





LA FIAT 127 SUPER (5 VITESSES)

La cinquième, au vestiaire !...

Lorsqu'elle disparaîtra, la 127 aura été sans conteste l'une des Fiat les plus intéressantes de ces dernières décennies et sans doute, même, la meilleure. La « Uno » pointe à l'horizon. On ne la connaît pas encore exactement, mais Fiat précise à l'avance que le nouveau modèle ne signifiera pas la mort de l'ancien...

■ Cela étant, la 127 n'est plus ce qu'il est convenu d'appeler un modèle « d'attaque ». Son volume de ventes demeurant pourtant important, Turin a voulu procéder à un remodelage destiné à renforcer le pouvoir de séduction d'un modèle qui, sauf erreur, se classe encore au second rang européen des ventes.

La gestion des chaînes d'assemblage par ordinateur autorise des hardiesses qui n'étaient pas envisageables voici dix ans. Dans la mesure où les approvisionnements ont été prévus, on peut multiplier les versions, en jouant simplement au « Meccano ». Ainsi, Fiat possède pour la 127 deux moteurs, un 903 cm³ développant 45 ch à 5 600 tr/mn et un 1 049 cm³ développant 50 ch à 5 600 tr/mn. Parallèlement, deux boîtes de vitesses existent, une 4 et une 5 rapports. Quant à la carrosserie, et sans envisager les détails de finition, elle existe elle aussi en deux versions : trois portes et cinq portes.

Malheureusement, il y a parfois loin de la coupe aux lèvres, ainsi qu'en témoignent les décisions prises par Fiat-France en ce qui concerne les modèles spécifiques à l'hexagone.

Pour le client français, le choix sera limité. En finition « Spécial » — la moins cossue —, il aura droit à la carrosserie 3 portes et 4 vitesses. En finition « Super » — version présentement essayée —, il aura le choix entre une 5 portes 4 vitesses et une 3 portes 5 vitesses. Malheureusement, ces trois

modèles seront uniquement proposés avec le moteur 903 cm³, correspondant à la puissance administrative française de 4 CV. Sans doute pour des raisons de gestion des stocks,

l'automobiliste français n'aura plus droit à la 1 050 cm³ pourtant nettement plus agréable à conduire.

Cette décision correspond à mon avis à une meilleure défense des intérêts de l'importateur, mais aussi à une méconnaissance certaine des intérêts de l'acheteur et même du réseau. Pour un agent de la marque, ses chances de charmer le client seront d'autant plus grandes que la gamme proposée sera plus étendue. Quant à l'acheteur, je ne vois pas pour quelle raison on le priverait d'un moteur et aussi du choix entre 4 et 5 vitesses qu'il demeure possible d'effectuer dans d'autres pays d'Europe Occidentale...

Sur l'anneau de Montlhéry, avec deux personnes à bord la 127 a tourné à 130,7 km/h en cinquième et elle s'est hissée jusqu'à 134 km/h en quatrième ce qui, compte tenu du vent en rafales qui soufflait ce jour-là, laisse espérer sur route droite les 135 km/h annoncés par le constructeur. Comparativement, les accélérations sont plus décevantes avec 40 s 2/10 sur 1000 m départ arrêté alors que les 400 m sont couverts en 21 s 1/10. En revanche la souplesse

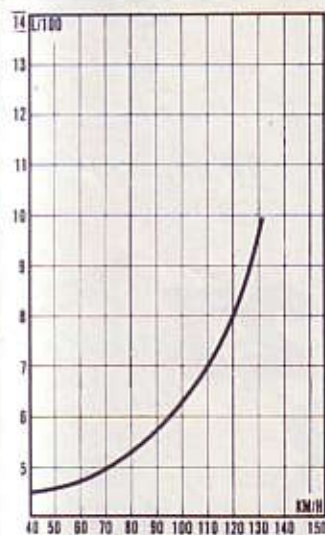
Suite page 61

VITESSE MAXIMALE :

En 5^e : 130,678 km/h ; en 4^e : 134,117 km/h

1 000 m DEPART ARRETE : 40 s 2/10

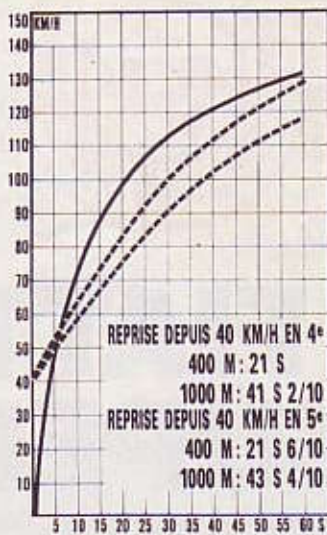
CONSOM. ECONOMIQUE : 6,10 l aux 100 km



CONSUMMATION STABILISEE

■ Roulant à vitesse constante, en cinquième avec l'accélérateur calé, nous avons relevé une consommation aux 100 km de :

