



Les FIAT X 1/9 de Pascal et Claude

Les Pet'ardentes du Choletais
Sourdine
49360 YZERNAVY
www.lespetardentes.fr

LA GAZETTE

Janvier 2020

FIAT

Un nom de code ?

En 1969, la « Carrozzeria Bertone » présente au Salon de l'Automobile de Turin, sous le nom d'Autobianchi Runabout un concept-car conçu et dessiné par le designer maison Marcello Gandini. Ce prototype au look futuriste attire alors tous les regards.

La voiture est construite sur la base d'un châssis d'Autobianchi A112, avec le moteur et la boîte de vitesses de la toute nouvelle Fiat 128. Cet ensemble est implanté en position centrale, comme sur la Lamborghini Miura, elle-même conçue par Gandini, avec le succès que l'on sait.

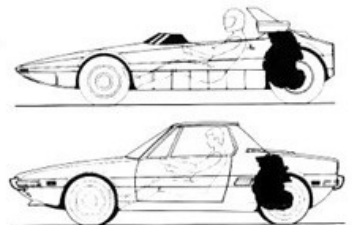
Fiat, propriétaire d'Autobianchi, donne le vert à sa production, et la présente sous sa marque, en série, trois ans plus tard, au Salon de Turin en 1972. Mais, par peur qu'un éventuel échec commercial ne pénalise la carrière en plein essor de la 128, le nom de 128 Spider n'est pas retenu. C'est le « nom de code » interne du prototype qui est conservé : X 1/9.. Pas très glamour, n'est-ce pas ?

Par rapport au prototype initial, le modèle définitif est quelque peu modifié. Compte tenu de la position du moteur, c'est une stricte deux places munie de deux coffres. Un à l'avant, l'autre à l'arrière. Ce n'est pas vraiment un cabriolet, plutôt un « Targa ». Le toit est démontable et vient se ranger dans le coffre avant, réduisant d'autant la place pour les bagages. Les phares, eux, migrent à l'avant et sont escamotables.



1300 cc puis 1500 cc

La première génération récupère donc le 1300 cc des coupés Fiat 128, mais pivoté de 90° et installé derrière les sièges, dans une variante légèrement modifiée. Il développe alors 75 ch et est couplé à une boîte manuelle à quatre rapports. La X1/9 est ensuite restylée en 1976 avant de s'offrir, deux ans plus tard, une nouvelle mécanique et devenir la « X1/9 Five Speed ». Le petit roadster italien hérite alors d'un 1500 cc de 85 ch couplé à une boîte manuelle à cinq rapports. De quoi offrir des performances plus en adéquation avec l'excellent comportement dynamique qu'offrait la X1/9 pour l'époque.



Bertone

En 1982, afin de récupérer une ligne de production, Fiat laisse le soin à Bertone « seul » de continuer l'assemblage de la X1/9. Ce roadster devient alors Bertone X1/9. Et profite, dans le même temps, de nombreuses améliorations tant techniques, pour maximiser sa fiabilité, qu'esthétiques. Dans la foulée, Bertone réalisera plusieurs séries spéciales de la X1/9. Les Bertone sont également numérotées via une petite plaquette en laiton sur le tableau de bord. La Bertone X1/9 sera ensuite produite jusqu'en 1989.

La production, selon les sources, varie entre 160 et 174 000 exemplaires, dont au moins 19 500 Bertone.



La Fiat X 1/9 de Pascal

Le modèle ci-dessus fait partie de la première génération. C'est donc un 1300 cc sorti en 1976, et équipé de belles jantes Dunlop en aluminium. Pascal l'a acheté, en 2017, à un particulier à une trentaine de kilomètres de Nantes. Une série spéciale mais dont la peinture avait été refaite. Et la déco en « échelle » sur les flancs a malheureusement disparu dans l'opération. Hasard du système d'immatriculation : le chiffre 128, comme un rappel de l'origine du moteur, figure en bonne place sur la plaque de la voiture de Pascal !

La Fiat X 1/9 de Claude

Au club, nous avons la chance d'avoir deux Fiat X 1/9. La seconde appartient à Claude et c'est un modèle de 1981, une version noire aussi, avec un bel intérieur en simili cuir beige et tissu assorti. Comme indiqué plus haut, il s'agit donc d'une version, dotée d'un moteur 1500 cc et équipée, elle, d'une boîte à cinq vitesses, avec des pare chocs version US, plus massifs, un peu « pelle à tarte » mais assez bien intégrés, contrairement à ce qu'on a pu voir ailleurs. Claude a acquis cette voiture il y a près de trente ans auprès d'un « jeune » en manque d'argent !



© Michel Pionneau