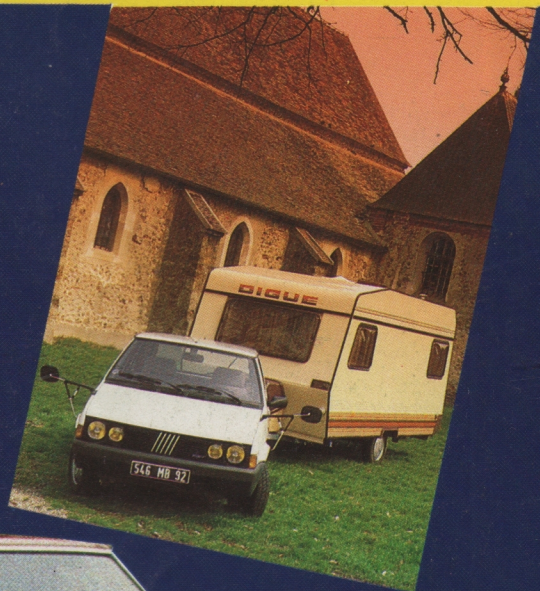


**EXTRAIT
DE LA REVUE**

LE CARAVANIER

ESSAIS AUTOS

SPECIAL FIAT



REGATA 85S-100S et RITMO DIESEL

ESSAI AUTO

FIAT

REGATA 85 S



Dans l'attente d'un éventuel renouvellement du haut de gamme Fiat, le constructeur transalpin déborde d'énergie créatrice dans ce qui a toujours été son meilleur créneau : les voitures de petite et moyenne catégorie. En 83, ce fut la Uno, consacrée «voiture de l'année» ; voici, pour 84, la Regata, remplaçante de la bonne vieille 131 et disponible d'emblée en sept versions sur le marché français. Laquelle choisir ? Entre la puissante 100 (100 ch) et la plus modeste 70 (68 ch), nous avons jeté notre dévolu sur la 85 S, qui, pour la traction de caravane pesant entre 700 et 900 kg, semble la plus intéressante de la gamme.

Esthétiquement, la *Regata* n'est pas une *Ritmo* affublée d'une bosse dans le dos, mais au contraire, une élégante tri-corps bien dessinée et d'apparence très compacte. Conçue, selon les vœux de Fiat, pour séduire une large clientèle, la *Regata* affiche une ligne d'une bienveillante sobriété. Du fonctionnel avant tout ! De grandes surfaces vitrées et des pare-chocs très enveloppants teintés gris foncé affinent sa silhouette. Quant au grand coffre, sa forme plongeante à partir de sa partie supérieure (située au-dessus du niveau de la ceinture de caisse), lui permet de bien s'intégrer à la carrosserie.

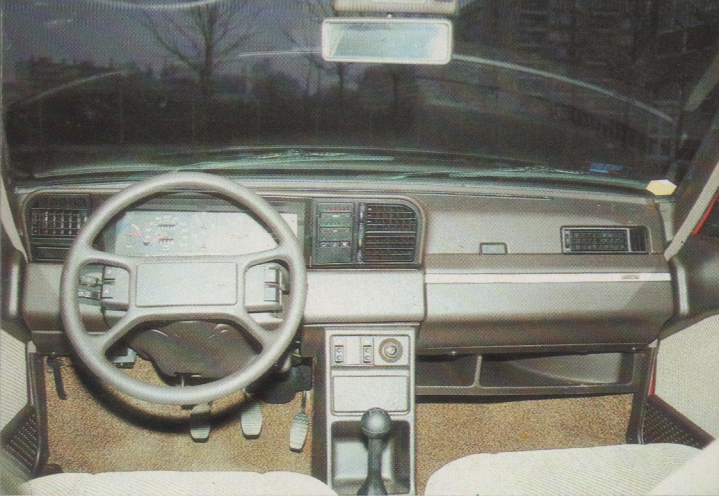
L'habitacle, généreusement dimensionné (134 cm de largeur aux coudes à l'avant et 131 cm à l'arrière), offre un niveau de confort satisfaisant. Si nous n'avons aucune critique à formuler à l'encontre de la banquette arrière, nous serons en revanche plus circonspects pour les sièges avant. Avec une assise très droite, héritée d'ailleurs de la *Ritmo*, le conducteur éprouvera quelques difficultés à déterminer sa position par rap-

port au volant, malgré la possibilité de régler celui-ci en hauteur : bras trop tendus si l'on incline le dossier et, pour les grands gabarits, tête touchant presque le pavillon si le dossier est réglé suffisamment droit pour avoir une bonne préhension du volant. Dernière remarque, le dossier bien plat offre une retenue latérale discutable.