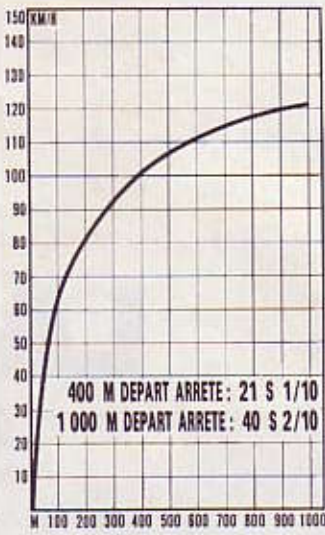
4,50 l à 40 km/h - 4,55 l à 50 km/h - 4,70 l à 60 km/h - 4,95 l à 70 km/h - 5,32 l à 80 km/h - 5,80 l à 90 km/h - 6,35 l à 100 km/h - 7,00 l à 110 km/h - 8,00 l à 120 km/h - 9,75 l à 130 km/h - 9,97 l à 131 km/h.



ACCELERATIONS VITESSE/TEMPS

■ Avec 2 personnes à bord et en utilisant à fond les intermédiaires nous avons atteint :

40 km/h en 3 s 5/10 - 50 km/h en 5 s 2/10 - 60 km/h en 7 s 2/10 - 70 km/h en 9 s 6/10 - 80 km/h en 12 s 2/10 - 90 km/h en 15 s 8/10 - 100 km/h en 20 s 5/10 - 110 km/h en 27 s 5/10 - 120 km/h en 38 s - 130 km/h en 58 s 3/10 - 130,8 km/h en 60 s. En pointillés, courbe de reprises depuis 40 km/h en quatrième et en cinquième.



ACCELERATIONS VITESSE/ESPACE

■ Nous avons obtenu :

65 km/h aux 100 mètres
82 km/h aux 200 mètres
92,5 km/h aux 300 mètres
101 km/h aux 400 mètres
107 km/h aux 500 mètres
111 km/h aux 600 mètres
114,5 km/h aux 700 mètres
117 km/h aux 800 mètres
119,5 km/h aux 900 mètres
121 km/h aux 1 000 mètres

PERFORMANCES/CONSUMMATION

■ CONDITIONS METEOROLOGIQUES : Pression barométrique : 743,9 mmHg - Vent SW 2 à 10 m - Température : 11° - Hygrométrie : 88 %.

■ ESSAI DE VITESSE MAXI SUR L'AUTODROME DE LINAS-MONTLHERY (anneau de 2 548,24 m) : Avec deux personnes à bord en 5° : 1^{er} tour : 1 mn 11" (129,206 km/h) - 2° : 1 mn 10" 8/10 (129,571) - 3° : 1 mn 10" 2/10 (130,678). En 4° : 1^{er} tour : 1 mn 9" 6/10 (131,805) - 2° : 1 mn 8" 8/10 (133,338) - 3° : 1 mn 8" 4/10 (134,117).

■ ESSAI DE CONSUMMATION :

a) Consommation mesurée durant l'essai routier : 8,8 l aux 100 km.

b) Consommation économique mesurée sur un circuit de 200 km : 6,1 l aux 100 km à 75 km/h de moyenne.

EFFICACITE DE FREINAGE

■ Nos essais de freinage comportent trois mesures effectuées à partir de 100 km/h. Pour la première, les freins sont froids et nous appliquons une pression suffisante sur la pédale pour obtenir un maximum d'efficacité tout en restant à la limite du blocage des roues. Nous effectuons ensuite coup sur coup neuf freinages de même importance et nous enregistrons le dixième avec la même pression de référence. Notre dernière mesure permet de tester, toujours à chaud, les possibilités extrêmes de freinage avec une pression plus élevée sans atteindre cependant le blocage. Pour la Fiat 127 5 vitesses les résultats sont les suivants :

