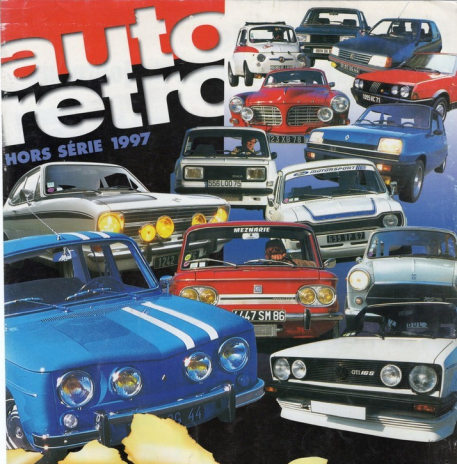


# auto retro

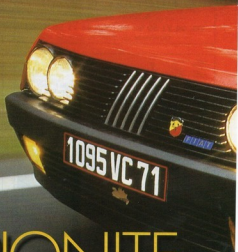
HORS SÉRIE 1997



30 ANS DE PETITES  
**BOMBES**

L 4957 - 2H - 32,00 F - RD





# SCORPIONITE AIGUË!

*Dernière Fiat siglée Abarth, la Ritmo 130 TC s'annonce comme la rivale de la Golf GTI. Elaborée par l'officine au scorpion noir, devenue département compétition du géant turinois, la Ritmo Abarth est-elle à la hauteur de ses ambitions ?*



[WWW.TRANSRITMO.NL](http://WWW.TRANSRITMO.NL)

Si l'esthétique des premières générations ne faisait pas l'amiabilité, le restylage de 1983 ne ralliait pas davantage les suffrages...



**M**ens du jour : 130 ch DIN, 0 à 100 km/h en 8 secondes tonnes rondes, un kilomètre D.A. explosé en 29,4 secondes et une vitesse maximale évaluée à environ 195 km/h. Si aujourd'hui il est invidié de promouvoir un nouveau modèle en mettant en avant ses performances, Fiat ne s'en prive pas en 1984... Le jeu en vaut la chandelle : dérouter la Golf au lit-parade des petites sportives ! De grandes ambitions, d'autant que la VW place la barre très haut. Si en 1982 la fième allemande n'ose pas proposer avec sa GTI 1,8 l une montée en puissance significative et attendue, Fiat ne loupé en revanche pas le coche, d'abord avec la 125 TC, puis avec la 130...

### Born to run

Destinée par Bertone en 1978 et restylée depuis, la Ritmo Abarth respire l'ambiance course même à l'arrêt : pare-choix envelop-

pants, bas de caisse et extensions d'ailes noirs, calandre quatre phares, antibrouillards, jantes larges, becquet, logo Abarth sur la calandre et silencieux de pot d'échappement à sortie ovale et chromée (Ah, les pots Abarth...). Très controversée, la ligne de la Ritmo n'en garde pas moins un caractère indéfectible, ce qui commence à être rare au début des années 80. On aime ou on n'aime pas, mais il est vrai que ce n'est pas l'atout majeur de cette Fiat.

À l'intérieur, c'est carrément le début d'une spécule du Tour de Corse ! Les banquettes Recaro (option d'époque) vous accueillent très sèchement, calant le fessier à merveille. La position de conduite demande d'ailleurs un petit temps d'accoutumance : on est assis très haut, très droit, un peu comme dans un monoplace ! Derrière le petit volant trois branches noir, le tableau de bord révèle une multitude de cadrans qui fait fouillis. On a un peu de mal à

s'y retrouver, mais c'est une question d'habitude et d'usage prolongé. En tout cas, vu le nombre de manos, ça doit être complet.

Contact. Le 2 litres s'ébroue, aidé par quelques sollicitations de l'accélérateur. Là encore, c'est tout un rituel de victoire de course : il faut gouver les deux carburateurs Weber double corps 49 DCOE et maintenir un ralenti parkinsonien. Au feu rouge, le chauffeur de taxi