équipement moderne et mécanique éprouvée

Sur le plan de l'équipement, Fiat semble avoir tiré bon nombre d'enseignements de l'exemple japonais. Vitres teintées, fermeture centralisée des portières et du coffre, lève-vitres électriques... Plus que complet, l'équipement de série de la *Regata* peut être qualifié de luxueux pour une voiture de cette catégorie. Le tableau de bord regroupe également une

instrumentation complète : tachymètre avec totalisateur journalier, compte-tours et témoins de contrôle. A droite du tableau, une représentation schématique de la voiture ainsi que de ses principaux organes constitue "le terminal" d'une centrale électronique de contrôle. Des capteurs sont, en effet, censés détecter les éventuelles anomalies de



fonctionnement. Dès qu'un défaut est repéré (électricité, niveau d'huile, niveau du liquide de frein, fermeture des portes, niveau d'eau du radiateur, ampoules d'éclairage...), le conducteur en est immédiatement averti par le clignotement d'un voyant rouge indiquant précisément sur le schéma au tableau de bord, la fonction défaillante. Dès que le contact est mis, un voyant rouge se met à clignoter, ce qui indique que le boîtier central fait le tour de toutes les fonctions. Si aucune anomalie n'est détectée, le voyant rouge s'éteint et un voyant vert s'allume pour signaler que l'on peut mettre le moteur en route. Procédure tout de même un peu longue.

Un mot, enfin, sur l'immense coffre bien dessiné qui offre un appréciable volume de chargement de 513 l., mais dont le seuil de chargement est trop haut, ce qui nuit à l'accessibilité.

Coté moteur, pas de surprise puisque la *Regata* hérite de sa grande sœur *Ritmo 105 TC* du 1585 cm³ ramené à une puissance maxi de 82 ch à 5600 tr/mn avec un couple de 12,2 m.kg atteint au régime raisonnable de 3000 tr/mn. La boîte de vitesses, dont la commande est en net progrès (sauf à froid, la précision est assez satisfaisante), serait correctement étagée s'il n'existait un trou entre la 3ème et la 4ème : 19,74 km/h aux 1000 tr/mn en 3ème et 27,8 km/h aux 1000 tr/mn en 4ème. On voit tout de suite les implications de cet étagement pour la traction.

une sage efficacité

En solo, le comportement de la *Regata* est agréable et fiable si l'on adopte un style de conduite sage et raisonnable. Si on la pousse un peu dans ses derniers retranchements, on se rend compte que le train avant manque parfois de précision dans les courbes négociées un peu vite - défaut qui s'accroît sur chaussée humide.

La direction, malgré son importante démultiplication (quatre tours de volant de butée à butée), s'avère assez agréable, et le freinage, même après de nombreuses sollicitations, reste efficace.

Seul reproche : en raison de la souplesse de la suspension, l'avant de la voiture a tendance à plonger au freinage.

Pour la traction, nous avons attelé une caravane de 800 kg, soit 200 kg en-dessous de l'aptitude maxi donnée par le constructeur. Signalons d'ailleurs que Fiat a attribué une aptitude traction de 1000 kg pour tous les modèles de la gamme. Une donnée réaliste pour la *100 S* et la *85 S*, mais plutôt optimiste pour les autres versions.

