Peu de modifications en ce qui con-cerne l'habitacle: 2 manomètres pour la température et la pression ont été ajoutés à l'équipement de base du coupé 359 et un volant a cuir de diamètre réduit, portant en son centre le célèbre scorpion, em-blème de la marque, donnent un aspect sportif à la voiture.



AU VOLANT DE LA

Depuis l'avènement de la Fiat 850, Carlo Abarth a tenté à plusieurs reprises de donner une héritière valable à sa fameuse 850 TC. La chose n'était cependant pas simple. La 850 de série est tout d'abord plus lourde que sa devancière. Elle doit également subir le handicap d'un maître-couple plus important, de sorte qu'à égalité de performances, elle appelle un nombre considérable de chevaux supplémentaires. C'est du reste pour cette raison que les Abarth de compétition de la catégorie Tourisme sont encore dérivées de la 850 TC, c'est-à-dire de la Fiat 600.

Carlo Abarth décida alors de changer son fusil d'épaule, et c'est le petit coupé 850 apparu un an plus tard (Genève 65) qui lui en donna l'occasion. Aujourd'hui, la production de la maison est entièrement basée sur ce modèle — qui est exécuté en quatre versions différentes. Les trois premières ont été portées à une cylindrée d'un litre avec une puissance effective s'échelonnant de 62 à 74 chevaux. Quant à la quatrième, la 124/1300, elle a reçu un moteur 124 sura-lésé à 1,3 litre, et constitue une des réalisations les plus intéressantes qui aient vu le

jour à Corso Marche au cours de ces der-nières années.

La petite Fiat Abarth 124/1300 est d'une conduite tranquille et reposante, mais elle a l'étoffe d'un coupé 124 Sport à double arbre à cames en tête, et, en Italie, son prix se situe à mi-chemin entre celui de la Berline et du coupé 124 Sport.

Un moteur alerte mais de tout repos

A peine plus encombrant que le quatrecylindres d'origine, le moteur 124 n'a eu
aucune peine à se loger dans le petit coupé
850, où il repose sur une robuste traverse
tubulaire fixée aux parois de la coque. Pour
une raison évidente de prix, Carlo Abarth
a cherché à en tirer le maximum pour un
minimum de frais, et, de ce fait, les transformations se réduisent à peu de choses,
Le bloc-cylindres a tout d'abord été suralésé
de 2,5 mm, et la cylindrée exacte est ainsi
passée de 1197 à 1280 cm². Le rapport de
compression a ensuite été augmenté de 8,8

à 10,5 : 1 ; un arbre à cames spécial fournit des temps d'ouverture de soupapes légèrement plus longs ; le carburateur a subi de nouveaux réglages et la tubulure d'échappement (non pas le collecteur) est bien entendu de construction maison. La puissance d'origine est ainsi passée de 60 à 75 ch. (DIN) pour une augmentation de régime de 5600 à 6000 tr./mm.

Le moteur a donc encore une puissance spécifique de tout repos (58,5 ch/L-DIN), ce qui devrait lui valoir une bonne longévité. Mais pour modestes qu'ils soient, quinze chevaux supplémentaires représentent une redoutable cavalerie lorsqu'elle est attelée à une voiture pesant 170 kg en moins. C'est précisément le cas de l'Abarth 1300, sa grande légèreté — 740 kg à sec — cache en fait le secret de toute sa maniabilité et de son brio. Le fait d'avoir couvert le kilomètre départ arrêté en 33,6 secondes (avec 36° C à l'ombre et 70 % d'humidité relative!) se passe de tout commentaire. Mais d'autres performances ne sont pas moins éloquentes quant à l'impression que donne le moteur de ne jamais fournir un effort considérable : la consommation est plutôt modeste, même à plein gaz sur l'autoroute, et si par temps extrêmement chaud le ventilateur électrique a tendance à fonctionner en régime continu, il n'en faut pas moins noter que l'huile arrive difficilement à 100° C. Il faut d'ailleurs, à ce propos, souligner que le moteur a conservé son carter d'origine, en tôle d'acier.

arrive difficilement a 100" C. Il raut d'allleurs, à ce propos, souligner que le moteur
a conservé son carter d'origine, en tôle
d'acier.

