Promo, Terre, TT, Ligues (1^{ère} partie)**



L 5892 - 49 - 32,00 F





Fiat 131 Abarth

Par Yannick Baillat



Presque 20 ans avant les kit-cars et WRC, on savait élargir les voies.

Encore une A... battre

La Fiat 131 Abarth aura marqué son époque de la plus belle façon qui soit. Succédant à la Stratos, elle remporta comme la Diva trois titres mondiaux (77, 78 et 80). Mais bien qu'appartenant au même groupe, la 131 portait le nom de Fiat. Du coup, elle effaçait les déboires que connut la firme de Turin avec la 124 et malgré des concurrents comme Ford ou Opel, elle donnait au constructeur de "petites voitures" l'aura d'un savoir-faire sportif incontestable.

L'histoire aurait pu commencer de la plus belle manière qui soit mais là, permettez-nous de vous dire que le Père Noël est une ordure... ! C'est pas moi qui l'ai dit le premier, et j'étais à cent lieues de le penser, mais je peux vous affirmer qu'aujourd'hui, après une galère sur les routes enneigées de Suisse, j'en suis persuadé ! On s'était pourtant organisé pour que tout s'enclenche à

l'image d'un mécanisme d'horlogerie, si vous voyez c'est que j'veux dire. Un truc bien rodé, chrono et logiquement étudié, pour nous permettre de prendre les commandes d'une 131 Abarth, dans une province helvète, tout près de Neuchâtel. Après 200 km dans la neige, sans pneus thermogommes et dans des conditions climatiques dignes d'une traversée de l'Arctique, nous sommes enfin arrivés à bon port.

Malheureusement avec l'intime conviction que dans de telles conditions, notre 131 chaussée de pneus racing hésiterait à prendre la route. On a bien essayé, à plusieurs, mais rien que la disposer pour une séance de photos a suffi pour nous convaincre qu'une séance de roulage, ne serait-ce que sur quelques dizaines de mètres, ne serait pas à sa portée. Une bonne couche de poudreuse bien damée, en pneus de 11" de large ? J' préfère vous

laisser les commandes ! Impossible d'avancer sans que la belle ne se mette en travers à la moindre pression sur l'accélérateur ! Comme en plus, on avait le pied droit plutôt engourdi (!), j'me voyais mal ramener cette 131 état concours avec l'empreinte d'un mélange dans les portières... Les traces, on les imaginait plutôt dessinées à grands coups d'accélérateur sur la chaussée, en se jouant la scène de "Adonf au pays des Mille Lacs" ou



Les ateliers d'Abarth, à la grande époque de la 131.

Habitacle délicieusement "seventies". Derrière le volant, le strict minimum.



un truc dans le genre, quoi. Enfin, comme souvent, c'est encore GGA qui s'est éclaté, à grands coups de bobines et de clic-clac merci Kodak. Pour nous, puisque Christian Gazeau par les équerres alléché avait fait le déplacement, se faisant une joie de jouer les Mikkola l'espace d'une spéciale, la journée s'est déroulée au coin du feu, à l'écoute de l'oncle Kuno, propriétaire de cette 131 et maître-conteur incontesté...

131 contre Escort 1800 : le duel

Les "contes de Kuno" ont au moins autant d'intérêt aux yeux d'un fanatique de rallye que ceux de Perrault pour un gamin de la rue. Car l'histoire de SA 131, Kuno l'a vécue dès les seventies alors que le monde du rallye révélait ses acrobates scandinaves, maîtres incontestés de la glisse. A cette époque, tout passionné de rallye était fasciné par la dextérité et l'audace des Waldegaard, Alén, Mikkola, bientôt rejoints par l'Allemand Röhrli, au volant des Ford Escort, Fiat, et Opel. Le duel qui opposa la Turinoise à l'Escort 1800 fut le plus âpre de la décennie. Comme l'Escort chez Ford, la 131 marquait la volonté de la firme de Turin d'aligner une berline "silhouette" en Championnat du monde pour imposer au plus haut niveau la marque Fiat et ses produits "généralistes".

De ces batailles, Kuno gardera un souvenir indélébile, se jurant d'acheter dès que possible celle qui, à ses yeux, marquait véritablement la période 75-80 : la 131 Abarth. Malheureusement, lorsque l'on recherche sa préférée, 20 ans après ses exploits, il faut parfois attendre longtemps avant d'arriver à ses fins. Là, c'est une annonce anodine parue dans la presse italienne qui lui permettra d'acquiescer l'objet de ses rêves, tout près de Padova. Kuno sait tout de l'histoire de SA 131. Bien qu'elle ne soit pas auréolée d'un palmarès éblouissant, madame

Vingt ans pile. Alén va abandonner au Monte-Carlo 77 sur ennus électriques.





