

**LE
NOUVEAU
X1.9
FIVE
SPEED**

FIAT



**UN NOUVEAU MOTEUR DE 1500 CM³
CAR LA TECHNIQUE DU X1-9 L'EXIGE**



La conception originale du X1/9 et son design d'avant-garde méritaient un propulseur plus puissant, en mesure d'exprimer les grandes qualités de cette voiture. Avec le moteur 1500, le X1/9 accomplit un grand pas en avant. Un saut de qualité, fruit de l'équilibre harmonieux entre technique et style.

Le nouveau X1/9 Five Speed réunit dans un ensemble idéal toutes les caractéristiques fondamentales des voitures sportives «racées»: technique éprouvée (1498 cm³, arbre à cames en tête, course courte, 5 paliers, boîte de vitesses à 5 rapports), tenue de route et maniabilité exceptionnelles (moteur central, suspension indépendante, 4 freins à disque);

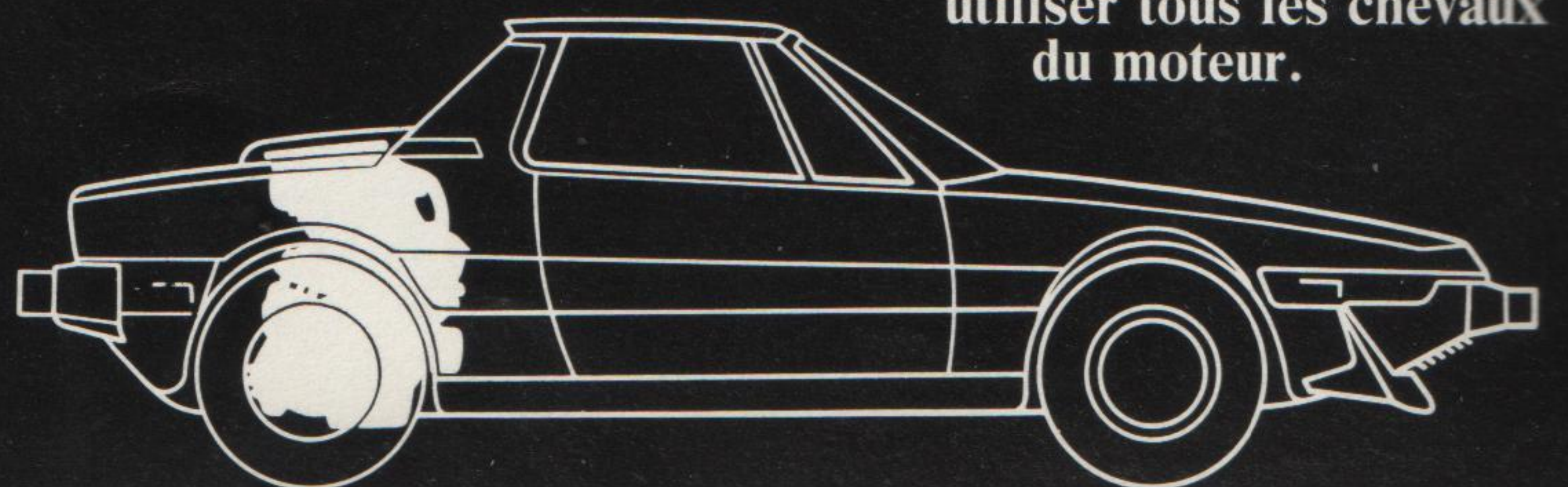
nouveau styling de la carrosserie et aménagement intérieur élégant et confortable. Un spider compact avec une personnalité unique, dans lequel la rationalité technique et la pureté du design s'associent pour faire de cette voiture la synthèse d'une conception de l'automobile sportive projetée dans le futur.



85 CH ENTIÈREMENT EXPLOITÉS GRÂCE AU MOTEUR CENTRAL

Dans une voiture sportive ce qui compte ce n'est pas seulement la valeur de la puissance maxi, mais surtout comment cette puissance est exploitée.

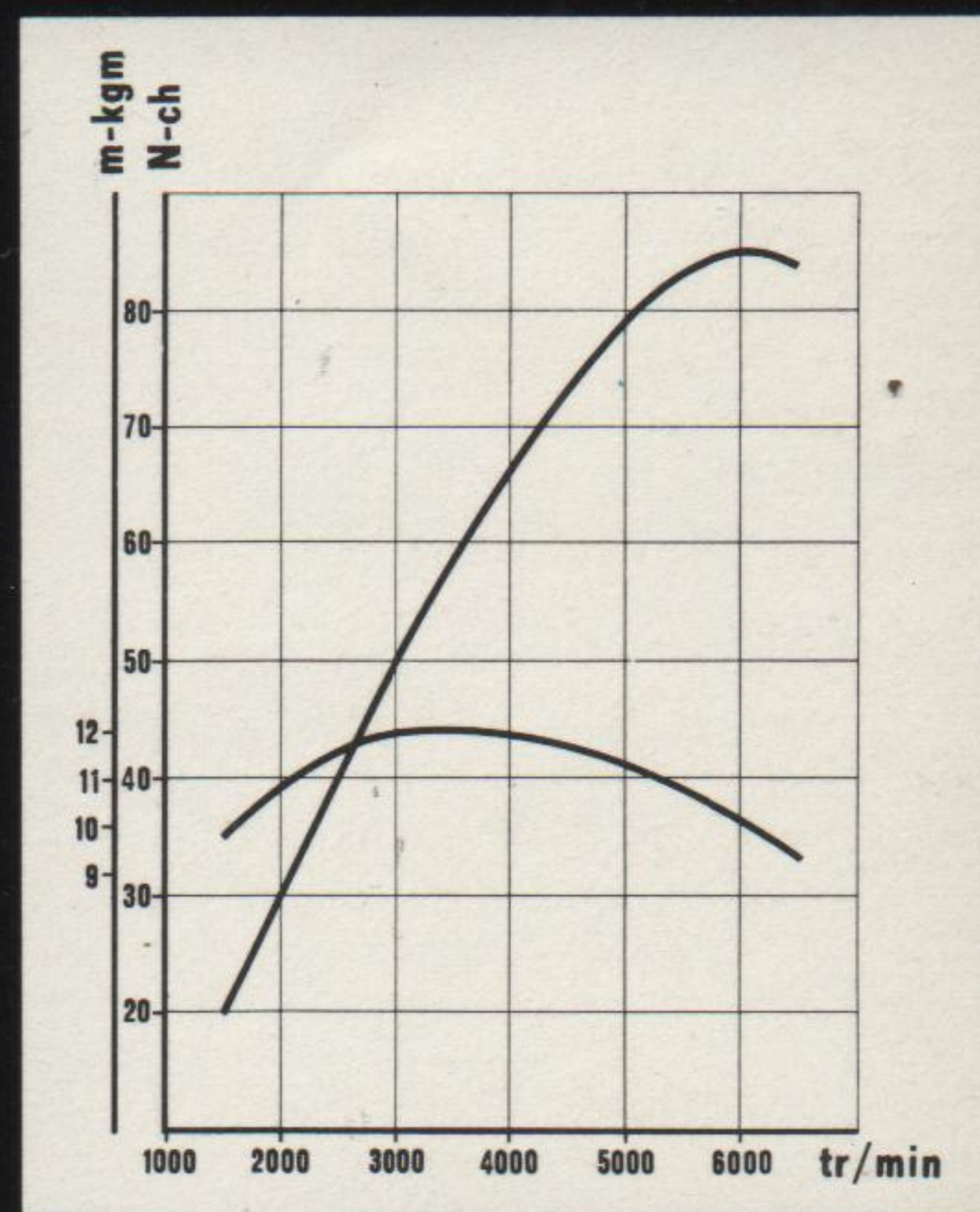
Il est important de pouvoir utiliser tous les chevaux du moteur.