Première bonne impression, l'arrière de la *Regata*, malgré son porte-à-faux, ne s'affaisse pas sous le poids en flèche. Si l'on reste dans la fourchette des 50 à 60 kg, cette voiture conserve une assiette correcte, gage d'une bonne motricité. Sur la route, notre attelage s'est d'ailleurs avéré très stable et une pointe de vitesse à 100 km/h nous a prouvé qu'avec une caravane plus légère, la *85 S* devrait être une tractrice très efficace pour le tourisme itinérant.

peu gourmande

Les effets de trou entre les troisième et quatrième rapports n'ont pas manqué de se faire sentir à l'attaque des faux plats ou des côtes à faible pourcentage. Dommage pour la consommation, puisqu'il faut alors rétrograder en troisième. Sur le plat, en revanche, la vitesse de croisière (90 à 95 km/h) est facilement maintenue sur le quatrième rapport.

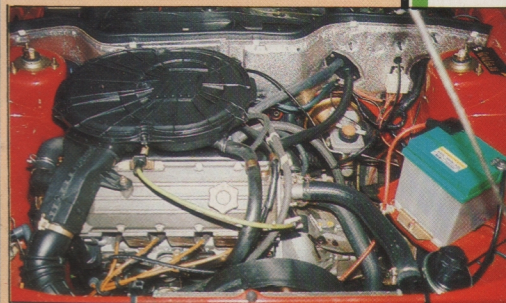
La consommation s'est établie autour d'une moyenne de 8,1 l. sur autoroute et de 9,3 l. en traction. Compte tenu des impératifs de nos essais - accélérations, reprises et pointes de vitesse -, on peut estimer que la *Regata 85 S* est peu gourmande.

Voiture élégante, la *Regata* se distingue également par un haut niveau d'équipement et par une finition en net progrès par rapport aux générations antérieures de Fiat. La *Regata* se veut incontestablement raisonnable et le but semble bien atteint. Tant pis pour les passionnés !

B. Natier.

Fiche technique

Moteur : transversal avant à 4 cylindres en ligne ; bloc cylindres en fonte, culasse en alliage léger ; distribution par arbre à cames en tête commandé par courroie crantée ; allumage par distributeur mécanique ; carburation par un carburateur double-corps inversé ; cylindrée : 1585 cm³ ; puissance réelle : 82 ch à 5600 tr/mn ; couple maxi : 12,2 m.kg à 3000 tr/mn ; puissance administrative : 7 CV.



Transmission : embrayage monodisque à sec, commande mécanique ; boîte de vitesses à 5 rapports avant ; démultiplication : 1ère : 4,09 ; 2ème : 2,235 ; 3ème : 1,461 ; 4ème : 1,034 ; 5ème : 0,827. Vitesses correspondantes aux 1000 tr/mn avec pneumatiques de 165/65 SR 14 et couple de réduction de 3,588 : 1ère : 6,95 km/h ; 2ème : 12,79 km/h ; 3ème : 19,74 km/h ; 4ème : 27,8 km/h ; 5ème : 34,9 km/h ; roues avant motrices.

Freinage : assisté par servo à dépression ; disques à l'avant et tambours à l'arrière ; double circuit indépendant ; frein de parking agissant sur les roues arrière.

Suspension avant : à roues indépendantes avec bras oscillants inférieurs et barre stabilisatrice ; amortisseurs télescopiques et ressorts hélicoïdaux ; **arrière** : à roues indépendantes avec bras oscillants inférieurs, ressort à lame transversal et amortisseurs télescopiques.

Poids, dimensions et volumes : poids à vide : 905 kg ; P.t.a.c. : 1305 kg ; poids maxi tractable sans permis E : 905 kg ; avec : 1000 kg. P.t.r.a. : 2305 kg ; longueur hors tout : 4,26 m ; largeur hors tout : 1,65 m ; empattement : 2,448 m ; voies AV/AR : 1,414/1,412 m ; capacité du réservoir : 55 l. ; capacité du système de refroidissement : 7 l. ; huile moteur : 4,4 l.

Consommations conventionnelles et performances : 5,4 l. à 90 km/h ; 7,2 l. à 120 km/h ; 9,2 l. en cycle urbain. 0 à 100 km/h : 12 s ; 0 à 1000 m en 33,5 s.