Fiat 131 Abarth

Imposante prise d'air sur le capot avant en composite, comme son frère arrière et les boucliers.

ricambi
originali
FIAT

Angiolini, du Jolly Club - dont les archives sur les Abarth de course sont à la hauteur des tours de la Très Grande Bibliothèque - lui affirmera que sa 131 fut belle et bien conduite par Fusaro, Maurizio Verini et Antonella Mandelli en championnats d'Italie et d'Europe. Par ailleurs, elle figura en première page d'un calendrier, photo prise au cours d'un rallye en Tchécoslovaquie. Mais au delà du palmarès, Kuno s'est surtout penché sur l'authenticité de la définition technique. Pour cela, sa restauration fut scrupuleusement suivie par les responsables du Jolly Club, qui peuvent attester que c'est à une véritable "groupe 4" que nous avons à faire, et qui plus est de dernière génération puisqu'elle possède le carter sec et l'injection Kugelfischer des versions officielles.

Taillée pour la course... à la victoire

En fait, la 131 Abarth fut construite à l'issue du semi-échec de la 124 et en fonction de la nouvelle réglementation qui imposait aux constructeurs de fabriquer 400 exemplaires de leurs modèles pour bénéficier d'une homologation Groupe 4 (sport). Ce groupe des voitures de course par excellence venait en complément du Groupe 2 (Tourisme) et du Groupe 3 (Grand Tourisme) mais s'en dissociait de par les extensions autorisées. Dans cet esprit et dans le but de remplir le cahier des charges FIA sans que ses modèles ne lui restent sur les bras, Fiat développa une version "compétition client" de sa 131, sur laquelle il était possible d'apporter des modifications afin de la faire évoluer dans les limites de la réglementation Groupe 4.

L'aéro était étudiée également, témoin le becquet de toit dirigeant l'air sur l'aileron arrière afin d'accroître l'adhérence.



La 131 Abarth a brillé sur l'asphalte mais aussi sur la terre, ici au Sanremo.

Ainsi, entre 76 et 80, celle qui se permit de tenir tête aux Escort 1800, alors imbattables, s'enrichit-elle de quelques évolutions qui ne firent que renforcer son image de voiture "moderne".

Il faut se replacer dans le contexte de l'époque pour comprendre à quel point la 131 marqua de son empreinte le monde du rallye. D'une part, elle proposait des solutions techniques avancées comme ses suspensions arrière à roues indépendantes et d'autre part, sa motorisation s'avérait être à l'opposé de celles utilisées par la concurrence. En dépit de ces différences, la 131 Abarth reçut les ferveurs de pilotes comme Alén ou Röhr, qui ne manquèrent pas de souligner l'extrême facilité avec laquelle elle se laissait piloter.

Des choix techniques d'avant-garde

Les roues arrière indépendantes vont de soi aujourd'hui. Mais à l'époque, face aux Escort et autres Opel à essieu arrière rigide et barre Panhard, la 131 impressionnait avec ses bras arrière tirés en tubes mécano soudés et son pont directement fixé à la caisse. De cette spécificité découlait probablement son comportement jugé "particulier" par certains pilotes, dont Munari. Pour lui, la 131 s'inscrivait un peu trop lentement en courbe, voire même difficilement. Ce comportement un tantinet "sous-vireur" gênait beaucoup celui qui descendait de la Stratos. Cependant, selon le mode de pilotage, ce défaut pouvait devenir qualité. Pour les Finlandais qui appréciaient les qualités de la 131, cette "lenteur" dans l'inscription devenait un avantage tant



Le 4 cylindres 16 soupapes dérivé de la Beta développait 223/230 ch avec l'injection indirecte Kugelfischer, la guillotine d'admission et le carter sec. Notez la rigidification de la cellule avant.



La 131 de Kuno n'est pas une voiture officielle millésime 77, comme les couleurs Olio Fiat pourraient le faire croire. Ce sont les préférées du propriétaire qui l'aligne dans des courses historiques.