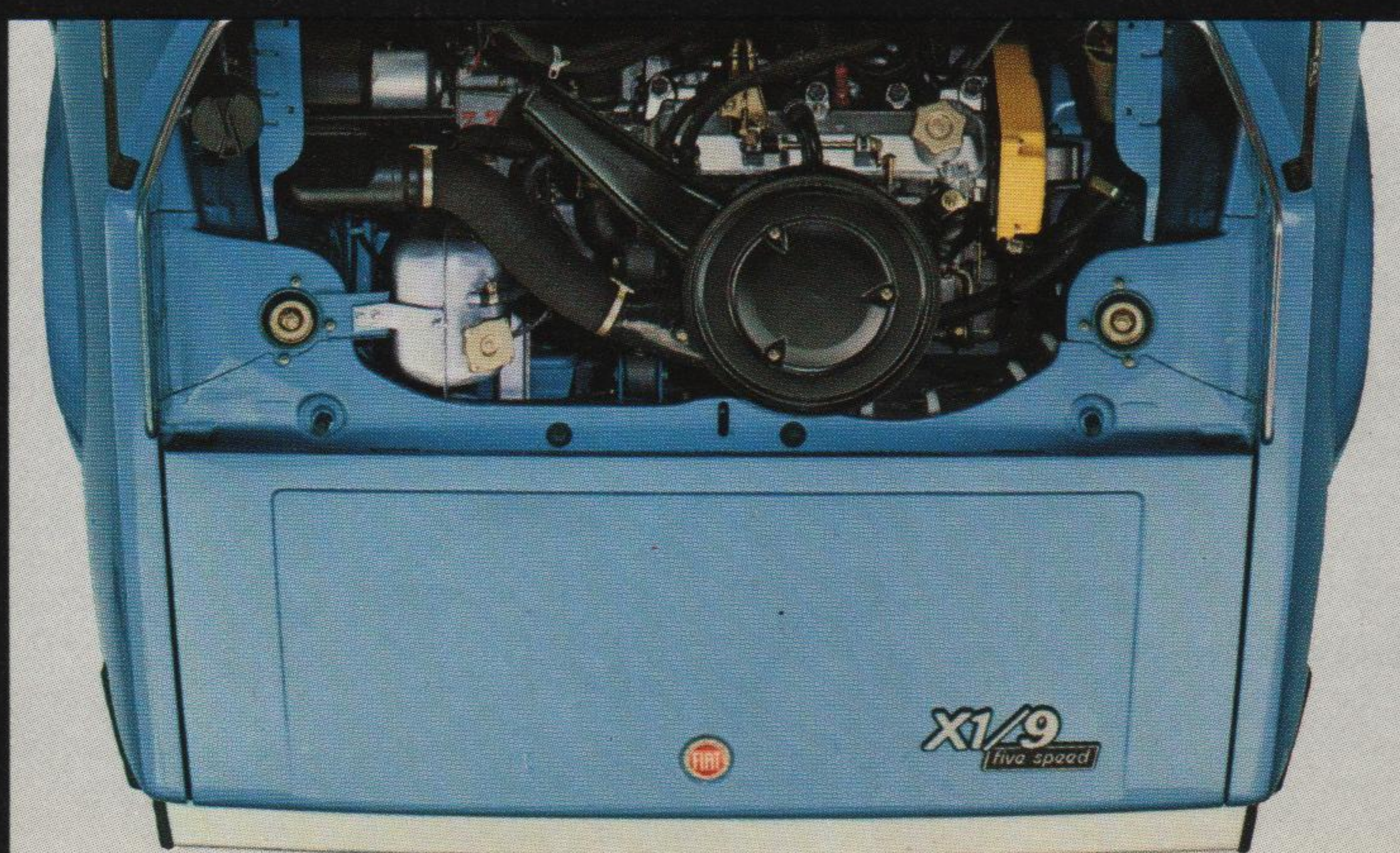


Sur le X1/9, 60% du poids total de la voiture est réparti sur l'essieu arrière, donc parfaite adhérence des roues motrices en accélération, et grande sécurité des reprises. Ces caractéristiques en font une voiture sûre et facile à conduire, capable de transformer en performances élevées toute la puissance disponible jusqu'au dernier ch, sans fatigue ou effort de conduite.

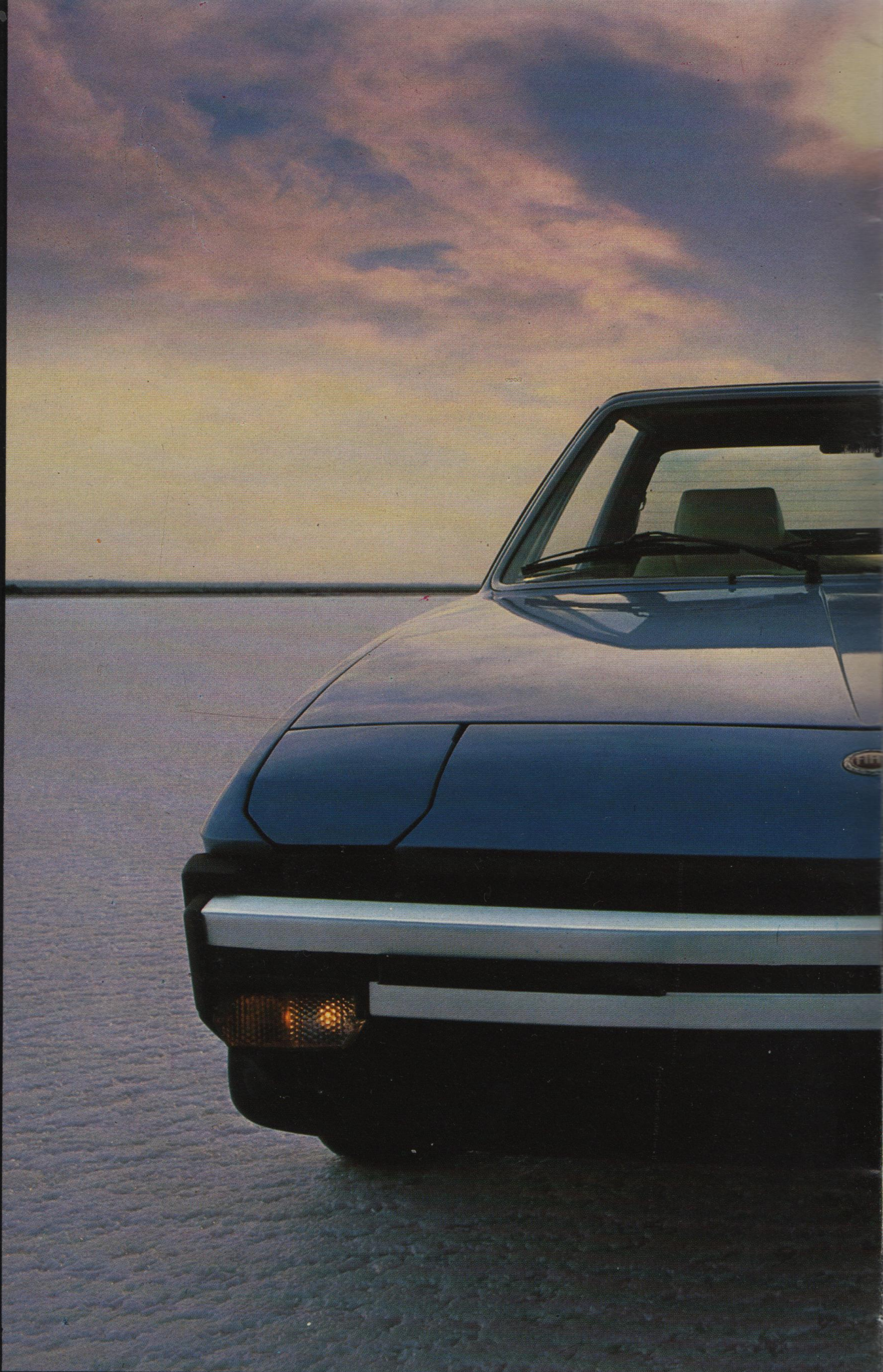
Le «cœur» du X1/9 1500 Five Speed est un moteur à 4 cylindres, arbre à cames en tête, commandé par courroie crantée, course courte et 5 paliers, dérivé du moteur 128, l'un des plus connus, des plus éprouvés et des plus brillants de la gamme Fiat.



Souvent une puissance moindre, mais exploitable dans toute son ampleur, est la meilleure garantie de performances supérieures. Dans le X1/9 1500 Five Speed la disposition particulière du moteur donne la pleine disponibilité des 85 ch développés. Le moteur central signifie une moindre perte de puissance en frottements et une distribution optimale des poids, garantissant une tenue de route plus sûre.



C'est un propulseur de technique moderne à rendement élevé, étudié pour répondre aux exigences les plus sévères, alliant à ses caractéristiques sportives une indiscutable économie d'utilisation. Consommation réduite et entretien simplifié, grâce au nouveau capot moteur de plus grandes dimensions.