### Caractéristiques

## FIAT RITMO 130 TC ABARTH (1984)

**Moteur** 4 cylindres en ligne en position transversale - **Al.** 1 995 cm<sup>3</sup> (94x90 mm), 130 ch DIN à 5 900 tr/min, 18 mg à 3 600 tr/min, taux de compression 9,4 à 1, soupapes en V, double arbre à cames en tête, culasse en alliage léger, vilebrequin 5 paliers, 2 carburateurs inversés double corps Weber 40 DCOE - **Transmission** aux roues AV, embrayage sec, boîte ZF à 5 rapports - **Direction** à crémaillère - **Freins** assistés, disques ventilés AV, tambours AR - **Suspension** à roues indépendantes, AV jantes élast., leviers transvers. inférieurs simples, bannes long., stab. transvers., amort. télesc., AR leviers triang., jantes élast., ressorts à lames transvers., stab. transvers., amort. télesc. - **Structure/carrosserie** coque autoportante acier, coach 3 portes 5 places - **Dimensions** long. 4,01 m, larg. 1,66 m, haut. 1,37 m, empat. 2,43 m, voies AV/AR 1,45/1,42 m. Poids 990 kg - **Pneumatiques** 185/60 HR 14 - **Performances** vitesse maxi environ 195 km/h, 0 à 100 km/h en 8 sec., km D.A. en 29,4 sec. - **Cons.** (+) 20 000 F.



Puissant et capable, le 2 litres manque pourtant de mélodie. Notez les corsets des deux carburateurs.

Si la Ritmo bénéficie  
d'une excellente  
tenue de route  
et d'un freinage  
performant,  
le train avant  
et la direction  
sont pourtant sujets  
à critiques.

assis dans la BX TRD arrêtée à côté de votre  
bolide rouge vif se dirait presque que vous vous  
prenez pour Miké Blason s'il le connaissait.  
Votre envie de piquer un esprit éflagrante, et  
c'est impatiemment que vous attendez la seconde  
où le feu va passer au... ven !

### Pizza minute

Si vous comptez ouvrir un service de livraisons  
rapides de pizzas, pas d'hésitation, c'est la  
Ritmo Aluarh qu'il vous faut ! L'engin vous colle  
au siège sur chaque rapport, la poussée à l'ac-  
céleration est franche et pleine, quel que soit le  
régime. Le couple généreux de 18 még étant  
disponible dès 3 600 tr/min, on laisse bien des  
autos plus modernes et plus puissantes (amis  
Bébémevistes, bonjour !) dans le rétroviseur...  
Néanmoins, si la Ritmo Aluarh se déplace dans  
l'espace-temps à la vitesse de l'éclair, il lui faut  
de la place pour s'exprimer : le train avant a  
bien du mal à encaisser le toupeau de chevaux  
sauvages qui vient vers lui, ça patine donc de



droite à gauche sur les trois premiers rapports,  
tout en laissant peu de chances au pilote de  
bien maîtriser la situation.

Lancée, l'auto continue à aller très vite. Le  
moteur prend facilement des tours, toujours  
prêt pour la castagne : il émet d'ailleurs un  
rôle raguar sympathique bien que pas très  
mélodieux. Petite déception donc (qui n'enlève  
rien aux qualités de la mécanique), tant il  
est vrai que l'on attend toujours la Scala de  
Milan sous le capot d'une italienne même si le

sifflement des carburateurs est bien présent.  
Côté transmission, on note un embrayage  
doux et progressif et une boîte ZF pour  
laquelle nous avons un sentiment mitigé :  
certes, la commande est ferme, précise et sur-  
tout très directe, mais elle n'en donne pas  
l'impression ! Maintes fois le doute vous  
assaille : le rapport est-il bien enclenché ? On  
ne sent pas les verrouillages, c'est une sensa-  
tion désagréable qui nuit à l'efficacité opti-  
mum du pilotage de la bête.



Avec près de 200 km/h  
en pointe et un silence  
patricien au milieu  
de trente secondes,  
la 130 TC peut encore  
humilier nombre  
de sportives modernes !



Ci-contre, les baguets Recaro étaient proposés en option. Ci-dessus, la boîte à gants et son étrange petite lampe.

Autre sujet de mécontentement, le train avant. Comme évoqué précédemment, il encasne mal la puissance à l'accélération et a bien du mal à maintenir l'auto en ligne.

Les réactions dans le volant sont assez violentes et il faut jouer des biceps pour y résister : ghzzzt, quand il faut en plus passer les

vitesse ! Nous avons eu la chance d'essayer l'Abarth sur des petites routes de campagne viruleuses que nous pratiquons régulièrement, ce qui a permis de mettre en exergue un autre défaut de la tunoise endiablée : sa direction n'est pas d'une précision imparfaite. À l'évidence, on ne place pas les roues au millimètre,

voire au centimètre. Embarrassant en cas de grosse attaque, mais moins cependant qu'un Mesta 208...

