Elton John & Kiki Dee – Don't Go Breaking My Heart (1976)

Totalement rayée de la mémoire collective, la Fiat 128 n'en méritait pas tant. Une petite familiale pétillante, première traction avant maison, comme seuls les Italiens savaient les faire... Une auto bien sympathique au fond, plus enjouée que méchante. Sa bandeson à elle, c'est cet éphémère duo entre Elton John et Kiki Dee, chanteuse anglaise de l'époque, dont ce fut d'ailleurs le seul véritable tube. Une bluette pop légère et entêtante, gaie comme une balade en 128...







Fiat 128 Berlinetta 1100 (1978)

Un amour de pomme

«Pour redonner le goût de l'automobile à ceux qui l'ont perdu» prétend à l'épla réclame de la 128 Berlinetta. Un goût vert pomme légèrement acidulé dans le cas présent. Allons croauer ce fruit défendu...

Texte François-Xavier Basse - Photos Arnaud Saunier



ous y revenons par ailleurs (voir témoignage), mais figurez-vous qu'Albert, un ancien du réseau Fiat-Alfa Romeo, s'est donné pour mission de restaurer les quelques pièces intéressantes qu'il a pu sauver de la casse à l'époque. Un saint homme donc, surtout lorsque l'on connaît la sensibilité à la rouille de ces foutues tôles transalpines. D'ailleurs, sur plus de 4 millions de Fiat 128 produites à travers le monde, combien en reste-t-il? En France, sans doute pas plus de quelques unités. Donc inutile de vous dire que lorsque nous sommes tombés nez à nez avec cette Berlinetta en parfait état d'origine, nous avons harponné son Albert de propriétaire afin d'en négocier l'essai.

Pour la petite histoire, la 128 constitue un jalon important dans l'histoire de la marque. Apparue en mai 1969, elle est en effet la première Fiat traction avant à moteur transversal, une architecture reprise par la suite par la grande majorité des citadines

« modernes ». Elle bénéficie également d'une suspension à quatre Dans une italienne de ces années-là, suspension à quatre roues indépendantes, de mécaniques à arbre à cames en tête et d'une courroie à la place de la en panne. Ici, le clignotant gauche... chaîne de distribution.

1300 de 75 ch) débarque, lui, au salon de Turin en modèle d'essai, le rangement sur la console cen-



De juin 1978, la pomme d'Albert a vraiment un look trognon. Elle abrite sous son capot le petit moteur, d'une cylindrée de 1 116 cm³. Etroite, haute sur pattes et posée sur des roulettes de 145/80 R13 qui nagent dans les passages de roue, elle interpelle par sa calandre – évocatrice – à quatre phares et sa ligne fastback ponctuée par les six optiques arrière verticales (trois de chaque côté). L'adoption du hayon et l'agrandissement des vitres latérales arrière alourdissent quelque peu la silhouette originelle, de sorte qu'à force de la regarder de profil, l'esthète en vient à trouver l'empattement un poil trop court

Pomme allumette

A l'intérieur, c'est vert « haut-le-cœur » à tous les étages et il y flotte un improbable fumet de vieilles mousses moisies. Le genre qui reste collé aux frusques après deux bonnes heures passées à bord. Et puis, ça sent l'essence aussi, faut ce qu'il faut...

L'habillage intérieur fait appel pour l'essentiel à une toile cirée verte contrecollée sur un fin morceau de carton et à du méchant plastique fixé par des vis apparentes, lesquelles finissent inva-

Le Coupé (disponible en version 1100 de 64 ch et riablement par se desserrer et tomber. Sur notre



1 • Disposé transversalement, le petit moteur 1 116 cm³ à arbre à cames en tête développe une puissance honnête - 65 ch - et laisse de la place pour bricoler...

2 · Avec ses six feux disposés verticalement, la poupe suggère un tempérament sportif. En revanche, le sigle « 1100 » gâche un peu l'ambiance.

3 • La découpe de la vitre arrière sera reprise sur la Fiat Ritmo et la Volkswagen Golf de première génération. Notez les roulettes de 13 pouces, chaussées en 145/80.