FIAT Regata-100-S

L'ACTION



Imaginons une voiture compacte à l'extérieur et spacieuse à l'intérieur. Imaginons encore que cette même voiture soit confortable, bénéficie d'un haut niveau d'équipement et, de surcroît, soit animée par un puissant moteur. Il ne s'agit pas de la description du mythique "mouton à cinq pattes" mais, plus simplement, des évidentes qualités de la Regata 100 S.

Enfant de l'informatique et de la robotique, la Regata 100 S est une voiture résolument moderne qui s'offre même le luxe d'être en

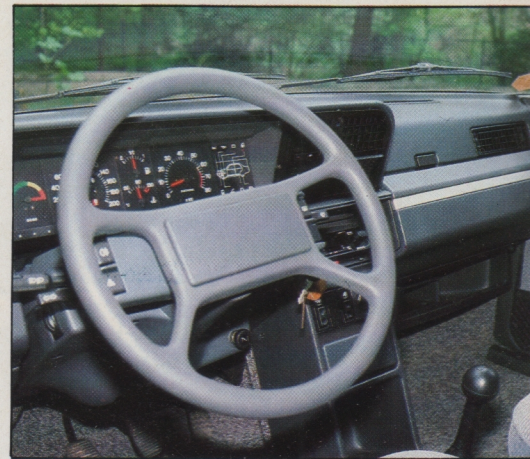
avance sur son temps. Voilà bien l'esprit de Fiat, un constructeur qui, grâce à son savoir-faire technique et son sens de l'innovation,

occupe la très enviée place de leader sur le marché européen. Mais, revenons à la Regata, une voiture de ligne très personnelle, dont l'élégante sobriété ne manquera pas de vous séduire. Belle, mais pas fragile !

Une véritable ceinture protectrice constituée par de robustes pare-chocs bien enveloppants et par de larges protections latérales, met la voiture à l'abri des risques de chocs en stationnement ou en circulation urbaine. Belle mais pratique ! Le coffre est si bien intégré à la carrosserie qu'il est impossible de deviner au premier coup d'oeil que son volume est de 513 l.

Passons à l'intérieur ; premier bon point : la visibilité extérieure et la luminosité intérieure sont assurées par d'importantes surfaces vitrées. Bien voir, n'est ce pas déjà un important élément de sécurité ?

Dans la Regata, le confort et la fonctionnalité ont été un des objectifs prioritaires de Fiat. Les sièges, bien dessinés, sont le ré-



sultat d'une étude ergonomique très poussée, et grâce à un volant réglable en hauteur, le conducteur peut déterminer avec précision sa position idéale de conduite.

L'élégant tableau de bord regroupe des commandes bien à la portée des doigts ainsi qu'une instrumentation complète et lisible d'un simple coup d'oeil : compte-tours, économètre, témoins de fonctionnement... Petite fille de l'électronique, elle est également équipée d'un moniteur qui vérifie en permanence les principales fonctions et signale les oublis et les éventuelles anomalies. Vingt éléments sont ainsi soumis à un vigilant contrôle. Climatisation à servo-commande, lève-vitres avant électriques et fermeture électromagnétique des portières, voici un bref aperçu du haut niveau d'équipement de la *Regata 100 S*.

Résultat d'une technologie de pointe, le moteur est un 1600 cm³ avec deux arbres à cames en tête entraînés par courroie crantée. Performant grâce à sa puissance de 100 ch et particulièrement sobre

Un freinage puissant sans risque de blocage et une remarquable tenue de route même sur les terrains les plus difficiles, voici l'illustration du haut niveau de sécurité active qu'offre la *Regata 100 S*.



motricité



tenue de route ▲

▼ freinage



en consommation, ce moteur est associé à une boîte cinq vitesses dont la précision est digne d'éloge. A l'aise sur tous les terrains et en toutes circonstances, la *Regata 100 S*, c'est, à la fois l'aisance routière, le confort et la sécurité. Un nouveau plaisir de conduire ! Sportive avec une vitesse de pointe de 180 km/h, cette nouvelle Fiat, sous ses apparences de berline de grande classe, cache bien son jeu. Dépassement rapide, tenue de route exceptionnelle et freinage puissant, la *Regata 100 S* a été conçue pour répondre aux attentes les plus exigeantes de son conducteur.

