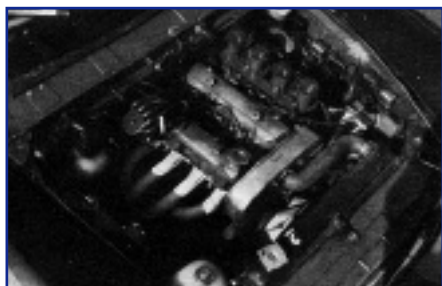


et moi-même faisons bon ménage ! Nos amis italiens semblaient ravis. Lerust aussi d'ailleurs... de descendre ! La voiture n'avait toujours pas une égratignure, mais cela, je ne l'ai su que le lendemain, quand elle fut lavée. C'est pendant ce parcours que j'aperçu un brave paysan italien se signer au passage de la Fiat, sans doute pour remercier le ciel de lui avoir laissé le temps de se garer. Nous commençons à avoir des spectateurs, mais pas l'ombre d'un képi ou d'une casquette. Dans notre cher Pays nous aurions eu déjà quatre ou cinq brigades de Gendarmerie à nos trousses ! Le plus prestigieux de ces spectateurs étant Trombotto, pilote-maison. Je n'ai pas réussi à déceler l'origine du sentiment qui l'a fait hésiter si longtemps à être mon passager ?

#### LA MEILLEURE POUR LA FIN

Possesseur d'une petite usine dans la région, Trombotto nous a invité à visiter ce qu'il appelle "son jardin" : une épreuve spéciale du Rallye d'Italie ! Evidemment pas de macadam, mais de la terre et des pierres, avec des épingles et pour finir de la neige, et des rigoles profondes de plus de 50 cm. Un véritable casse voiture ! La technique consiste à éviter les trous. En montée, une voiture plus légère aurait été avantagée. Par contre, en descente, la Fiat ne doit pas être loin des temps records. Surtout, si vous avez un passager de la taille de mon ami Lerust, qui fut bien puni de n'avoir pas mis sa ceinture, et qui decollant de son siège, ne parvint pas à récupérer le baquet, et alla s'affaler au fond du spider, après que le dossier du siège ait émit son dernier cri... d'agonie!



#### FICHE TECHNIQUE

##### Fiat 124 Sport Spider de série

● **Moteur** : 4 cylindres en ligne placé à l'avant. Alésage  $n$  course : 80 x 80 mm donnant une cylindrée totale de 1608 cc. ; taux de compression : 9,8 à 1 ; puissance maxi (DIN) : 110 cv ; couple 14 m/kg. ● **Distribution** : par deux arbres à came en tête entraînés par courroie crantée ● **Alimentation** : deux carburateurs Weber 40 IDFI0 et 40 IDFI1 ou deux Solex C 40 PII6 verticaux, double corps avec ouverture synchronisée des papillons ● **Refroidissement** : à eau, avec pompe et réservoir d'expansion, ventilateur débrayable ● **Embrayage** : monodisque à sec, commande mécanique ● **Boîte de vitesses** : 5 rapports et marche AR synchronisés. 1<sup>ère</sup> : 3,667 ; 2<sup>e</sup> : 2,100 ; 3<sup>e</sup> : 1,361 ; 4<sup>e</sup> : 1,000 prise directe ; 5<sup>e</sup> : 0,881 surmultipliée ; M.A. : 3,526. Rapport du couple de réduction hypoidé 10/43 ● **Freins** : à disque sur les quatre roues, assistés par servo-frein à depression. Double circuit ●

● **Suspensions** : avant : à roues indépendantes, bras oscillants, ressorts à boudin et amortisseurs télescopiques hydrauliques et barre stabilisatrice ; arrière : pont rigide ancré maintenu par 4 barres longitudinales et une transversale de réaction ; ressorts à boudin, amortisseurs hydrauliques télescopiques ● **Direction** : à vis et galet ; rapport : 1/16,4 ; colonne de direction tronsonnée en trois pièces par deux joints de cardan ; amortisseur de direction ; tours du volant de butée à butée : 2 3/4 ; diamètre de braquage : 10,4 m. ● **Roues** : à voile alvéolées ; jantes de 5 x 13 permettant le montage de pneumatiques de 165 x 13 radiaux ● **Poids et performances à vide** : 920 kg non ravitaillé et 1280 kg (615 kg sur l'avant, 665 kg sur l'arrière) en pleine charge ; vitesse maxi : 180 km/h donnée constructeur.