Réservoir (60 ou 90 litres selon les courses) et bache à huile et batterie dans le coffre pour charger l'arrière et améliorer la motricité. Noter, à propos de batterie, les deux emplacements distincts pour la grosse (de nuit) et la petite (de jour).

elle s'avérait progressive et précise grâce au rapport de démultiplication de la direction (2,4 tours de volant de butée à butée). Il était, certes, plus délicat de la forcer à glisser mais elle acceptait aussi plus facilement d'être maintenue en dérive arrière dans de longues courbes. Cet aspect du comportement ne pouvait s'expliquer que par le formidable guidage de son train arrière aux suspensions indépendantes. Fini les mouvements d'essieu, les instabilités en courbe, le train arrière se calait ; en dérive, d'accord, mais il était facile de maintenir le contrôle en contre-brayant ou en jouant de l'accélérateur sans que la manœuvre ne devienne "suicidaire". On se souvient que certains pilotes préféraient des roues de 10" et 11" (Av/Ar) au lieu des 8" et 11" souvent employées, mais ce choix des 8" à l'avant était aussi à l'origine du comportement légèrement souvireur recherché en inscription. Il faut savoir qu'un comportement survireur est

bénéfique mais qu'en aucun cas il ne doit intervenir de façon brutale. De la sorte, avec l'augmentation de la vitesse, la 131 Abarth s'inscrivait plus progressivement que ses rivales, l'Escort ou l'Opel Kadett GT/E, et elle tolérait davantage les erreurs. Un point non négligeable sur la totalité d'un rallye.

Terre et asphalte

Non contente de briller sur l'asphalte, la 131 connut également son heure de gloire sur la terre. Bien que son châssis fut encore un avantage indéniable sur un revêtement aussi glissant, l'autre composante, son moteur, n'était pas étrangère non plus à ses succès. Pourtant, le choix de Fiat défrayait la chronique puisque l'on ne peut pas dire qu'un "longue course" soit un avantage en regard de la limitation du régime qu'il impose. Or, avec 84 mm d'alésage et 90 mm de course (1995 cm³) face à un Ford aux caractéristiques opposées, on pouvait se poser des questions. Mais il ne fallut pas attendre bien longtemps pour que la 131 décroche ses premiers lauriers (voir palmarès) et les plus réticents durent se rendre à l'évidence. Avec 7500 tours de régime maxi, le deux-litres de la 131 s'avérait tout aussi "exploitable" qu'un 1800 d'Escort qui grimpait allègrement vers 9000 tours, voire plus si besoin était. Par ailleurs, bien que tous les spécialistes - dont les mécanos officiels du Jolly Club - soient unanimes pour dire que le moteur de Turin ne dépassait guère les 230 ch, il fallut bien constater qu'avec 20 à 30 ch (voir 50 ?) de moins que l'Escort, la 131 ne souffrait aucu-



Fiat 131 Abarth

nement de la concurrence. On peut en déduire que la relative souplesse dont faisait preuve son "double arbre" était à l'origine des qualités que les pilotes lui trouvaient. Par ailleurs, son faible régime maxi était précieux en terme de fiabilité, surtout pour les spéciales sur terre.

La polyvalence asphalte-terre fut voulue, et d'autant plus aisée à atteindre que la 131 Abarth disposait d'une fiche d'homologation copieuse. Ainsi, ailes et capots furent-ils construits en fibre et les panneaux de portes en aluminium. Cette allègement ne devait cependant pas affaiblir la fiabilité de la 131, dont la rigidité fut accrue grâce à une intervention sur le toit et le plancher. Mais l'arceau apportait sa contribution également. Pour l'époque, la récupération des efforts au niveau des passages de roue avant correspondait à une évolution notable. En soulevant le capot avant, il est aisé de voir si l'auto est en configuration "asphalte" ou "terre". Dans cette dernière version, un treillis de tubes supplémentaire liait les deux chapelles et la baie avant.

De ses débuts en 76 jusqu'en 79 où l'usine Fiat, par le biais d'Abarth, se préoccupa de ses résultats, les prestations de la 131 furent élogieuses et maltraitèrent la concurrence. Après son "abandon" par la firme de Turin occupée à développer sa remplaçante, la 131 brilla encore en 80 aux mains de Walter Röhrl qui, sous les couleurs du Jolly Club, apporta une troisième couronne mondiale à la marque italienne.

Et pour ce qui est de prendre le volant de la magnifique auto de Kuno... on repassera. Sûr !