Spacieuse à l'intérieur, la *Regata* aime les grandes familles ; c'est une véritable cinq places offrant une largeur aux coudes de 1,38 m à l'avant et de 1,375 m à l'arrière, un record dans la catégorie ! Puissance (100 ch) + boîte bien étagée + couple de 13,6 mkg à 3800 tr/mn, voici pourquoi la *Regata 100 S* est une excellente tractrice qui, sur la route des vacances, s'accommodera très facilement d'une caravane de 1000 kg de P.t.a.c. Alors, action pour la puissance, action pour le confort et action pour la sécurité ! L'appétit routier de votre future *Regata 100 S* vous surprendra.

C. Vergneau



FIAT

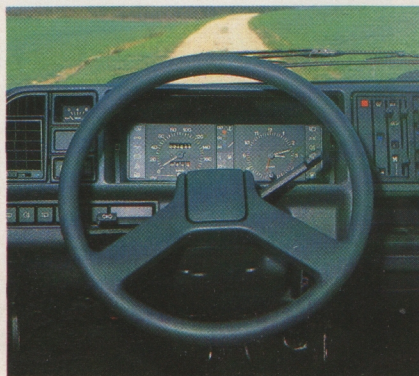
brillante, économique et familiale

Sans conteste, une des vedettes de la classe moyenne, telle est la Ritmo. Elle a ajouté le chiffre II à son prénom depuis l'an passé, en même temps qu'elle adoptait un "look" très mode et une foule de perfectionnements techniques... La voici équipée d'un moteur diesel, économique et performant.

Une calandre quatre phares, une ligne de blocs optiques arrières très basse, le tout sur des boucliers à la protection efficace. Un dessin de carrosserie sobre, assez tendu, très actuel. Tout cela dénote une recherche esthétique poussée, d'autant que le style ne saurait nuire au fonctionnel. En effet, la *Ritmo* est une bi-corps, donc avec un très pratique hayon arrière, mais nous y reviendrons... Le décor étant posé, voyons quelle mécanique s'y dissimule.

Lancé dès 1980 sur la *Ritmo*, le moteur diesel a rencontré un tel succès que la voiture est devenue rapidement la plus diffusée en Italie, parmi les modèles alimentés au gazole. En 1984, le quatre cylindres

de 1714 cm³ (6 CV fiscaux seulement) développe 58 ch obtenus au régime de 4500 tr/mm, avec un couple de 10,5 Mkg à 3000 tr/mm. Mais, il faut préciser, que l'on dispose presque de 10 Mkg dès 2000 tours et cela jusqu'à 4000 tours.



Cette courbe plate implique une souplesse d'utilisation appréciable pour le caravanier. Il n'est peut-être pas nécessaire de se lancer dans une énumération fastidieuse de caractéristiques, disons seulement que lors de notre essai, nous avons vérifié que la vitesse de point annoncée - 147 km/h - était parfaitement conforme à la réalité. Mais plus que le fait, c'est la manière qui compte.

En effet, parcourant plus de 500 km sur des routes assez difficiles, nous avons eu la surprise au début, l'amusement peu après, de partir devant certaines concurrentes de la *Ritmo*, diesel ou non, dont les réputations de performances ne sont plus à faire. Discrètement efficaces, les *Ritmo* ! Et puis, côté consommation, les moyennes normalisées nous donnent 5,2 l aux 100 à 90 km/h, 7,3 l à 120 km/h et 6,8 l en ville. En conduisant à des vitesses en partie inavouables et en demandant vraiment le maximum au moteur, nous n'avons pas pu dépasser 8,3 l aux 100. Incontestablement très raisonnable. Ajoutons que le couple intéressant évoqué plus haut permet de conduire en souplesse, lorsque la circulation est encombrée. Et croyez-nous, lorsqu'on est parisien, on sait ce que cela signifie...