8 000 tr/min), volant à deux branches tulipées et... c'est tout. En revanche, évu pour concilier les plaisirs – indisépoque – de la conduite et du tabac, ins de trois cendriers à bord!

vique aussi évocateur, on s'attend à ose d'un peu acidulé au démarrage. ec un petit 1,1 l et une sortie d'échapplus grosse que celle d'une tondeuse re berlinette ne peut pas faire de mirancé dans mon fauteuil vert, je cherche vec mon 44 fillette... Raté, un peu plus a ami. A force de passer ma vie à bord ignoles à l'ergonomie décalée, je vais bir, mon lumbago!

d'happy

lienne de ces années-là, il y a toujours que chose en panne. Ici, ce sera le cliiche. Pour le reste, à ma grande surinctionne. Il pleut et les essuie-glaces are-brise avec célérité (si, si !), la ventie et les phares éclairent. Un vrai bonte se manie sans arrière-pensée, la montre d'une agréable précision et l'ensemble dénote un équilibre tout à fait réjouissant, y compris sur sol détrempé. Le moteur? Un transalpin pure souche. Complètement atone en bas – avec 82 Nm à 2 800 tr/min, il ne saurait en être autrement –, il commence à donner de la voix passé les 4 000 tr/min et grimpe ensuite avec une certaine allégresse vers la zone rouge, située à 6 800 tr/min. Les plastiques du tableau de bord entrent alors en transe, en donnant l'impression qu'une nuée d'insectes vient de se coincer les ailes dans le circuit de ventilation. Il en résulte une ambiance plaisante, éprouvée à des allures légales si j'en crois le type qui me suit, dont je peux apercevoir la glotte dans le rétroviseur à force de bâillements.

C'est que la 128 Berlinetta manque cruellement de chevaux, surtout considérant les capacités de ses trains roulants. On se prend dès lors à rêver d'une version Abarth, avec deux fois plus de puissance. Un privilège qui sera réservé à sa descendante, la Ritmo. Mais ceci est une autre histoire...

Mille mercis à Albert Gandolfini, pour nous avoir accueillis et nous avoir confié les clés de sa 128 pour notre essai.

Caractéristiques techniques Fiat 128 Berlinetta 1100 (1978)

Moteur 4 cylindres en ligne, 8 soupapes en position transversale avant Cylindrée 1 116 cm³ Puissance fiscale 6 CV Rapport volumétrique 9,2:1 Puissance et couple 65 ch à 6 000 tr/min, 82 Nm à 2800 tr/min Alimentation Carburateur double corps Transmission Aux roues avant, boîte mécanique à quatre rapports + M. A. Direction A crémaillère Freins AV: disques, AR: tambours Suspensions AV: roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux, McPherson, AR: roues indépendantes, ressort transversal à lames Structure/carrosserie Monocoque acier, trois portes, quatre places Pneumatiques 145/80 R13 S Dimensions L x l x h: 3,825 m x 1,560 m x 1,310 m, empattement: 2,225 m, voies AV/AR: 1,325 m/ 1,335 m Coffre N.C. Poids 850 kg Réservoir 50 l Performances Vitesse max.: 150 km/h, de 0 à 100 km/h: N.C., 1 000 m D. A.: N.C. Consommation moyenne (donnée constructeur): N. C. (SP 98).

andolfini

s mon garage depuis 1984!»

ncessionnaire Fiat-Alfa-Lancia en Ile-de-France, Albert a reprises de ses clients dans une grange. Et quand l'heure ite a sonné, il s'est attelé à leur restauration.



« Cette Fiat 128 Berlinetta, je l'ai reprise à une cliente qui nous a acheté l'une des premières Uno. C'était une première main, que j'ai stockée durant de nombreuses années avant de la ressortir au moment de la retraite. Par chance, l'un des mécaniciens est parti en même temps que moi et nous travaillons désormais ensemble sur les autos. J'ai dû refaire la sellerie, mangée par les souris pendant la durée du stockage, un voile de peinture et une révision mécanique incluant le remplacement de la courroie de distribution. Pour le reste, elle se trouvait dans l'état dans lequel vous la voyez aujourd'hui, donc exempte de corrosion. Elle participe à de nombreux rassemblements et rallyes touristiques réservés aux anciennes et roule sur toutes distances et par tous les temps. Et puis, sa rareté et sa couleur en font une auto sur laquelle les gens se retournent. »



ongeon dans une cuve de chewing-gum à bord (souvenez-vous des Aventures de Rabbi utant, c'est confortable, même aux places arrière.