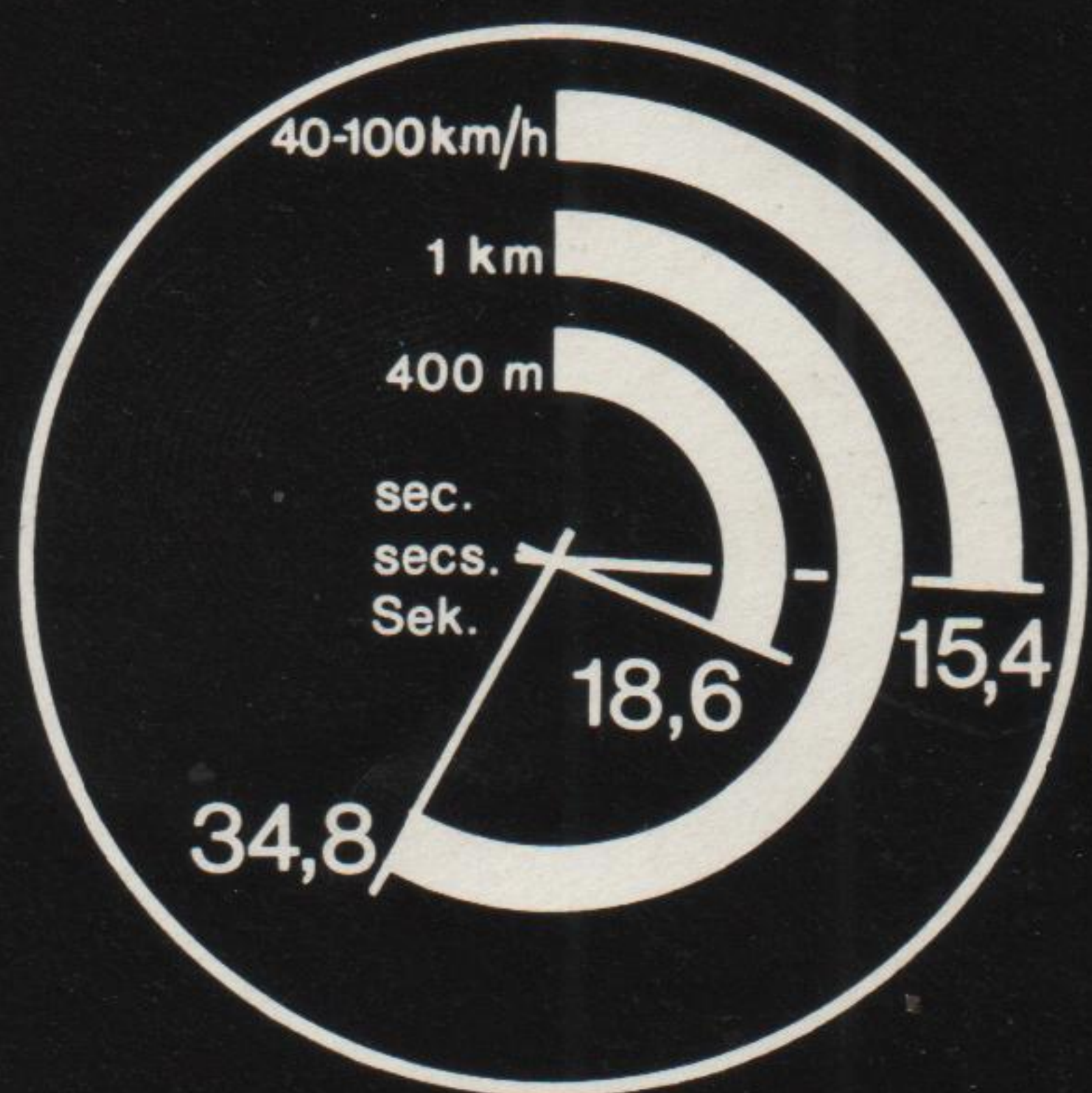
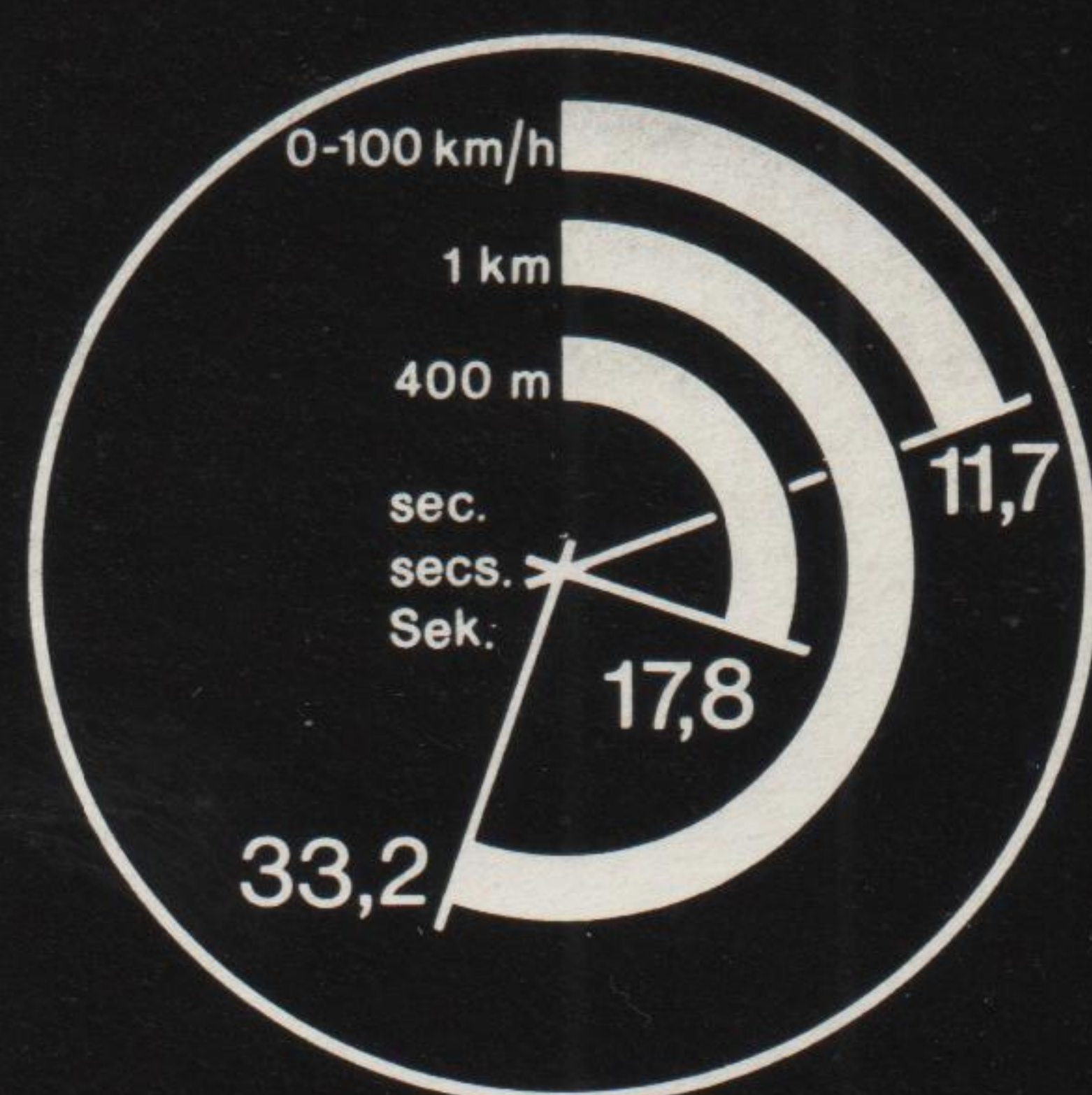


180 KM/H BIEN RÉPARTIS SUR LES 5 VITESSES

Pour obtenir le maximum de rendement d'un moteur et bénéficier ainsi de toute sa puissance, il est nécessaire que le régime de rotation soit toujours aux environs des valeurs idéales. On ne peut arriver à ce résultat

qu'en disposant à tout moment du rapport le plus opportun. C'est pourquoi on a décidé d'adopter sur le X1/9 Five Speed une boîte de vitesses à 5 rapports: caractéristique d'une grande sportive, idéal-

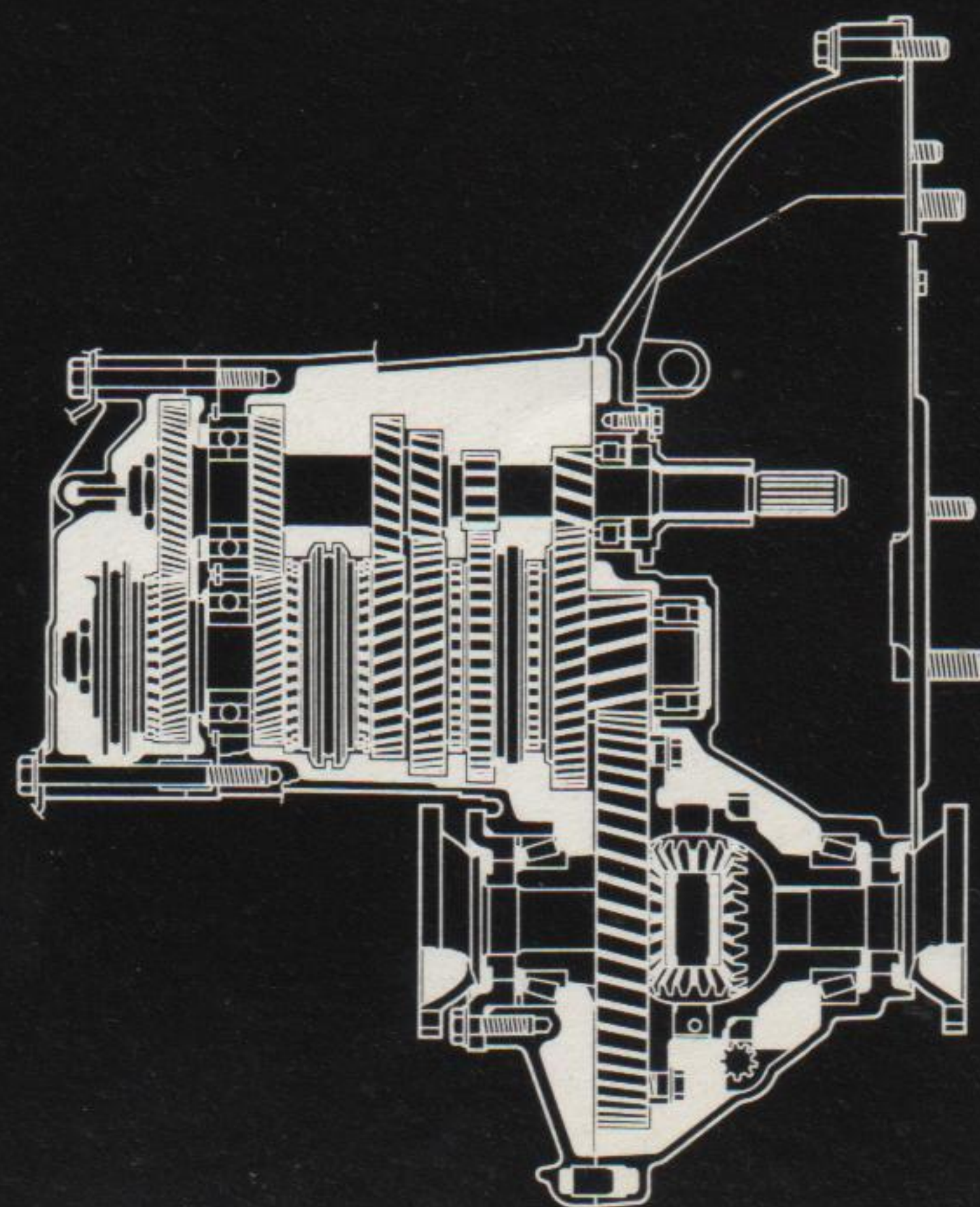




le pour la meilleure exploitation des qualités supérieures du nouveau moteur 1500.

