

L'AUTOMOBILE

MAGAZINE

**RITMO ABARTH
VISA GT
2 STARS À L'ESSAI**

**Les
nouveautés
de l'été**

**La moto
des Chinois**

**Les vans
en folie!**



www.interwheels.nl
WWW.TRANSRITMO.NL

LA RITMO ABARTH 125 TC: Une GTi à l'italienne

C'est la réplique de Fiat à la Golf GTi. La célèbre voiture allemande a finalement trouvé une concurrente qui, traitée dans le même esprit, arrive à sa hauteur et se place même à un cran au-dessus dans certaines circonstances. Voilà qui va remettre beaucoup d'animation dans les conversations de garages et de salons.



Ainsi, Fiat s'adresse désormais également à cette clientèle sportive ou un tantinet snob, amateur de voitures un peu hors du commun, hautes en performances, sous des couvertures de berlines courantes, rebassées d'attributs typiques qui ont, pour noms : pneus larges, jantes alu, spoiler, becquets, boîte 5... et puissance bien dissimulée. On le sait, jusqu'à présent, la Golf GTI, sans trop d'artifices d'ailleurs, a régné en maîtresse absolue sur ce marché. Elle a été une première fois contrée par Renault avec sa 5 Alpine Turbo qui, pour arriver à la hauteur, a dû faire appel à un turbocompresseur cadrant parfaitement avec la politique maison. Fiat se met donc sur les rangs. Pour sa part, il a dû également mettre le "paquet" pour situer sa Ritmo Abarth au niveau de la GTI car, jusqu'à présent, la 105 TC n'y parvenait pas. La voiture italienne souffre en effet d'un poids handicap - on ne peut pas mieux dire, puisqu'il s'agit de son poids. Or, et vérifié par nos soins, en accusant 1 000 kg sur la balance, pour obtenir un rapport poids/puissance équivalent (8,09 kg/ch pour la GTI), il n'y a pas de mystère, il fallait 125 chevaux. Pour cela, et sous la directive du département Abarth, qui a été chargé de la préparation de ce modèle, on a carément opté pour le moteur 2 litres à double arbre à cames en tête existant dans la panoplie du constructeur et qui est monté sur les 131 Supermirafiori ou autres Argenta.

Bien préparé, ce moteur développe 125 ch à 5 800 tr/mn, tandis que son couple s'établit à 17,5 mkg à 3 500 tr/mn. Côté transmission, on note un renforcement de l'embrayage et des arbres de roues, c'est normal, mais également une retouche de la boîte de vitesses par ZF, le spécialiste allemand, qui porte principalement sur la synchronisation, la pignonnage et le guidage, afin de pouvoir passer le couple supérieur du moteur.

Mais les services d'Abarth ne se sont pas contentés d'améliorer la mécanique. Leur travail a porté également sur le comportement routier. Il ne suffit pas, en effet, d'avoir des chevaux sous le capot, encore faut-il pouvoir les utiliser. Aussi ont-ils repris les suspensions, en s'inspirant de ce qui avait été fait sur la Ritmo Groupe 2 : carrossage neutre, à l'avant, alors qu'il est positif sur la 105 TC, chasse moins prononcée, tandis qu'à l'arrière, l'habituel ressort transversal à deux lames n'en conserve qu'une qui, cependant, est à profil variable et, comme à l'avant, le carrossage négatif des roues a été accentué. Enfin, les débâtements ont été diminués, et l'amortissement a été évidemment adapté. Les freins disposent de disques ventilés à l'avant et d'une surface de freinage agrandie.