● **Les améliorations de la Groupe 4** Augmentation du taux de compression qui passe à 10,5 : 1 ●

La cylindrée reste la même ● Culasse, cylindres et collecteurs avec conduits usinés et polis ● Arbre à cames spéciaux ● Arbre moteur, volant, bielles, usinés et allégés ● Pistons spéciaux, Carburateurs WEBER avec diffuseurs de 44mm ● Radiateur d'huile placé sous le radiateur d'eau ● Ventilateur non débrayable fixé en bout de la pompe à eau ● Bougies Champion N 60 Y ● Pompe à essence électrique ● Puissance : elle passe de 110 à 150 cv ● Boîte de vitesses à étagements rapprochés et engrenages à crabots ● Rapports : 1<sup>ère</sup> : 2,724 ; 2<sup>e</sup> : 1,857 ; 3<sup>e</sup> : 1,351 ; 4<sup>e</sup> : 1,000 ; 5<sup>e</sup> : 0,840. Rapports de pont au choix : 8/43 ou 9/40 ● Différentiel à glissement limité ● Ressorts et amortisseurs plus rigides adaptés aux performances ● Accessoires rallye : arceau de sécurité, ceinture harnais, extincteur, interrupteur de batterie ● Toutes les autres caractéristiques sont les mêmes que la groupe 3.

#### ET LA GROUPE 3 ?

La voiture dont nous disposons étant celle du service publicité, nous n'avons pas voulu lui faire subir les mêmes misères qu'à la groupe 4. Si le comportement n'a évidemment rien à voir, on retrouve quand même certaine similitude : la direction par exemple et le moteur qui, bien que moins puissant (110 cv DIN) et accouplé à une boîte et un pont long, n'en est pour autant sans brio. Sur la route, cette voiture révèle une personnalité beaucoup plus sportive qu'elle ne le paraît. Son utilisation en compétition pose-

rait toutefois quelques problèmes, car, homologuée en groupe 3 dans la classe des 1600 cc, elle aurait à lutter contre les Alpine et les Porsche ! Pourtant, le très sympathique directeur de SOLAC (importante concession Fiat et Lancia de la banlieue sud de Paris) Jacques Mathieu, s'aligne très régulièrement avec un spider 124 dans des rallyes importants. Il avoue ne faire des résultats que quand l'état de la route nivelle les puissances, comme ce fut le cas au dernier Neige et Glace. Un pilote débutant, doué, peut très bien en tirer un bon parti, et cela pour un prix relativement bas, l'auto étant vendue en France 22.000 F. Des accords doivent être conclus entre la SOLAC et TRIVELATTO pour l'importation de Kits de gonflage. Dans le courant de l'année, nous devrions voir apparaître quelques Fiat groupes 2 et 4 bien musclées...

#### L'AVENIR DE LA GROUPE 4

Une voiture plus légère de 100 kg environ a été présentée par Pininfarina au Salon de Genève, La "Sport Rally". On parle aussi du remplacement du 1600 par un 1800, voire même un 2 litres à injection. Si elle est homologuée en groupe 4 (500 ex.) et ensuite en groupe 3 (1000 ex.) on peut nourrir les meilleurs espoirs pour cette voiture. En attendant, Fiat va encore intensifier sa participation dans les rallyes convenant à leurs modèles comme le safari East African.