Cette boîte à 5 rapports, souple et précise, est une transmission typiquement sportive avec une 5ème vitesse entièrement disponible. Ce n'est pas un rapport d'autoroute, mais une véritable 5ème vitesse, qui améliore le plaisir de conduire et les capacités d'accélération et de reprise de la voiture.

Boîte à 5 rapports pour des dépassements plus souples et plus sûrs, et pour un comportement plus brillant sur les parcours à nombreux virages et sur les routes difficiles de montagne.



180 km/h pour voyager avec rapidité et tranquillité.

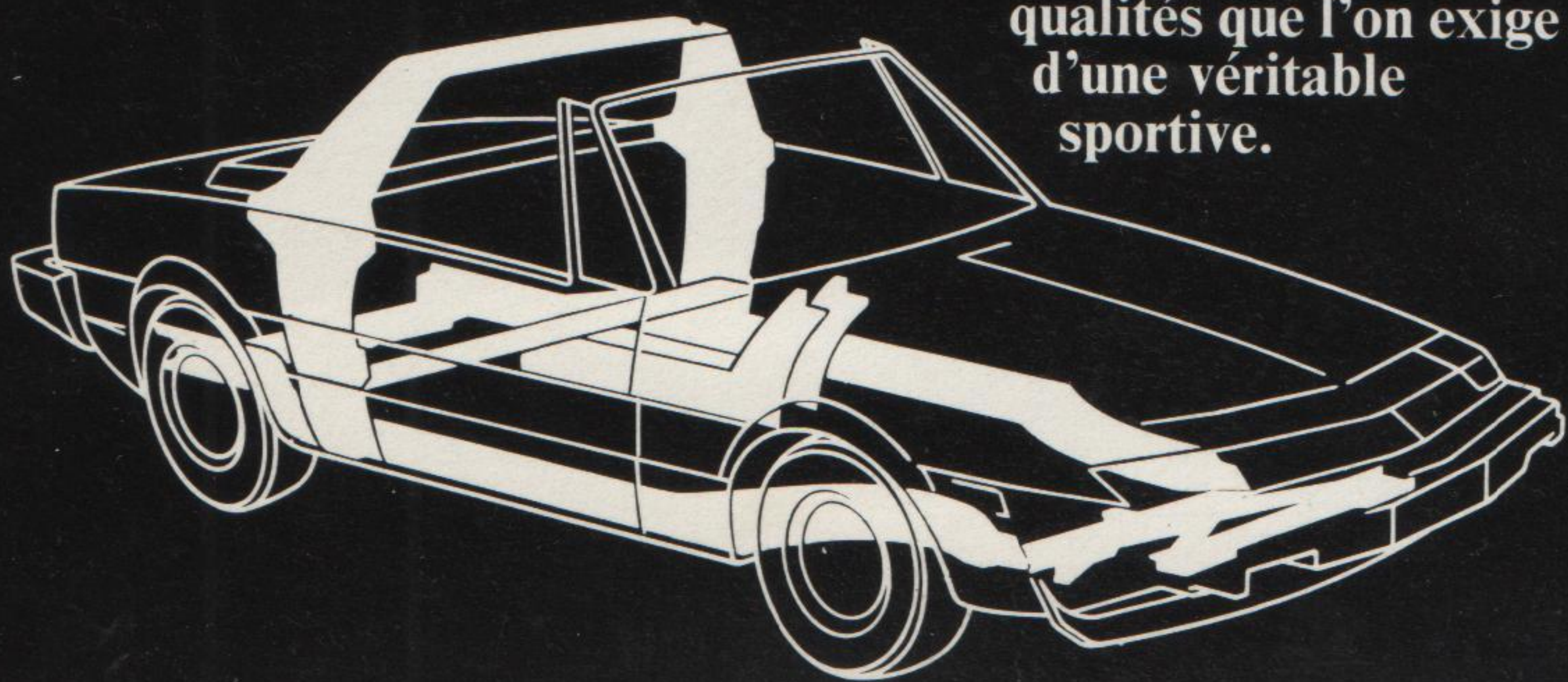
Le kilomètre départ arrêté en 33,2 secondes et les 400 mètres (le quart du mille classique) en 17,8 secondes: une accélération brillante et la capacité d'une réponse immédiate en cas de nécessité. Ce sont des performances exceptionnelles pour un spider de cette catégorie, comparables à celles de cylindrées bien supérieures. Une voiture pleine de brio, qui donne de grandes satisfactions à l'automobiliste le plus exigeant.

Rapide, sûr, maniable, le X1/9 1500 Five Speed représente le résultat de toute l'expérience sportive de Fiat (Champion du Monde des Rallyes).

UNE TENUE DE ROUTE EXCELLENTE QUI INVITE À DE GRANDES PERFORMANCES



La sécurité d'une parfaite tenue de route, en toutes conditions, et le plaisir d'une conduite relaxée sont les qualités que l'on exige d'une véritable sportive.



Le X1/9 1500 Five Speed est largement en mesure de répondre à toutes ces exigences.

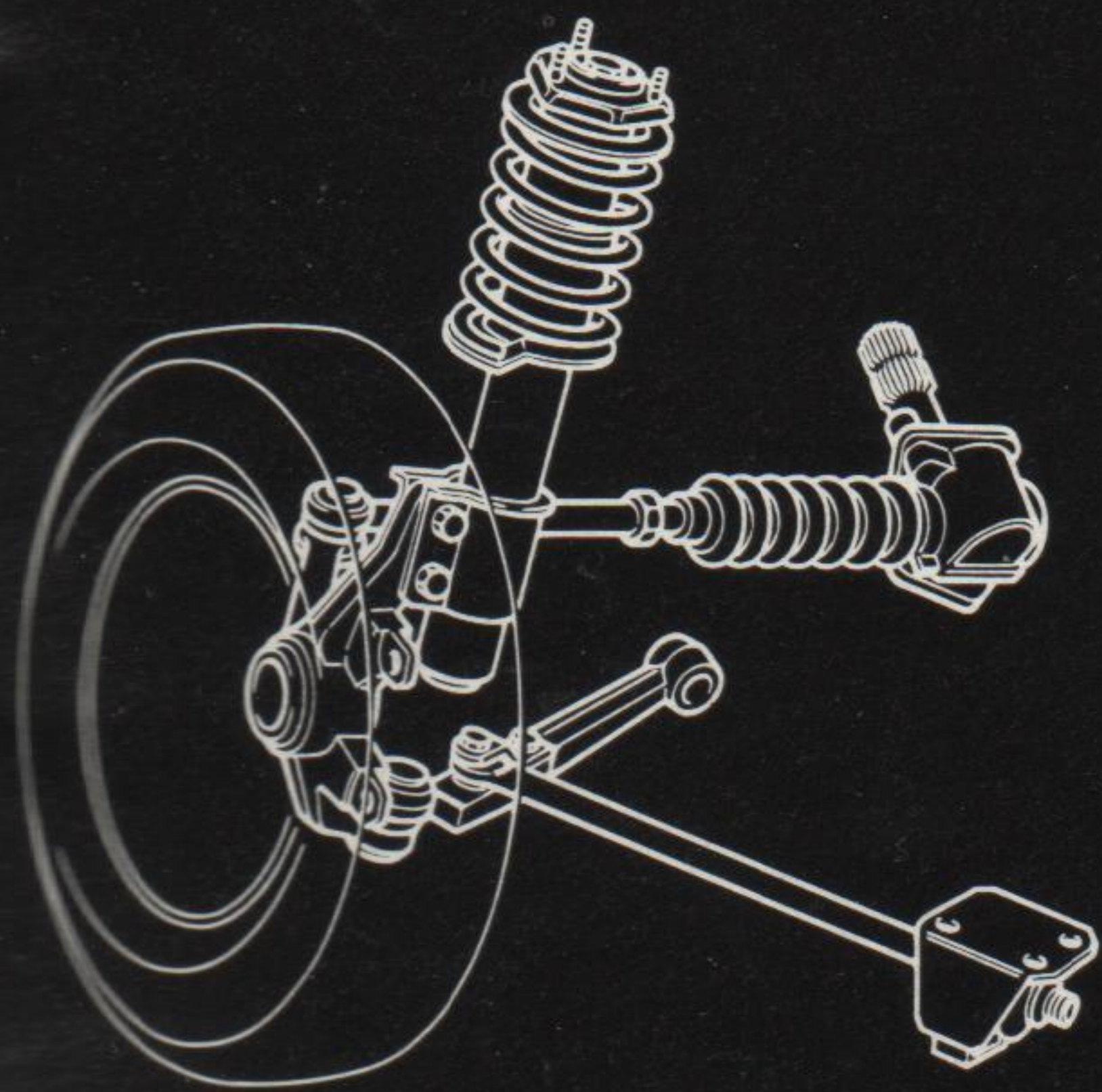
Le mérite de ses qualités exceptionnelles de conduite et de tenue de route est à attribuer à l'originalité de la conception technique et structurelle qui en fait un exemple inimitable de spider compact.

Moteur central, disposé transversalement devant l'essieu arrière: une solution de

dérivation nettement sportive qui permet de concentrer les poids le plus près possible du centre de gravité, conférant une tenue de route et une maniabilité sans égales.

Suspension indépendante sur les quatre roues: l'assiette de la voiture reste constante même dans les moments critiques.