Extérieurement, deux détails essentiels attireront les regards : les roues alliage, très jolies, plus jolies même que celles de la 105 TC et le becquet arrière situé sous la vitre et destiné à renforcer l'aérodynamique de la voiture en diminuant un peu la consommation et en procurant au passage un gain de vitesse maximale de 2 km/h. C'est toujours cela de pris ! Les pneus, comme sur la 105 TC, sont des Pirelli P6 185/60 HR 14. Finalement, à ces deux détails près que sont les roues et le becquet, si l'on excepte les inscriptions, la 125 TC Abarth ressemble comme deux gouttes d'eau à la 105. On peut le regretter, notamment à l'intérieur, où l'on découvre la même planche de bord, les mêmes équipements qui, il faut le dire, sont très complets. La seule différence provenant des sièges qui ont été redessinés et qui se révèlent un peu plus enveloppants. De même le pommeau du levier de vitesses a été rendu plus

"palpable". Dans cette voiture, on apprécie donc toujours l'espace dévolu aux passagers et la position de conduite qui pourra être bien adaptée grâce au volant réglable, mais on regrette que le coffre ait été contraint d'accueillir la roue de secours laquelle, il faut le préciser, est en alliage et dotée d'un pneu identique à ceux qui roulent. Pourtant, on peut se poser la question de savoir si, en tant que roue de secours, on ne pourrait pas se contenter d'une roue et d'un pneu ordinaires, ne servant qu'en dépannage, pour conserver ainsi un volume correct au coffre...

Dès la première prise de contact, deux remarques se font : la direction est lourde en manœuvres et les rapports de la boîte de vitesses présentent une certaine fermeté à l'engagement, tant que l'huile n'a pas atteint une certaine température.

Mais dès que l'on roule, la direction s'allège et



POUR

- Très bonnes performances
- Comportement routier efficace
- Equipement très complet
- Bonne habitabilité
- Un mieux de la boîte de vitesses

CONTRE

- Direction lourde en manœuvres
- Confort moyen
- Volume du coffre sacrifié
- Caractère sous-vireux dans les épingles

l'on n'y pense plus et les passages de boîte s'améliorent. Sur ce plan, et c'est un premier bilan positif, il faut saluer l'amélioration du guidage et souhaiter que les modifications soient également apportées au reste de la gamme Ritmo, qui en a besoin. Et, l'on roule... et l'on reste un peu sur sa faim. A priori, la Ritmo Abarth n'est pas démonstrative, en ce sens que le bruit du moteur a été bien muselé, tandis que les montées en régime paraissent longues. Mais tout est relatif, et il n'est qu'à voir dans le rétroviseur avec quelle rapidité les voitures rattrapent

pour se dire qu'il se passe quand même quelque chose. Et de fait, vitesse et nervosité ne sont pas de vains mots pour cette voiture, on le verra dans nos pages techniques, près de 185 km/h et 30 x 98 au 1000 mètres départ-arrêté. Sur ce plan la GTI s'incline. Grâce en partie à sa cylindrée, le moteur présente une courbe de puissance bien remplie, même à bas régime où il procure de bonnes possibilités de reprises. Mais, plus que les performances dans l'absolu, c'est le fait de pouvoir les mettre à profit dans la plupart des circonstances, grâce à un comportement routier en rapport, qui sera apprécié. Sur ce plan, le caractère sportif de la voiture est réel. Bien accrochée sur ses quatre roues, l'Abarth 125 TC se jouera des courbes comme des virages moyens qu'il sera possible de négocier en force en toute sécurité, même si la chaussée se dégrade quelque peu. L'amortissement de la suspension colle constamment les roues à la route, de façon assez sèche, il faut le reconnaître, ce qui sur le plan du confort se révèle plutôt fatigant. Mais sur ce type de voiture, le pilote généralement, s'en soucie moins que ses passagers. La direction permet de bien suivre la trajectoire désirée ; il n'y a guère qu'un cas où notre Ritmo se révèle mal à l'aise, ce sont les épingles relativement lentes. Là, à moins que l'on utilise le frein à main en dernier recours, elle se plante désespérément sur la roue avant extérieure, la roue intérieure cillant au mieux, perdant ainsi toute motricité. Sinon dans les virages moyens, la voiture est neutre et même sur petit appel du volant on pourra créer une légère dérive de l'arrière, qui facilitera les choses. Si en usage courant la boîte se révèle en progrès, on note encore, dans des conditions plus sportives, lors de manœuvres rapides, une synchronisation un peu lente, tandis qu'un doute apparaît parfois dans l'engagement de la cinquième, car la trois n'est pas loin... Le pédalier a été spécialement conçu pour permettre d'effectuer des manœuvres pointe/talon dans de bonnes conditions. La pédale des freins présente une petite course morte qui toutefois l'amène à la hauteur de l'accélérateur insoutenable, ce qui facilite la manœuvre citée plus haut. On peut faire confiance, les distances d'arrêt sont bonnes, de même que la résistance à l'échauffement.