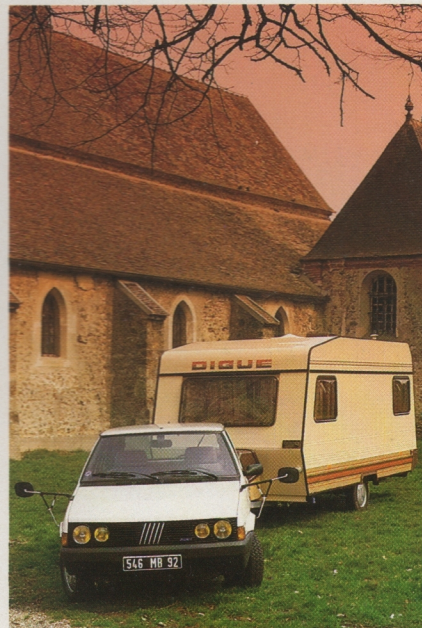


RITMO II DIESEL

Question nervosité, le diesel, sur la Ritmo permet d'obtenir des chiffres non négligeables : 37 s aux 1000 m ; c'est un résultat pour lequel bon nombre de moteurs essence se bagarraient il y a encore peu d'années. L'explication de ce chrono est assez simple, cela tient à l'étagement de la boîte à cinq rapports, intelligemment conçue et qui ne laisse pas apparaître de trou à l'accélération.

Après la ligne extérieure et la mécanique, passons à l'aménagement de l'habitacle. Les sièges ont été redessinés sur cette Ritmo II. Assez enveloppants, ils maintiennent très correctement le corps en virages et leur confort, allié à une suspension assouplie, assure un résultat bienveillant pour les vertèbres des occupants. Aucune "mollesse", mais une confortable fermeté qui allie le bien-être des passagers et leur sécurité, grâce à une tenue de route sans histoire.

Pour l'esthétique intérieure, en particulier au niveau du tableau de bord, mais aussi pour l'équipement en général, c'est la carte du fonctionnel qui a été jouée. Que dire sinon que l'on trouve une instrumentation complète et lisible qui



satisfera à coup sûr le conducteur exigeant. Uné critique ? La nécessité de s'habituer au levier de vitesses "souple". Mais cela ne signifie pas imprécision, et après quelques dizaines de kilomètres, on sera paré pour en parcourir quelques dizaines de milliers.

La Ritmo est une quatre portes et une vraie quatre/cinq places. Quant au hayon arrière - et à l'ensemble banquette transformable -, il assure

un volume utilisable tout-à-fait à la pointe dans cette catégorie de voitures. D'ailleurs, le volume intérieur reste une manière de record, compte tenu de la longueur de l'auto.

Reste, lorsqu'arrive le douzième mois de l'année, celui des vacances, que l'on doit atteler sa caravane. Fiat indique pour la Ritmo diesel une aptitude maxi de 1000 kg. Il est tout à fait cohérent pour une utilisation en aller et retour sur le lieu des vacances. Bien entendu, pour les adeptes de l'itinérant, du "grand tourisme", comme on a l'habitude de dire, une limitation à 800 kg serait souhaitable. Dans ces conditions, le grand St-Bernard vous verra passer en toute quiétude. Avec 850 kg en traction et en conduite souple, nous avons obtenu une consommation de 8,6 l de gazole aux 100 km. Un résultat beaucoup plus qu'honorable. Comme on peut le constater à la lecture de ce compte rendu, la Ritmo diesel nous a ménagé nombre de surprises, mais dans le bon sens du terme, et ses côtés agréables sont encore accentués, quand on s'arrête aux tarifs.

Alex Lamin



Régata 85 S

Dimensions : Long. 4,26 m × larg. 1,65 m × haut. 1,41 m. **Capacité du coffre :** 513 dm³. **Cylindrée :** 1600cm³ 1 ACT. **Puissance réelle :** 82 ch. **Couple :** 12,7 m.kg à 2900 tr/mn. **Puissance fiscale :** 7 CV. **Boîte de vitesse :** 5 AV + 1 AR. **Freins :** disque à l'avant, tambour à l'arrière. **Installation électrique :** tension 12V, alternateur 55 A. **Poids en ordre de marche :** 920 kg. **Poids remorquable :** 1000 kg. **Consommation (normes CEE) 90 km/h - 120 km/h - en ville :** 5,4/7,2/9,4. **Vitesse maxi :** 170 km/h.