CES



Direction à crémaillère: précise, directe, répondant promptement aux sollicitations du pilote et de la route. **Pneus de grande section:** jantes à canal élargi de 5" et pneus à carcasse radiale à profil surbaissé 165/70 pour une stabilité en virage et au freinage encore supérieure. A ces brillantes performances s'ajoute un système de sécurité, formé d'une série d'éléments contribuant à obtenir le maximum de fiabilité.

Coque très robuste, étudiée pour répondre, sans modifications ultérieures, aux normes sévères sur la sécurité en vigueur aux USA. **Roll-bar de protection** solidaire des deux longerons qui supportent le plancher, assurant le maximum de rigidité à l'habitacle. **Freins à disque** sur les quatre roues, pour un freinage immédiat et sûr en toute circonstance.



INSTRUMENTATION PROFESSIONNELLE EN FONCTION DE LA TECHNIQUE DE CONDUITE

Le poste de conduite d'une voiture sportive doit répondre à des exigences plus professionnelles que celui d'une berline normale.

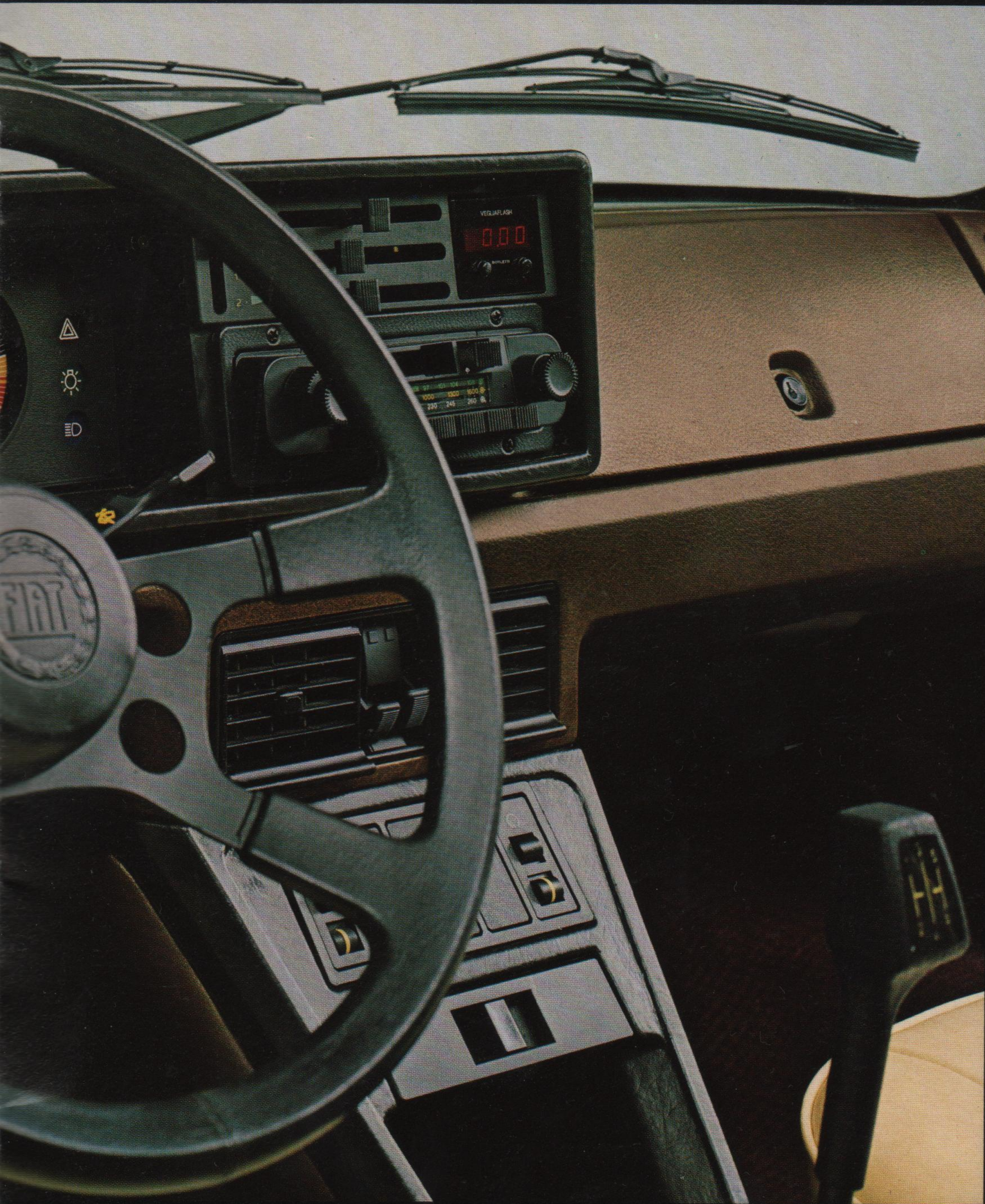
Chaque détail doit être étudié et réalisé en fonction d'un contrôle parfait de la voiture et de la meilleure concentration de conduite. Rien ne doit distraire le pilo-

te de la route; tout doit être facile à consulter pour une vérification immédiate et complète des fonctions de la voiture.

Le tableau de bord a été dessiné selon ces paramètres et selon des critères d'étude avancée. Large utilisation de matériau anti-choc, séparation des zones d'utilisa-

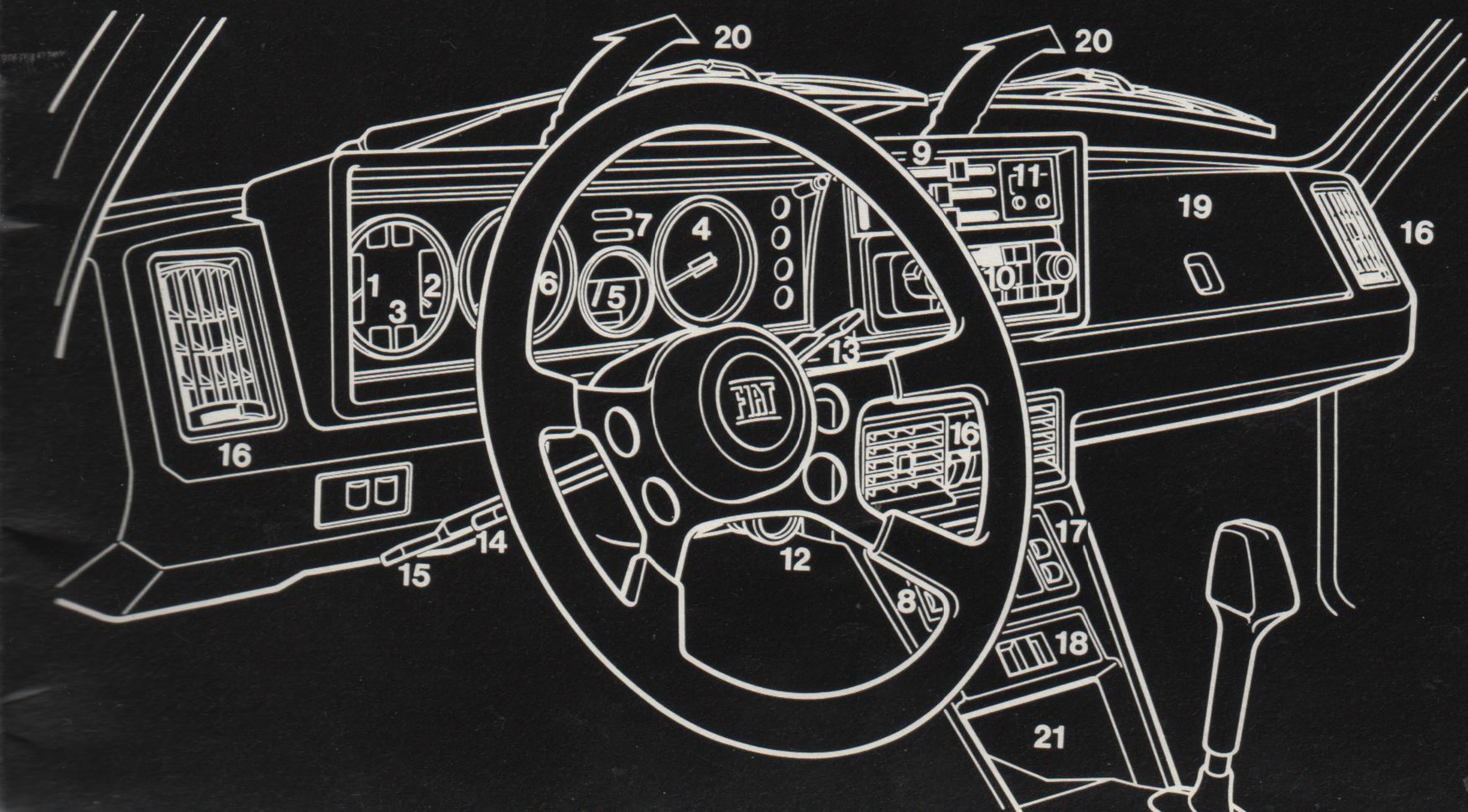
tion, maximum de visibilité. Il se compose de trois blocs principaux.

Un bloc séparé comprend les instruments et une zone de service (emplacement pour l'auto-radio et les commandes de l'installation d'aération). Une partie devant le passager comprend un vaste vide-poches fermant à clé. Une petite console de raccord entre le tableau de bord et le plancher.



L'équipement de bord est riche comme il convient à une voiture sportive: une série d'indicateurs circulaires de dessin aéronautique et de nombreux voyants lumineux.