Si l'on fait donc le bilan du comportement routier, une nette progression est ressentie par rapport à la 105 TC qui, déjà, n'est pas mal placée sur ce plan. Les retouches, effectuées au niveau des réglages des trains roulants sont bénéfiques, seul le confort en pâti, quelque peu, bien que les nouveaux sièges améliorent un peu le bilan global. Cependant, sur le plan du confort, la voiture est sensible à la charge et, contrairement à ce qui se passe généralement, on enregistre une nette dégradation de l'amortissement, la caisse taltantant fréquemment. En fait si l'on veut rapprocher l'Abarth 125 TL de la Golf GTI, nous dirons qu'elle rattrape en comportement routier ce qu'elle cède en vivacité moteur/transmission. Et si l'on fait le rapport prix/prestation, on s'aperçoit que pour 62 000 F, l'Abarth se présente comme une voiture fort bien équipée, ne nécessitant pratiquement aucun supplément décoratif, ce qui n'est pas le cas de sa concurrente. Reste, face à ces deux sérieuses rivales, le cas de la 5 Alpine Turbo qui ne manque pas de caractère, non plus. Alors, finalement, chacun décidera selon ses affinités : latin, german, gaulois... ? Le débat est loin d'être tranché, d'autant plus que d'autres constructeurs vont encore se mettre sur les rangs, tandis que VW fourbit déjà la parade...

Robert SÉJOURNÉ



Becquet arrière et spoiler avant sont les attributs "vitesse" de l'Abarth. Un équipement très complet, et un moteur 2 litres "double arbre".



FIAT RITMO ABARTH "125TC"

PRIX : 62000 F
VIGNETTE : 640 F

Prix : Suisse : 18 450 FS.

Belgique : 356 125 FB.

CARACTERISTIQUES

MOTEUR : 11 CV. 4 cylindres en ligne, transversal. 1 995 cm³, 84 x 90 mm.

PUISSANCE MAXI : 92 kW (125 ch) à 5 800 tr/mn.

COUPLE MAXI : 17,16 mdaN (17,5 mkg) à 3 500 tr/mn.

RAPPORT VOLUMÉTRIQUE : 9,45 à 10,3.

ALIMENTATION : un carburateur double corps inversé.

REFROIDISSEMENT : à eau.

TRANSMISSION : roues AV motrices, boîte à cinq rapports, levier de commande au plancher. Km/h pour 1 000 tr/mn-en 5^e : 30,3.

DIRECTION : à crémaillère, diamètre de braquage : 10,3 m.

REINS : assistés, disques (ventilés) AV/tambours AR. Frein de stationnement sur les roues AR.

PENSIÓN : 4 roues indépendantes AV : jambes élastiques, ressorts hélicoïdaux, bras oscillants inférieurs, barres de réactions, barre stabilisatrice.

R. : bras oscillants inférieurs et ressort à lame transversal.

EQUIPEMENT ELECTRIQUE : batterie : 12 V, 34 Ah. Alternateur : 55 A.

NEUS : 185/60 HR 14 ; Pirelli P6, à bande incorporée.

APACITES : réservoir : 50 litres, huile moteur : 4,5 litres, boîte : 3,26 litres, refroidissement : 7,5 litres.

ALISES : 188,5 dm².

ARROSSERIE : 2 portes et hayon R ; 4 places, poids : 1 000 kg (AV : 375. AR : 375). Long. : 3,937 m. Arg. : 1,687 m. Haut. : 1,37 m. Voies V/AR : 1,455/1,42. Empat. : 432 m. Poids tractable (rem. sinel) : 1 100 kg.

ARRANTIE : 1 an, pièces et main d'œuvre, sans limitation de kilométrage (sauf pièces d'usure).

ESSEAU : successoraux : 3. concessionnaires : 242. agents : 1 012.

OPTION : peinture métallisée : 920 F.