Palmarès de la Fiat 131 Abarth en Championnat du monde

1976

Maroc	Alén 12e Abandons : Verini (différentiel) Bacchelli (hors délais suite ennuis de suspension)
Mille Lacs Sanremo	Alén 1er Ab : Alén (sortie de route) Bacchelli (sortie de route) Cambagihi (différentiel)
RAC	Bacchelli 11e Ab : Alén (différentiel) Verini (boîte de vitesses)

1977

Monte-Carlo	Andruet 2e Ab : Verini (sortie de route) Alén (hors délais suite ennuis électriques) Bacchelli (demi-arbre de roue)
Suède	Lampinen 4e Ab : Alén (incendie moteur) Mäkinen (rotor de distributeur)
Portugal	Alén 1er Andruet 4e Verini 5e Ab : Bacchelli (demi-arbre de roue)
Nlle-Zélande	Bacchelli 1er Alén 3e Lampinen 4e
Acropole	Lampinen 4e Ab : Andruet (transmission) Alén, Bacchelli et Verini (demi-arbre de roue)
Mille Lacs	Salonen 2e Ab : Alén et Mäkinen (moteur) Vatanen T. (sortie de route)
Québec	Salonen 1er Lampinen 2e Ab : Röhrl, Alén et Mäkinen (moteur)
Sanremo	Andruet 1er Verini 2e Tony 3e Ab : Bacchelli et Röhrl (sortie de route)
Corse	Darniche 1er Bacchelli 3e Vincent 5e Verini 7e Ab : Andruet (circuit électrique)
RAC	Lampinen 7e Ab : Alén (moteur) Salonen et Verini (sortie de route)

Fiat Champion du monde des Constructeurs

1978

Monte-Carlo	Röhrl 4e Darniche 5e Andruet 6e Verini 8e
Suède	Alén 3e Lampinen 6e Ab : Salonen (moteur)
Portugal	Alén 1er Ab : Munari (roue arrachée) Röhrl (embrayage)
Acropole	Röhrl 1er Alén 2e Ab : Munari (suspension arrière)
Mille Lacs	Alén 1er Salonen 2e Lampinen 5e Hors-course : Valtaharju (excès de vitesse)
Québec	Röhrl 1er Alén 2e Ab : Salonen (différentiel)
Sanremo	Verini 2e Ab : Munari (sortie de route) Mandelli (demi-arbre de roue) Röhrl (sortie de route) Bandama Ab : Vinatier (accident)

Corse Darniche 1er

	Andruet 2e Mouton 5e
RAC	Röhrl 6e
Fiat Champion du monde des Constructeurs	

1979

Monte-Carlo	Alén 3e Andruet 4e Mouton 7e Ab : Röhrl (moteur)
Suède Safari	Alén 4e Alén 3e Röhrl 8e Munari 10e
Mille Lacs	Alén 1er Gronholm 4e Ab : Tolonen (sortie de route)
Sanremo	Röhrl 2e Bettega 3e Alén 6e Ab : Vudafieri (sortie de route)
Corse	Mouton 5e Ab : Andruet (crevaisons)
RAC	Röhrl 8e

1980

Monte-Carlo	Röhrl 1er Waldegard 3e Mouton 7e Ab : Alén et Andruet (sortie de route)
Suède Portugal	Waldegard 3e Röhrl 1er Alén 2e Ab : Bettega (accident) Ab : Ulyate (accident)
Safari Acropole	Alén 3e Röhrl 5e Bettega 8e
Argentine	Röhrl 1er Reutemann 3e Ab : Alén et Bettega (carter éclaté)
Mille Lacs Nlle-Zélande	Alén 1er Röhrl 2e
Sanremo	Röhrl 1er Bettega 6e Ab : Alén (moteur)
Côte d'Ivoire	Munari 6e
Fiat Champion du monde des Constructeurs	

1981

Maroc Portugal	Alén 7e Alén 1er Ab : Bettega (carter ouvert) Cerrato (transmission)
Safari Acropole	Ab : Collinge (suspension avant) Alén 2e Bettega 3e
Mille Lacs Sanremo	Alén 2e Cerrato 8e Alén 9e Ab : Bettega (hors délais après sortie de route) Vudafieri (sortie de route)

1982

Acropole	Moschoutis 7e Ab : Carello (boîte de vitesses)
----------	---

NB : en France, la 131 Abarth a gagné deux rallyes avec Francis Vincent (Bordeaux-Sud-Ouest et Ain-Jura 77), deux avec Michèle Mouton (Tour Auto 78 et Lyon-Charbo 79), neuf avec Jean-Claude Andruet (Antibes 77, Giraglia et Ronde Limousine 78, Ronde Cévenole 79, Touraine, Jean-Behra, Armor, Cévennes et Var 1980).