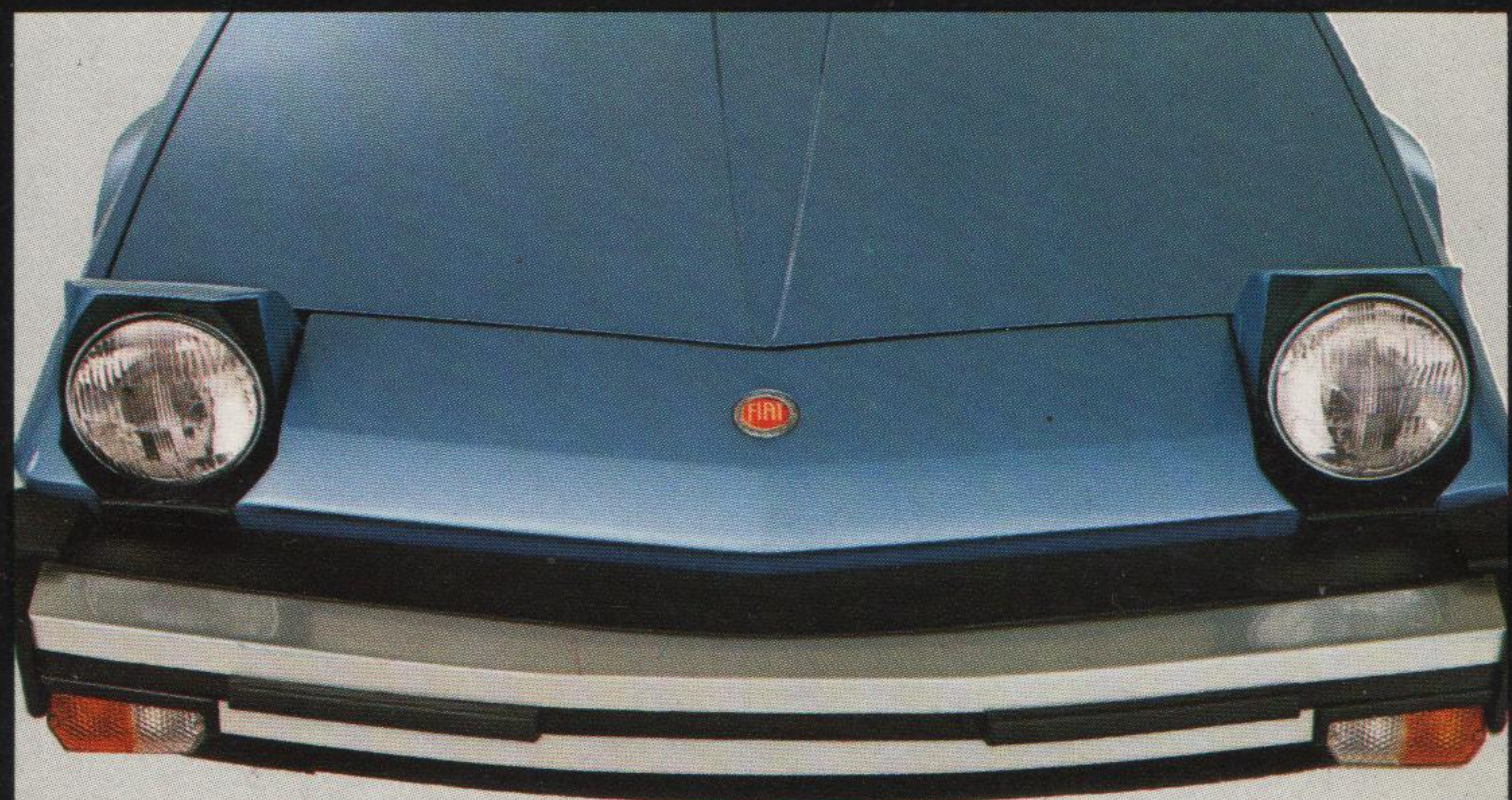
1. manomètre d'huile
2. thermomètre d'eau
3. voyants lumineux de la batterie et de la lunette arrière dégivrante
4. compte-tours
5. jauge à essence
6. tachymètre/compteur kilométrique
7. voyant des indicateurs de direction
8. commande des feux de détresse
9. commande de l'installation de chauffage/ventilation
10. radio-cassette stéréo (en option)
11. montre digitale
12. allume-cigares
13. essuie-glace à deux vitesses + intermittence
14. commande des indicateurs de direction
15. commutateur des feux
16. ouïes d'aération de l'habitacle
17. série d'interrupteurs supplémentaires
18. cendrier
19. vide-poches
20. dégivreur du pare-brise
21. console vide-poches



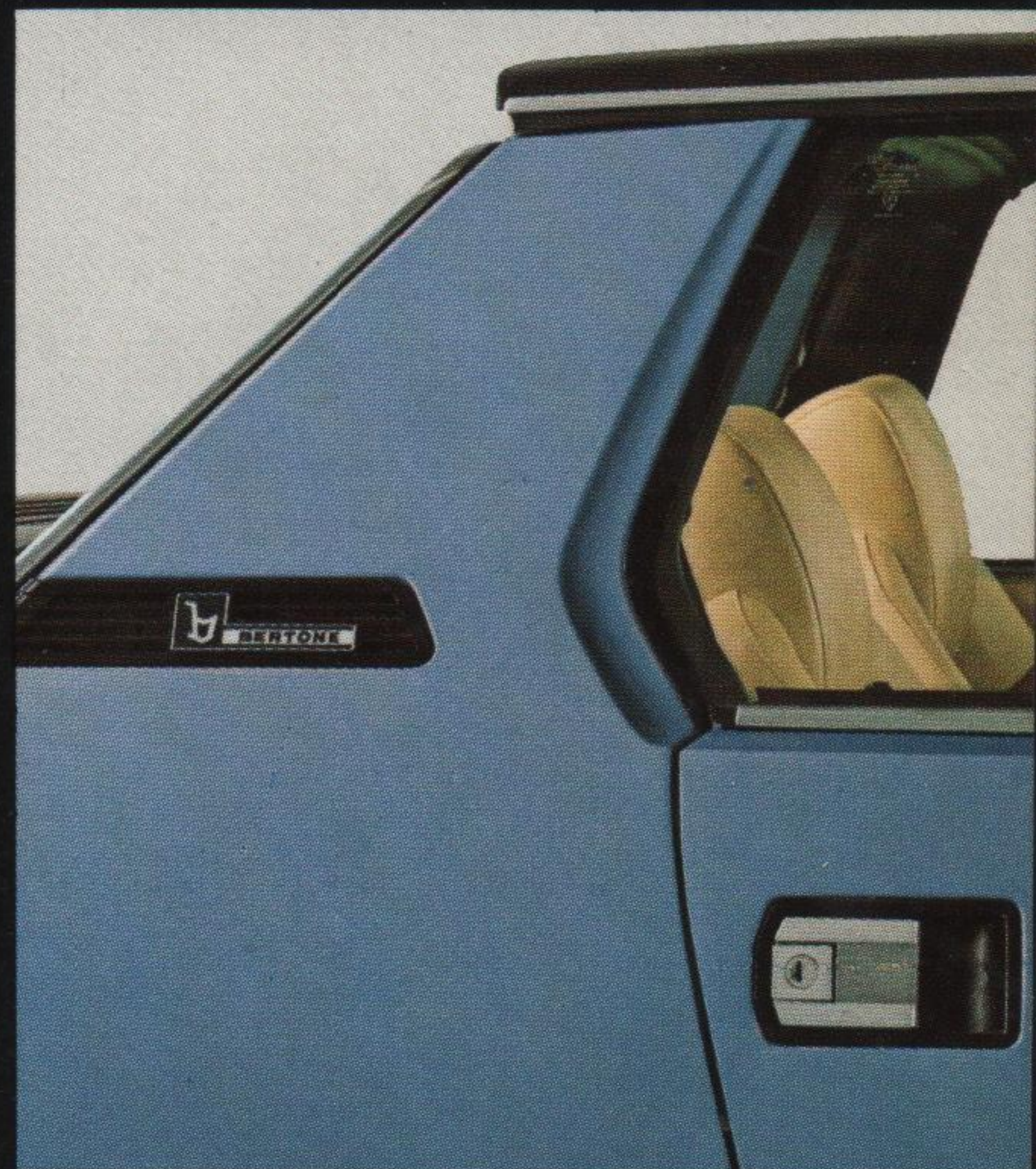
UNE LIGNE TRÈS AUX EXIGENCES AÉRODYNA



La collaboration avec l'un des stylistes les plus appréciés, Bertone, a eu pour résultat une voiture devenue, en peu d'années, le symbole d'une conception d'avant-garde dans le secteur des voitures sportives de cylindrée moyenne. La ligne en biseau est le résultat d'études très approfondies visant à obtenir la meilleure pénétration aérodynamique vis-à-vis des exigences de stabilité propres aux voitures à performances élevées.



PURE ADAPTÉE MIQUES, SIGNÉE BERTONE



La partie avant est fuselée, sans aucune aspérité (les phares sont escamotables) pour limiter au maximum la résistance à l'air. Elle est complétée par un spoiler de grande dimension qui augmente l'adhérence et la précision de conduite aux vitesses élevées. Une grille est placée dans le spoiler pour la prise dynamique de l'air de refroidissement du radiateur.

Les nouveaux pare-chocs avant et arrière évitent les dommages causés par les petits heurts. Ils sont en aluminium anodisé avec éléments de raccord en matériau expansé anti-choc noir mat, et absorbent les chocs jusqu'à une vitesse de 8 km/h. Un nouveau style, pour une protection plus efficace.