LES CONCURRENTES

LFA ROMEO Giulietta 2000 L : CV, 185 km/h, 61 904 F.

RENAULT 18 Turbo : 7 CV, 185 km/h, 60 600 F.

VOLKSWAGEN Golf GTI : 8 CV, 182 km/h, 59 990 F.

DAEWOO 343 GLS Sprint : 10 CV, 180 km/h, 67 700 F.

PERFORMANCES



La tête de lecture de notre enregistreur qui nous permet de relever exactement les performances des voitures.

VITESSE MAXI — C'est la moyenne des vitesses enregistrées dans chacune des deux lignes droites de l'anneau de Linas-Montlhéry.

| | | |
|------------------------------------|-------|-----------|
| Personnes à bord | 2 | 4 + 50 kg |
| Vitesse maxi (km/h) 5 ^e | 185,3 | 184 |

ACCELERATIONS — Les chiffres d'accélération, départ arrêté, sont enregistrés automatiquement. Ils indiquent, en secondes, le temps mis pour atteindre 400 m et 1 000 m, en accélérant jusqu'au régime maxi autorisé sur chaque rapport de boîte.

| | | |
|------------------|---------|-----------|
| Personnes à bord | 2 | 4 + 50 kg |
| 400 m D.A. | 16 s 62 | 17 s 53 |
| 1 000 m D.A. | 30 s 98 | 32 s 45 |

REPRISES — Pour les chiffres de reprises, même processus, que ci-dessus, mais à partir d'une vitesse stabilisée de 40 km/h (chronos) sur le rapport de boîte permettant d'obtenir la vitesse maxi (4^e ou 5^e selon le cas).

| | | |
|------------------------------|---------|-----------|
| Personnes à bord | 2 | 4 + 50 kg |
| 400 m depuis 40 km/h réels | 19 s 37 | 20 s 45 |
| 1 000 m depuis 40 km/h réels | 35 s 76 | 37 s 86 |

VITESSE MAXI. Le constructeur annonce 190 km/h. A Linas-Montlhéry, nous n'avons pu dépasser 185,3 km/h. Nous espérons un petit peu mieux. Une fois encore, la 125 TC souffre d'un poids trop élevé : 1 000 kg tout juste, pour 960 annoncés sur les fiches de Fiat ! A cette vitesse, nous sommes au régime de 6 115 tr/mn, soit à 315 tr/mn au-dessus du régime de puissance maxi, 5 800 tr/mn. Le compteur indique alors 208 km/h et 6 400 tr/mn. Le rapport de cinquième (130,3 km/h/1 000 tr/mn) est donc bien choisi puisque l'on obtient la vitesse maximale au voisinage du régime de puissance maxi. En charge, la voiture perd peu.

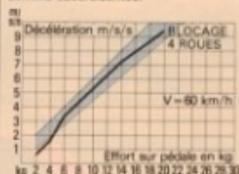
ACCELERATIONS. Fiat donne 30 s 2/10 avec deux personnes et 20 kg. Ce "125" est respecté pour nos mesures. Après plusieurs tentatives, en poussant les intermédiaires à différents régimes, nous avons enregistré 16 s 62 aux 400 m et 30 s 98 aux 1 000 m. Malgré la présence des Pirelli P6, le patinage des roues motrices est prononcé et il se fait sentir encore en deuxième ! Avec quatre personnes et 50 kg la Ritmo exige 9/10 de plus aux 400 m et 1 s 47/100^e au kilomètre.

REPRISES. Celles-ci sont mesurées en 5^e car la voiture atteint son maxi sur ce rapport : depuis 40 km/h réels, la voiture reprend bien, mais la puissance ne se fait sentir qu'à partir de 3 500 tr/mn. Les 400 m sont alors franchis en 19 s 37 et les 1 000 m après 35 s 76. Ces temps sont des plus corrects. La souplesse est bonne et il est possible de circuler en ville sur le dernier rapport. En charge, il faut compter 1 s 08 de plus pour passer les 400 m et 2 s 10 supplémentaires pour franchir le kilomètre.