Exception faite du ronronnement typique
de l'échappement, le moteur est d'un fonctionnement assez silencieux, et tant en ville
que dans le trafic intense, il ne donne
jamais de signes d'impatience. Aux bas
régimes, il est même d'une docilité étonnante, et il doit sans doute cette qualité
à une carburation bien au point. La chose est
du reste confirmée par l'aisance des départs,
tandis qu'en écrasant l'accélérateur à partir des bas régimes (2000 tr/mn en quatrième surmultipliée) le moteur monte en
régime avec une telle progressivité qu'on a
peine à déceler le moment où se présente
le couple maximal : celui-ci devrait se situer
vers 5000 tr/mn, et en conduite rapide on
a effectivement avantage à se servir souvent de la boîte. Son étagement n'est pas
toujours celui qu'on souhaiterait — la boîte
est restée celle du coupé 850 avec son
excellente synchronisation Porsche — mais
la souplesse du moteur parvient d'une
certaine façon à compenser cette insuffisance. En usage normal, on n'a pas intérêt
à pousser les rapports intermédiaires au
delà de 6000 tr/mn, et le constructeur
recommande du reste de s'en tenir à ce
plafond. En pratique, il n'y a toutefois
pas d'inconvénient à grignoter encore
300 tr/mn : même sur l'autoroute le moteur
ne semble aucunement en souffrir, et c'est
toujours en surrégime que la voiture
atteint sa plus grande vitesse. Notons encore
que l'embrayage, à commande hydraulique,
est d'une bonne progressivité, mais n'apprécie pas les démarrages du type course.

Suspension et stabilité

Bien que la coque du coupé 850 se soit avérée suffisamment robuste pour supporter une augmentation de puissance de l'ordre de 60%, Carlo Abarth l'a soigneusement adaptée à ses nouvelles fonctions. Le radiateur à eau a tout d'abord été déplacé dans le nez de la voiture où il est associé à un ventilateur électrique à commande thermostatique. De ce fait, la batterie et l'avertis-



ABARTH 124/1300



seur ont été logés, assez inconfortablement du reste, dans le compartiment-moteur : la batterie est fort peu accessible, et l'avertisseur fait davantage sursauter les passagers de la voiture que ceux que l'on souhaiterait prévenir. Les suspensions ont été durcies et abaissées, et de larges jantes de 5,5 pouces garnies de pneumatiques ceinturés ont contribué à élargir les voies de 6 cm à l'avant et de 7 cm à l'arrière. En définitive, le poids de la voiture a augmenté d'une trentaine de kilos, dont une vingtaine est à attribuer au moteur et à son chassis auxiliaire, et la répartition des masses sur le train arrière est passée d'environ 63,5 à 65 %.

65 %.

La forte concentration du poids à l'arrière rend la conduite de l'Abarth 1300 très caractéristique. Aux allures normales et rapides, la voiture est nettement sous-dirigée, et l'effort requis au volunt est assez élevé. En forçant l'allure dans les virages, le comportement se modifie assez brutalement, pour devenir franchement surdirigé.

Les voies avant et arrière ont été augmentées respectivement de 6 et 7 cm, grâce à l'adoption de jantes larges de 5,5 pouces garnies de pneus radiaux.

La puissance n'est alors plus tout à fait suffisante, et en conduite très rapide, l'Abarth 1300 arrive à poser quelques problèmes. En ligne droite, il faut également noter que la voiture est très sensible au vent latéral.

Comme sur nombre de voitures sportives, la suspension est assez sèche aux basses allures, mais à vitesse plus élevée, les irrégularités de la route sont bien filtrées. Sur les premières Abarth 1300, la suspension avant talonnait assez facilement, mais ce défaut a maintenant disparu, et le train

ACCELERATIONS

étalonnage du compteur et avec le cteur seul à bord :

avant fait également preuve d'une meil-leure adhérence sur des revêtements irré-guliers. Les freins sont à la hauteur de leur tâche, bien que la répartition ne soit pas toujours irreprochable.

Équipement

L'habitacle est resté ce qu'il était, mais il est rehaussé par un volant spécial de petit diamètre et par deux manomètres pour la pression et la température de l'huile. A l'avant, le radiateur à eau n'a pas entièrement sacrifié la soute à bagages, mais comme dans toutes 2 + 2 places, c'est le compartiment arrière qui s'avère le plus utile pour les bagages.

utile pour les bagages.

En conclusion, nous serons bref. La petite Abarth 124/1300 offre des performances réellement intéressantes tout en prodiguant un agrément de conduite plein de séduc-

Etienne CORNIL

conducteur seul de 0 à 60 km/h : 80 * 100 * 120 * 140 * 1 km départ arrêté : 33'6" VITESSE MAXI moyenne: 164,38 km/h (vers meilleur temps: 169,01 km/h CONSOMMATION