L'allure sportive et le profil racé du X1/9 exigeaient, pour cette nouvelle version Five Speed, une gamme de couleurs correspondant à une évolution du goût et au design raffiné de la voiture: cinq métallisés - rouge, vert, bleu, or et argent.



X1-9: UNE MONOPLACE POUR DEUX PERSONNES ET LEURS BAGAGES

La structure particulière du X1/9 en fait une sportive polyvalente car il associe le charme du spider aux qualités de confort du coupé. Quelques instants sont suffisants pour transformer le X1/9 en cabriolet: on enlève

le toit rigide fixé par quatre crochets à ouverture rapide, et on le met dans l'emplacement prévu dans le coffre avant.

La disposition particulière du moteur offre une zone habitable et un comparti-

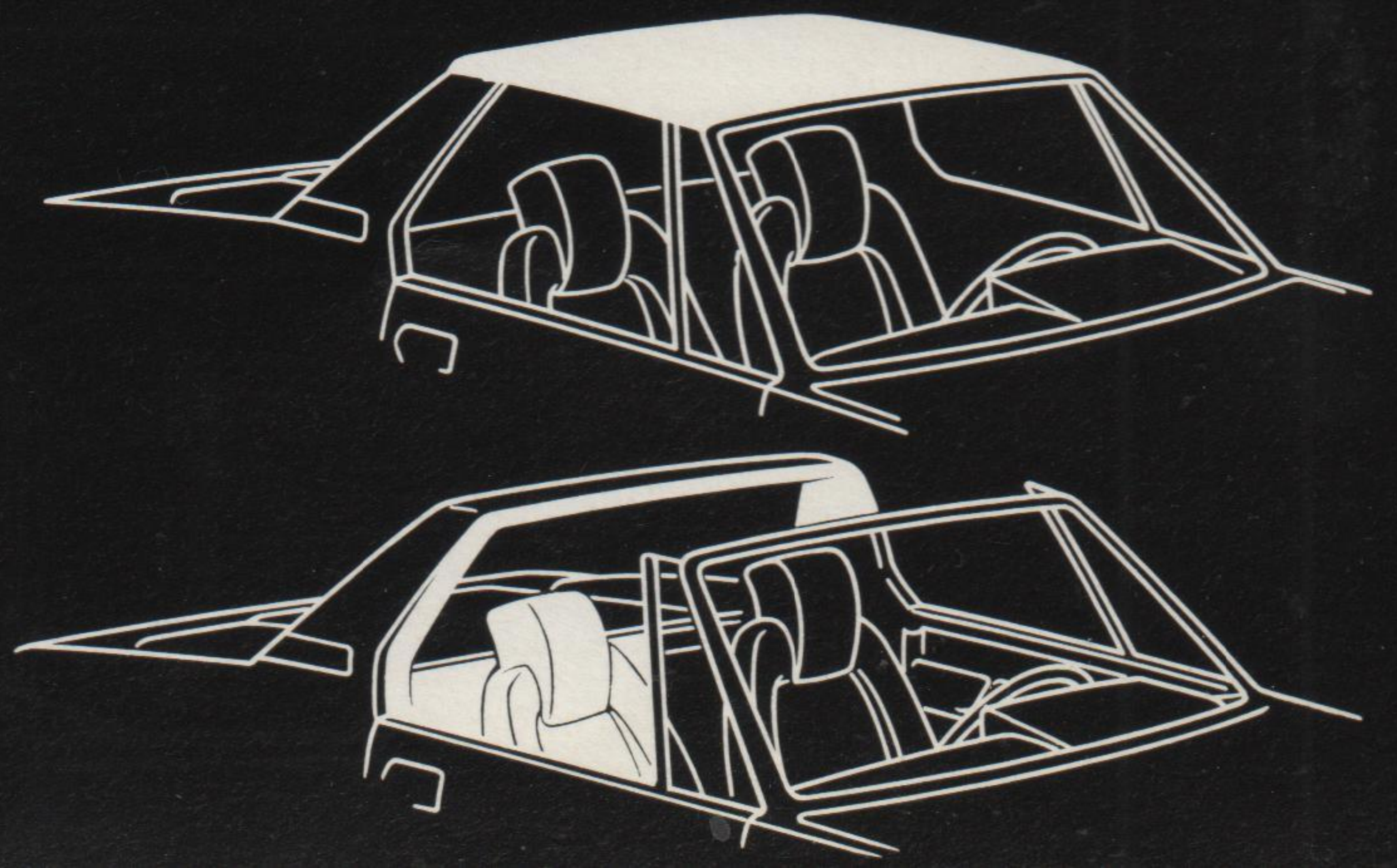
ment pour les bagages très vastes pour ce type de voiture. L'habitacle: deux places confortables, même pour des personnes de grande taille, aménagement riche d'accessoires et de dispositifs assurant un confort supérieur.



Sièges anatomiques enveloppants avec renforts latéraux et appuis-tête incorporés, ceintures de sécurité à enrouleur, moquette au plancher, revêtement possédant des propriétés thermiques, volant à 4 branches en mousse de polyuréthane anti-glissante.

Le coffre à bagages: deux emplacements, à l'avant et à l'arrière, pour le toit rigide et les petits objets et pour les bagages plus volumineux. Soit un volume utile total de 280 dm³.

Le X1/9 1500 Five Speed est équipé en série d'une montre digitale, prédisposition pour radio stéréo, glaces teintées avec lunette arrière dégivrante, pare-brise super vis (feuilleté).



X1-9: CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

Carrosserie: structure auto-porteuse, deux portes, avec roll-bar de sécurité.

Moteur central en position transversale. 4 cylindres en ligne. Cylindrée 1498 cm³.

Alésage 86,4 mm. Course 63,9 mm. Rapport volumétrique 9,2/1. Puissance maxi 85 ch DIN (62,5 kW) à 6000 tr/mn. Couple maxi 12 mkg DIN (118 Nm) à 3200 tr/mn.

5 paliers. Arbre à cames en tête commandé par courroie crantée. Allumage par distributeur mécanique. Alimentation par pompe mécanique à membrane. Carburateur Weber double corps avec starter automatique et filtre à air avec cartouche à sec. Lubrification forcée par pompe à engrenages. Refroidissement par eau, thermostat avec ventilateur à enclenchement automatique et thermocontact sur le radiateur.

Transmission. Propulsion arrière.

Embrayage monodisque à sec, diamètre 190 mm, commandé hydrauliquement.

Boîte de vitesses à 5 rapports plus marche arrière.

Rapports: 1^{re} 3,583 - 2^{ème} 2,235 - 3^{ème} 1,454 - 4^{ème} 1,042 - 5^{ème} 0,863. Rapport au pont 4,076 (13/53).

Suspension avant à roues indépendantes avec bras oscillants inférieurs et amortisseurs hydrauliques télescopiques.

Suspension arrière à roues indépendantes et bras oscillants inférieurs avec barres d'ancrage transversales réglables.

Freins à disque sur les quatre roues. Rattrapage automatique du jeu. Double circuit de freinage. Diamètre des disques: 227 mm avant et arrière.

Direction à crémaillère.

Colonne de direction articulée avec deux joints de cardan.



Roues. Jantes en acier embouti de 5Jx13".

Pneus 165/70 SR 13".

Équipement électrique.

Tension 12 V. Alternateur de 45 A. Batterie de 45 Ah.

Dimensions et poids.

Longueur 3969 mm. Largeur 1570 mm. Hauteur 1180 mm. Empattement 2202 mm. Voie avant 1355 mm, arrière 1350 mm. Volume des coffres à bagages: avant 155 dm³, arrière 125 dm³. Diamètre de braquage 10 m. Réservoir à essence 49 litres. Poids de la voiture 920 kg.