FREINAGE

(2 personnes à bord)

AGRÈMENT — Cette courbe indique la valeur de la décélération obtenue en fonction de l'effort exercé sur la pédale. Elle diffère donc de l'agrément du freinage et doit se situer à l'intérieur de la zone grisée qui recouvre l'ensemble des valeurs que nous considérons comme satisfaisantes.



SÉCURITÉ — Pour définir la sécurité du freinage, nous indiquons les distances qui nous ont été nécessaires, en freinant d'urgence à 90 et 130 km/h, pour arrêter la voiture, à la limite du blocage des roues. Et nous indiquons la valeur des décélérations correspondantes.

| | |
|----------------------|------------------------------------|
| 90 km/h (25 m/s) | 45,11 m - 7,42 m/s/s |
| 130 km/h (36,11 m/s) | 91,66 m - 7,48 m/s/s |
| 0 à 100 m | 0 10 20 30 40 50 60 70 80 90 100 m |

La 125 TC est équipée de disques avant ventilés. En outre, la surface de freinage a été augmentée par rapport à la 105 TC. Aussi la courbe agrément est-elle sensiblement différente. Notons un léger temps "mort" en bas, puis la courbe entre dans notre zone "confort" à partir de 4,25 kg de pression. Elle se place bien au milieu des pressions s'infléchit à 14 kg. Les distances d'arrêt sécurisées sont bonnes à 90 km/h avec 45,11 m et très bonnes à 130 km/h avec 91,66 m. Les décélérations obtenues sont assez voisines de celles enregistrées avec la 105 TC.

BILAN SONORE

(2 personnes à bord)

Nos chiffres indiquent la moyenne des bruits enregistrés pendant la durée de chaque test, ce qui traduit mieux le confort — ou l'inconfort — sonore de la voiture que le simple enregistrement des "crêtes" de bruit. Notre circuit italien correspond aux conditions habituelles de circulation, avec des portions à 90 et 130 km/h.

| dB(A) | Ralent. | Circuit italien | 130 km/h stabilisé | Maxi |
|-------|---------|-----------------|--------------------|------|
| 40 | | | | |
| 50 | | | | |
| 60 | | | | |
| 70 | | 74,7 | 78 | 86 |
| 80 | 58,6 | | | |
| 90 | | | | |
| 100 | | | | |

Un ralent, le bilan sonore est plus élevé que sur la 105, le régime moteur se situant aux alentours de 1 000 tr/mn. Sur le circuit italien, nous enregistrons les mêmes valeurs. A 130 stabilisés, nous sommes un peu au-dessus, alors qu'à la vitesse maximale nous sommes légèrement en-dessous. Il faut remarquer que le capot de la 125 est généralement caillouteux, d'une part, et que les sonorités d'échappement sont d'ailleurs part, beaucoup moins prononcées sur ce modèle.

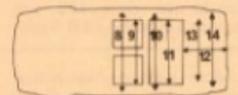
HABITABILITE/COFFRE



Nous donnons les mesures en centimètres, selon les axes indiqués (lettre numérotée) sur les dessins. Pour le coffre des voitures à hayon et arrière transformable, nous donnons deux cotes de longueur et hauteur : banquette arrière en place et rabattue.



1 : 92 - 2 : 89 - 3 : 171 - 4 : 65
5 : 22 - 6 : 48/66 - 7 : 73

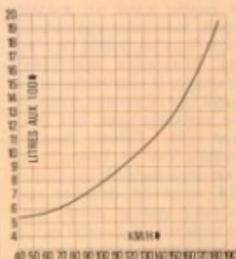


8 : 137 - 9 : 133 - 10 : 146
11 : 129 - 12 : 79/134 - 13 : 76 - 14 : 76.

La caisse de la 125 TC est identique à celle de la 105. L'habitabilité est donc semblable. Il existe toutefois une différence due à un habitillage différent des sièges avant. Ceux-ci sont plus creusés au milieu alors que les côtés plus rembourrés, maintenant mieux. En hauteur sous pavillon, le conducteur dispose de 3 cm de plus. Le montage du deux litres ne permet plus de placer la barre de secours sur le côté du groupe. Cette dernière est identique aux quatre autres, c'est-à-dire une fort belle jante alu chaussée d'un Pirelli P6. Elle prend donc place, debout, à droite dans le coffre arrière. La contenance de ce dernier est ainsi diminuée. Nous ne pouvons noter que 188,5 dm³ contre 295,8 sur la 105 TC. Comme sur cette dernière, les dossiers de siège sont rabattables séparément.