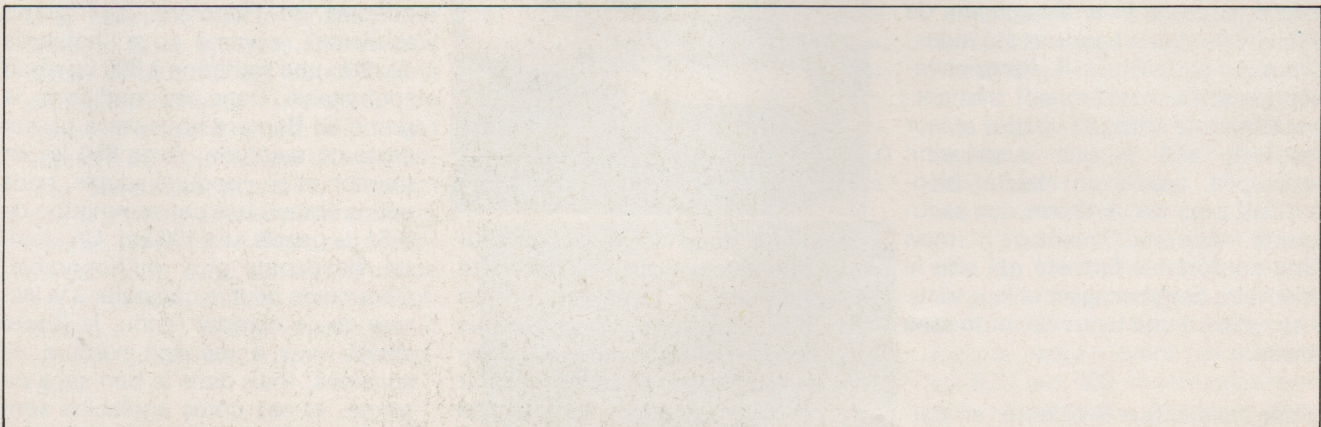
Régata 100 S

Dimensions : Long. 4,26 m × larg. 1,65 × haut. 1,41 m. **Capacité du coffre :** 513 dm³. **Cylindrée :** 1600cm² 2ACT. **Puissance réelle :** 100ch. **Couple :** 13,6 m.kg à 3800 tr/mn. **Puissance fiscale :** 7 CV. **Boîte de vitesse :** 5 AV + 1 AR. **Freins :** disque à l'avant, tambour à l'arrière. **Installation électrique :** tension 12V, alternateur 55 A. **Poids en ordre de marche :** 970kg. **Poids remorquable :** 1000kg. **Consommation (normes CEE) 90km/h - 120 km/h - en ville :** 5,9/7,9/10,4. **Vitesse maxi :** 180km/h.



Ritmo Diesel

Dimensions : Long. 4,01 m × larg. 1,65 m × haut. 1,41 m. **Capacité du coffre :** 370/1250 dm³. **Cylindrée :** 1714 cm³ 1 ACT. **Puissance réelle :** 58 ch. **Couple :** 10,5 m.kg à 3000tr/mn. **Puissance fiscale :** 6 CV. **Boîte de vitesse :** 5 AV + 1 AR. **Freins :** disque à l'avant, tambour à l'arrière. **Installation électrique :** tension 12 V, alternateur 55 A. **Poids en ordre de marche :** 920 kg. **Poids remorquable :** 1000 kg. **Consommation (normes CEE) 90km/h - 120 km/h - en ville :** 5,2/7,3/6,8. **Vitesse maxi :** 145 km/h.



GARANTIE
DIAMANT
12 MOIS

Fiat Auto France S.A.
Société anonyme au capital
de 77 500 000 francs
R.C. Paris B 305 493 173



Les descriptions et illustrations du présent document sont fournies à titre simplement indicatif et sans engagement.