Guide d'achat

et 2008 (en Serbie), nul ne sait combien de versions Coupé et Berlinetta sont sorties des chaînes. La version Coupé apparaît au salon de Turin en novembre 1971 (commercialisation en France en avril 1972) en deux motorisations - 1100 et 1300 - et deux finitions: S et SL. La seconde se distingue par ses quatre projecteurs ronds (deux rectangulaires sur la S), ses roues sport, son tableau de bord à quatre cadrans (dont un compte-tours), ses sièges et panneaux de portes d'un dessin différent, ses accoudoirs aux places arrière et sa console centrale en amont du levier de vitesse. En septembre 1975, la Berlinetta prend le relais : nouvelle calandre, pare-chocs plus larges avec bandes de caoutchouc, augmentation de la surface vitrée, feux arrière inédits, adoption du hayon et nouveaux sièges. Une nouvelle culasse équipe les deux moteurs proposés, laquelle fait théoriquement diminuer la consommation de 4 à 8 %. En mai 1977, une version LS (stripping sur ailes avant et arrière, projecteurs longue portée, feux arrière de brouillard, rétroviseur extérieur type obus, radio, pommeau de levier de vitesse bois) est proposée sur la base des deux motorisations. En mai 1978, seule la nouvelle version Sport (pare-chocs, entourages de vitres et calandre noirs, becquet arrière, vitres teintées, essuieglace arrière, nouvelle décoration adhésive) est disponible, en 1100 comme en 1300. En juillet 1980, les Coupés 128 disparaissent du catalogue.

Plutôt recherchées

Les 128 les plus prisées sont les Coupé SL 1300 d'avant 1975, que l'on croise d'ailleurs assez régulièrement dans les épreuves de régularité. En bel état, celles-ci peuvent prétendre à environ 6 000 € Les Berlinetta s'échangent, elles, entre 3 500 et 4 500 € Cela dit, ne mettez pas plus de 500 €sur la table pour une auto à restaurer.

Check-up express

Les 128 Coupé et Berlinetta reçoivent les types mines 128 AC ou AC5 (1300) et 128 ACL ou AC5/L (1100). A l'exception de la base mécanique, sur une Fiat de ces années-là, tout est fragile. La corrosion commence par attaquer les passages de roue et se répand ensuite, telle la gangrène. La finition intérieure ne tient guère dans la durée et chaque bouton finira tôt ou tard par vous rester dans les mains si vous ne le manipulez pas avec précaution. Même chose pour les tissus. Côté moteur, le constructeur et les utilisateurs recommandent de surveiller de près la courroie de distribution (contrôle tous les 40 000 km).

Entretien classique

Selon les préconisations du constructeur, vidange moteur et remplacement du filtre à huile tous les 10 000 km ou tous les six mois (huile 15W40). Tous les 10 000 km : changement du filtre à air, nettoyage des bougies, des gicleurs, de la cuve et du filtre de carburateur, graissage de la suspension avant, du distributeur d'allumage, des charnières, contrôle du jeu des poussoirs. Tous les 30 000 km, vidange de la boîte de vitesses. Tous les 60 000 km ou tous les deux ans, vidange du circuit de refroidissement.

Nos bonnes adresses

- Fiat 128 Club: www.fiat128club.com
- Italian Cars Club: www.italian-cars-club.com

Un peu de lecture

- Rare

- Fiat 128, 128 Rally, 128 S et 128 SL, Revue Technique Automobile, extraits des nos 307 et 318, Editions ETAI
- Fiat 128, L'Expert automobile n° 62
- Fiat 128 1969-1982 Owners Workshop Manual, Autobooks/VelocePress (en anglais)

raisons de vous laisser tenter

- Comportement Petit coupé des années 1970
 - très sûr Habitable
 - et confortable - Caractère pétillant
 - raisons d'y réfléchir à deux fois