CONSOUMATIONS

COURBE À VITESSE CONSTANTE — Cette courbe, qui montre l'augmentation de la consommation en fonction de la vitesse, est enregistrée en roulant à vitesse constante sur le dernier rapport de la boîte. Les chiffres de consommation précis sont donnés dans le tableau à côté.



| Vitesse | L/100 km |
|---------------------------|-------------------|
| 40 km/h | 5,40 |
| 60 km/h | 5,75 |
| 80 km/h | 6,60 |
| 90 km/h | 7,20 |
| <i>Normes officielles</i> | |
| 100 km/h | 7,90 |
| 120 km/h | 9,45 |
| <i>Normes officielles</i> | |
| 140 km/h | 11,30 |
| 160 km/h | 14,05 |
| 180 km/h | 18,15 |
| Maxi | 185,3 km/h |
| | 19,60 |

EN UTILISATION

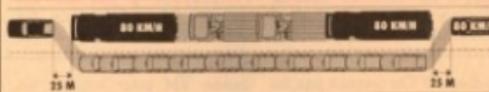
(1 personne à bord)

Le second tableau indique les consommations mesurées en ville, sur route et sur autoroute, sur des parcours de référence que nous utilisons pour tous nos essais et à des moyennes toujours identiques. La consommation moyenne correspond à 40 % d'utilisation en ville, 40 % sur route et 20 % sur autoroute. Nous donnons en regard, en francs, le coût du km en carburant. L'autonomie est calculée en fonction de la consommation sur autoroute, en conservant une réserve de 5l.

La 125 TC est bien entendu un peu plus gourmande que sa sœur, la 105. Sur la courbe à vitesse constante, les chiffres sont assez voisins jusqu'à 100 km/h. Ensuite, l'écart se creuse d'une manière plus notable. En utilisation, la 125 brûle 2,05 litres de plus sur le parcours urbain ; nos mesures sont au-dessus des chiffres officiels de 0,45 litres. Sur route, elle réclamera 0,75 litres supplémentaires alors que, sur autoroute, elle demande 0,50 litres de plus. Les nouvelles exigences sont normales compte tenu de la plus forte cylindrée et de la nouvelle puissance. Le réservoir de 50 litres est tout juste suffisant puisque l'autonomie sur autoroute ne dépasse pas 420 kilomètres.

| L/100 | Prix au km (super : 4,35 F) |
|---|-----------------------------|
| VILLE (moyenne : 19,8 km/h) | |
| 12,85 l | 0,56 F |
| <i>Normes off. : 12,40</i> | |
| ROUTE (moyenne : 75 km/h) | |
| 8,15 l | 0,35 F |
| AUTOROUTE (moyenne : 128,6 km/h) | |
| 19,70 l | 0,86 F |
| 40 % ville/40 % route/20 % autoroute | |
| 10,55 l | 0,46 F |
| AUTONOMIE AUTOROUTE : 420 km | |

APTITUDES AUX DEPASSEMENTS



Il s'agit de tester un élément important de sécurité, en mesurant le temps et la distance minimums qui sont nécessaires pour dépasser un poids-lourd, long de 18 m et roulant à 80 km/h. L'enregistrement est déclenché quand la voiture, stabilisée à 80 km/h, 25 m derrière le camion, déboîte pour doubler, et il est arrêté quand elle se rabat sur la droite, après avoir dépassé le camion de 25 m. Ces mesures s'effectuent en accélérant à fond sur les rapports de boîte utilisables entre 80 km/h et la vitesse atteinte en fin de dépassement.