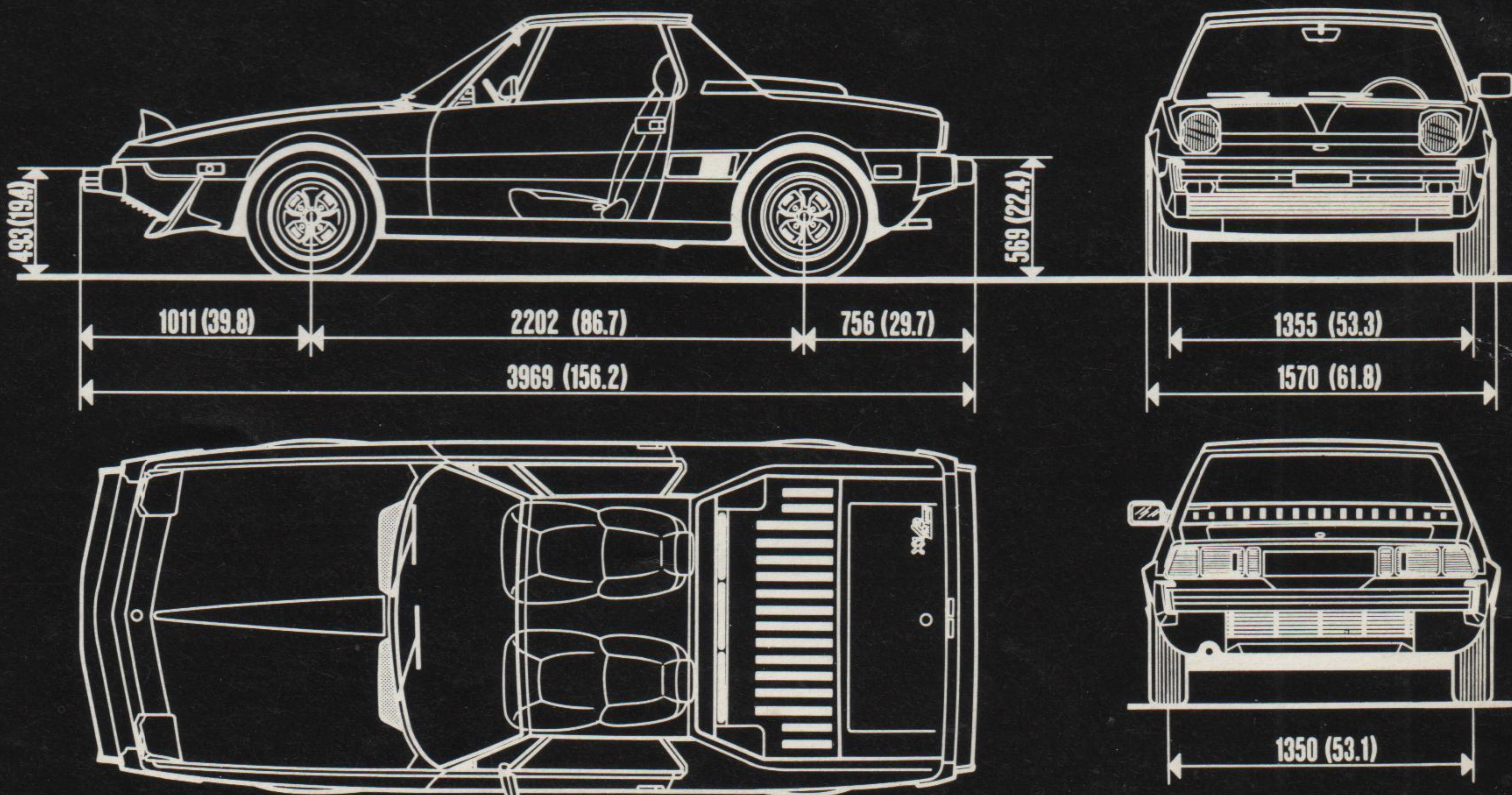
Équipement. Lunette arrière dégivrante et glaces teintées.

Montre digitale. Peinture métallisée. Ceintures de sécurité à enrouleur.

Les équipements des modèles X1/9 et leurs option peuvent changer en fonction d'exigences précises de marché ou de législation.

Les données de cette brochure sont fournies à titre indicatif et pourraient se révéler caduques à la suite de modifications apportées par le constructeur, à n'importe quel moment, pour des raisons techniques ou commerciales ainsi que pour satisfaire aux normes en vigueur dans les différents Pays. Pour toute information, nous prions le client de bien vouloir s'adresser au Concessionnaire ou à la Filiale Fiat les plus proches.

Fiat Auto - Pubblicità e Immagine - Edition n. 2.0470/Francia - Printed in Italy - STP Torino - 12/78.



FIAT X 1/9 1500

La voiture va plus vite que le moteur

UNE Ferrari ! Il n'y a pas de doute, cette voiture est une Ferrari ! Evidemment, elle ne développe pas 360 ch. Seulement 85... Mais la tenue de route est tellement fantastique qu'on éprouve à son volant les mêmes sensations de conduite qu'avec une bête de Modène ! Une comparaison pareille est assez prétentieuse, c'est vrai, mais est-ce ma faute si cette petite Fiat est dotée — à la puissance près — d'un comportement identique à celui d'une Ferrari BB ou 308 GTB ? C'est dans la disposition du moteur (central arrière) qu'il faut chercher la réponse à cette énigme, puisque les trois voitures adoptent une disposition identique. D'ailleurs, nous en parlerons tout à l'heure...

Allongé dans un habitacle ultra-étroit, les fesses au ras des pâquerettes et les yeux sur la ligne bleue des Vosges (c'est une image...), l'impression est saisissante. Dans cette voiture, tout est petit, calculé au plus juste pour gagner des centimètres supplémentaires. A partir de 1,75 m, il devient difficile d'ouvrir sa vitre sans se cogner le genou. A 1,80 m, c'est le volant qui touche les cuisses, et les doigts qui se coincent entre les deux au premier contrebraquage. Passé 1,80 m, il faut se faire une raison. De toute manière, une fois en marche, la Fiat X 1/9 devient une formidable machine à rouler vite. On oublie aussitôt l'« exigüité des locaux » et le fait qu'il soit impossible de loger une cartouche de cigarettes entre le dossier des sièges avant et la cloison moteur. Car j'avais oublié de vous le dire : la X 1/9 est une stricte deux-places et mettre un quelconque objet à l'arrière relève de la plaisanterie. Mais quel bonheur de conduire une voiture pareille, en toute confiance, sans l'ombre d'une appréhension ! A force d'être clouée, rivée à la route, la X 1/9 devient déprimante. Quelle que soit la faute de conduite, elle est immédiatement pardonnée. Le comportement ne trahit aucun vice, pas la moindre réaction du train arrière. Rien ! Même sous la pluie, là où les meilleures propulsions arrière peuvent devenir délicates à partir d'une certaine vitesse, la Fiat X 1/9 demeure un plaisir à conduire. Lorsque la voiture, après avoir été poussée à la limite du décrochage, amorce

une mise en travers, le pilote est immédiatement « prévenu ». Toutes les réactions de cette sacrée auto sont téléphonées et c'est finalement bien agréable de conduire vite sans être obligé d'anticiper perpétuellement. Le « miracle » qui permet à la Fiat X 1/9 d'avoir une des tenues de route les plus évoluées du moment, c'est son moteur central. Installé le plus près possible du centre de gravité, il contribue à ce que l'on nomme pompeusement en langage automobile « *un centrage idéal des masses favorisant un moment polaire d'inertie le plus bas possible* ». Belle phrase qui conditionne une vivacité de réaction d'autant plus impressionnante que la voiture est assez courte (3,96 m), plutôt basse (1,18 m de haut) et très légère (920 kg). Voilà la recette du cocktail explosif ! Avec un moteur de 110 ch, la Fiat ferait un malheur. Hélas, elle n'est équipée que du quatre-cylindres 1 498 cm³ de la Ritmo 75 et 85 ch pour une tenue de route pareille, ça ressemble furieusement à du gâchis. Je suis d'ailleurs persuadé que les bureaux d'études italiens mitonnent une version Abarth dont les performances risquent de porter un sale coup à la concurrence. Dans sa configuration actuelle, la X 1/9 s'en tire quand même fort bien. Certes, le moteur est bruyant (pas autant que la soufflerie du chauffage...), mais il grimpe vite en régime. En prenant « royalement » 7 000 t/mn sur les intermédiaires (tout le monde sait que les compte-tours ont tendance à tricher...), on atteint 55 km/h en 1^{re}, 86 km/h en 2^e, 124 en 3^e et 141 en 4^e. La cinquième culmine à 183,422 km/h, davantage grâce au profilage très efficace qu'à la puissance du moteur. La boîte « cinq » (empruntée à la Ritmo) ressemble à celles utilisées en compétition : directe, ferme mais dotée d'un pommeau horrible, en forme de cube, qui se voudrait d'aspect futuriste. Parfois, les designers ont de ces idées... Bien sûr, le détail est minime. Pratiquement insignifiant, mais au bout de 1 000 kilomètres, il prend d'énormes proportions. Tenez ! C'est comme le système des phares escamotables (lorsqu'ils sont sortis, on perd 500 t/mn !). C'est joli, moderne, mais on ne peut pas faire d'appels, à

moins de les ouvrir. Et en plein jour, il est assez rare de rouler en code ou en veilleuse.

Comme la température est plutôt fraîche par les temps qui courent, je n'ai pas profité du toit escamotable qui transforme la voiture en une sorte de cabriolet. Par contre, j'ai profité des freins. Malgré un traitement sans faveur sur le circuit routier de Monthéry en essayant de suivre une Golf GTI (ce fut dur, car elle prenait le large à la moindre portion droite...), ils ont fait un travail du tonnerre ! Les quatre disques sont restés efficaces à chaud et l'absence de servo est finalement préférable sur un modèle de ce genre. Menée tambour battant, la X 1/9 « brûle » environ 12 l aux 100 km, mais, en ville, ce chiffre monte à 14 l, pour se stabiliser à 18 l aux alentours de 200 compteur.

Ce qui est certain, c'est que la Fiat X 1/9 1500 représente de nos jours le moyen de se réconcilier avec l'automobile. Cherchez bien : y a-t-il beaucoup de voitures amusantes à conduire sur le marché ? Une partie de la réponse se trouve chez Fiat...

Philippe Hazan

Ce qu'il faut savoir

Prix : 44 600 F.
4 cylindres en ligne, moteur central.
1 498 cm³ (8 CV).
85 ch à 6 500 t/mn.
5 vitesses.
4 freins à disque.
Propulsion AR.
Vitesse maximale : 183,422 km/h.

Les rivales

Alfasud Sprint 1500 Veloce : 1 490 cm³ (8 CV), 84 ch à 5 800 t/mn, 4 cylindres en ligne, 170 km/h, 40 970 F. (Un coupé très vif à conduire, doté d'une excellente tenue de route.)

Honda Prelude : 1 600 cm³ (8 CV), 80 ch à 5 300 t/mn, 4 cylindres en ligne, 155 km/h, 39 500 F. (Originale, bien équipée, avec des accélérations, hélas ! décevantes...)

Sunbeam TI : 1 598 cm³ (8 CV), 100 ch à 5 800 t/mn, 4 cylindres en ligne, 178 km/h, 33 500 F. (Une « sous-Lotus » quand même compétitive au niveau prix-performances.)