### Italienne mais rigoureuse

On aurait pu craindre de la Ritmo un tempérament beaucoup trop fougueux, comme beaucoup de ses sœurs transalpines, qui sous le prétexte de fournir des sensations partent en vrac dès que la chaussée se dégrade. On a pu constater que le train avant n'était pas du meilleur niveau, rappelant celui de quelques cousines (Alfasud Sprint, 33...) qui donnaient l'impression de rouler sur de la neige même en plein mois d'août. Certes, mais si l'on fait abstraction de ces quelques désagréments, on peut reconnaître à la Ritmo Abarth un excellent compément routier, digne de sa rivale germanique.

Bien calée sur ses amortisseurs Koni réglables et ses Michelin MXV2, notre auto passe très vite en courbes, la limite du décrochage étant repoussée assez loin, plus loin que le niveau de pilotage du conducteur



**SUPER !**

- Brio moteur
- Performances redoutables
- Freinage parfait
- Tenue de route
- Sièges baquets

**QUOIQUÉ...**

- Corrosion
- Train avant baladeur
- Verrouillages boîte
- Direction un peu molle

lambda : phénomène d'autant plus intéressant que l'auto avoue tout de même 950 kg sur la balance. Néanmoins, en bonne traction avant, elle s'avère typiquement sous-viteuse quand on arrive un peu trop vite dans les épingles.

Par contre, c'est au freinage que la Ritmo laisse l'allemande sur le carreau : efficaces, progressifs, endurants, tels sont les qualificatifs à employer pour les freins de l'italienne. Il suffit d'effleurer la pédale du milieu pour

sentir déjà un net ralentissement, en appuyant plus encore on se rend compte du parfait équilibre de l'auto qui s'arrête bien en ligne. De même, le blocage des roues est correctement téléphoné, ce qui permet de bien gérer son freinage. Autre avantage, après plusieurs coups de frein à la limite, on ne note aucun échauffement particulier. Bref, un très bon point pour l'Abarth, d'autant qu'il y a quand même du travail pour arrêter la tonne que pèse la bête.

**C'est trop injuste**

La dernière Fiat Abarth n'a rien du produit pseudo-sportif, budgét d'un grand nom du sport automobile à des fins commerciales : la Ritmo est une vraie, une authentique Abarth. Une "presque" voiture de course, où il n'y a plus qu'à installer des harnais et un arceau pour s'inscrire à une spéciale de rallye. Fiat n'a pas zéé son entrée dans le monde des "GIT", et il s'en fallait de peu pour que la Ritmo devienne la meilleure représentante du mouvement : seul l'injuste problème d'identité socio-culturelle du géant turinois a empêché le succès de l'auto. Si vous n'êtes pas de ceux qui ont été assez fins pour l'acheter à l'époque, il n'est pas trop tard pour vous rattraper. Mais dépêchez-vous, on ne le dira pas deux fois...

**Le caractère sportif de la Ritmo est affirmé par l'adoption de divers spoilers et l'emploi de pneus larges. Notez ci-dessous le scorpion Abarth au centre des jantes alu.**



**LES GRANDES DATES DE LA FIAT RITMO ABARTH**

- **1978** Présentation au salon de Turin de la Fiat Ritmo, remplaçant de la 127.
- **1981** En septembre, Fiat décline une mini gamme sportive pour son modèle Ritmo : la 105 TC (105 ch DIN, 180 km/h) et la 125 TC Abarth (125 ch DIN, 190 km/h, Abarth étant devenu le département compétition de la firme italienne).
- **1983** Présentation en septembre de la Ritmo II (faces avant et arrière restylées). La 130 TC Abarth remplace la 125 TC qui sera abandonnée en décembre.
- **1985** La Ritmo Abarth remporte le championnat d'Europe des rallyes en Gr.A aux mains de Raynet.
- **1987** Fin de production de la 130 TC en juin remplacée par la Uno turbo en septembre.



La 105 TC représente le premier pas vers une Ritmo sportive.



La 125 TC avec les bouilliers de la première génération.



La 130 TC est l'aboutissement quasi parfait de la gamme Ritmo.



La Uno turbo remplace la Ritmo Abarth en 1987.