Les temps relevés pour effectuer la manœuvre de dépassement mettent en évidence la puissance disponible. Il faudra néanmoins rétrograder pour assurer plus de sécurité. En récupérant la quatrième, vous gagnerez 10 mètres, et sur la troisième, 27 mètres. En charge, la voiture est moins alerte et rétrograder vous permettra de gagner de précieux mètres. Sur la quatrième, la distance franchira de 13 mètres, et en troisième, de 25 mètres.

| Rapport | Temps | Distance | Vitesse en fin de dépass. |
|----------------------------|-----------|----------|---------------------------|
| 2 personnes à bord | | | |
| 5 ^e | 12 s 4/10 | 341 m | 120 km/h |
| 4 ^e | 11 s 8/10 | 331 m | 126,1 km/h |
| 3 ^e | 10 s 6/10 | 304 m | 127,1 km/h |
| 4 personnes + 50 kg | | | |
| 5 ^e | 13 s 5/10 | 368 m | 117 km/h |
| 4 ^e | 12 s 9/10 | 355 m | 122 km/h |
| 3 ^e | 11 s 8/10 | 327 m | 123,1 km/h |

EQUIPEMENT

| | |
|--|----------|
| Indicteur km partiel | OUI |
| Indicteur température d'eau | OUI |
| Indicteur température d'huile | OUI |
| Mano pression d'huile | OUI |
| Témo lumineux mini-essence | OUI |
| Vitrome | OUI |
| Compte-tours | OUI |
| Morze | OUI |
| Intestat de tableaux de bord | NON |
| Lunette AR chauffante | OUI |
| Wyot de starter | AUT |
| Wyot de frein à main | OUI |
| Wyot d'éclairage | OUI |
| Wyot de feux de croisement | NON |
| Essue-glace | 2V + int |
| Essue-glace de lunette AR | OUI |
| Direction réglable | OUI |
| Feux de recul | 1 |
| Feux AR de brouillard | OUI |
| Miroir extérieur réglable de l'intérieur | OUI |
| Miroir de courtoisie | 1 |
| Régage projecteurs au 2 ^e de bord | NON |
| Projecteurs à ode | OUI |
| Lave-essue phares | NON |
| Projecteurs supplémentaires | NON |
| Jantes alliage | OUI |
| Pare-brise feuilleté | OUI |
| Vitres à commande électrique | NON |
| Vitres teintées | OUI |
| Emplacement radio | OUI |
| Pré-équipement radio | OUI |
| Appareille | 2 |
| Proteges de manilles | 3 |
| Grochets vêtements | 2 |
| Soufflets dans dossiers sièges AV | NON |
| Vide-goches latéraux AV/AR | 2 |
| Siège conducteur régl. en hauteur | NON |
| Dossiers AR rabattables séparément | OUI |
| Centrales AR à enrouleurs | OUI |
| Glaces AR mesées | OUI |
| Centrales AR | 2 |
| Couvercle boîte à gants | NON |
| Terrure boîte à gants | NON |
| Eclairage boîte à gants | NON |
| Lampe de lecture | OUI |
| Trape bouche essence | NON |
| Serrure bouche essence | NON |
| Eclairage coffre | OUI |
| Eclairage moteur | NON |
| Eclairage clés de contact | OUI |
| Température d'éclairage intérieur | NON |
| Condensateur centrale | NON |
| Chauffage séparé D/G | NON |
| Vitesses ventilateur climatiseur | 3 |
| Climatiseur | MOYEN |
| Jauge à huile 1 ^e de bord | NON |
| Alenco remplissage d'huile | T.BIEN |
| Câblé pratique des commandes | BIEN |
| Accessibilité rue de secours | MOYEN |
| Accessibilité jauge à huile | MOYEN |
| Accessibilité fusibles | A.BIEN |
| Accessibilité lunette | T.BIEN |
| Accessibilité lave-glace | T.BIEN |
| Contenance lave-glace | T.BIEN |

La 105 était déjà très bien équipée. Sur l'AbARTH, nous ne disposons que d'une lampe de lecture en plus. Elle est située à côté du plafonnier. Nous souhaitons, toutefois, trouver une serrure à la boîte à gants ainsi qu'un éclairage. La climatisation est toujours absente. Il faut, en permanence, faire tourner le ventilateur pour avoir de l'air frais. L'accessibilité mécanique est bonne. Nous souhaiterions quand même une jauge à huile à lecture directe au tableau de bord. Signaux aussi que le filte à air est du type "mécanique".