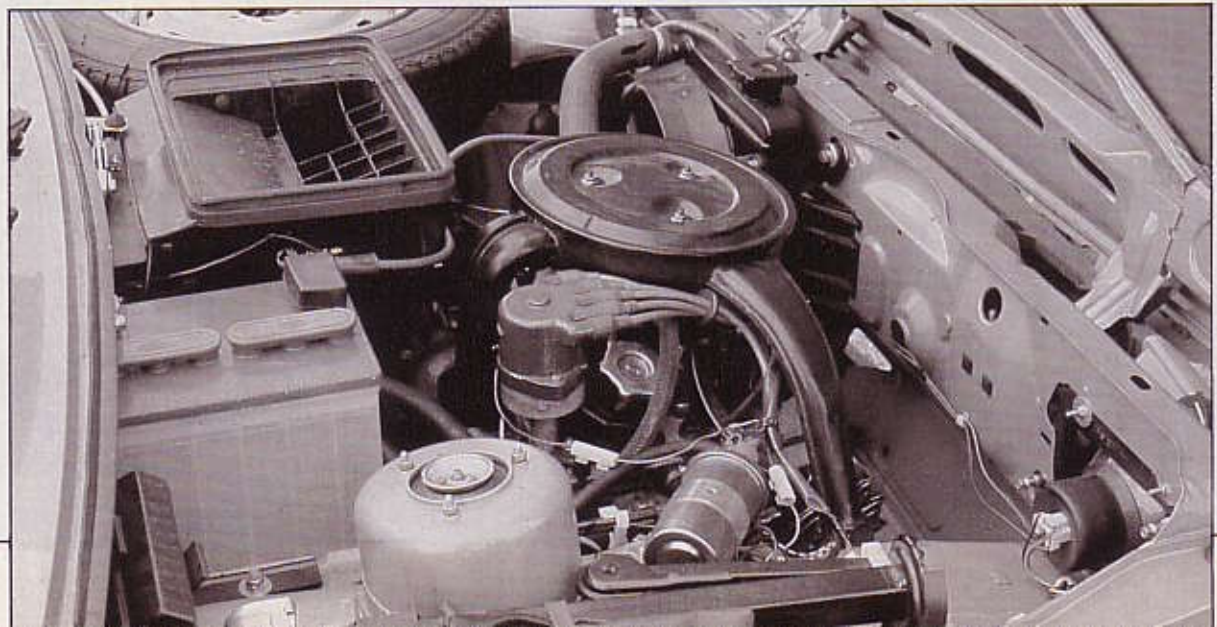
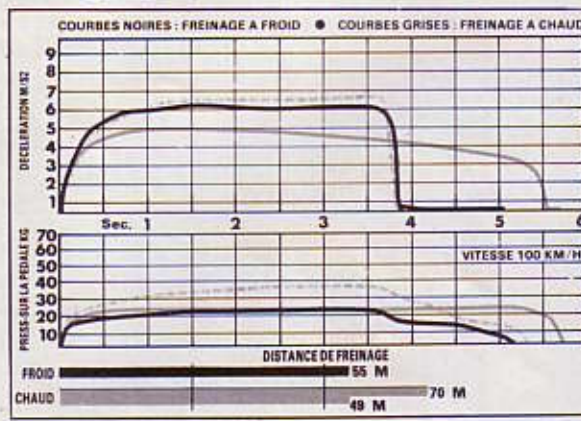
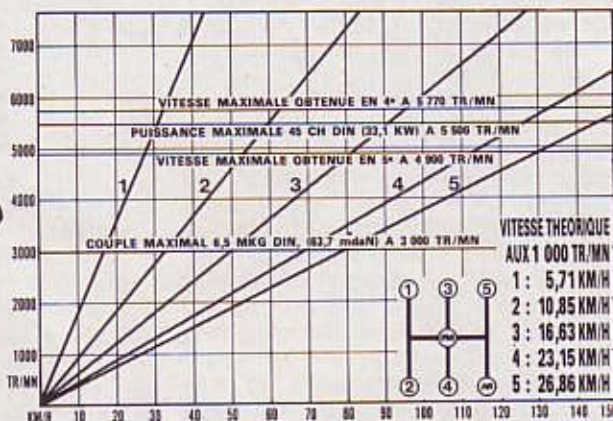
■ 1^{er} test : pression : 25 kg - durée totale de freinage : 3,70" - décélération moyenne : 4,74 m/s² - décélération moyenne pour la durée de plein freinage : 5,9 m/s² - arrêt : 55 m - efficacité : 59 % (100 % équivalent à 9,81 m/s², valeur considérée comme maximale en matière de freinage).

■ 2^e test : pression identique - durée totale : 5,30" - décélération : 3,47 m/s² - décélération (plein freinage) : 4 m/s² - efficacité : 40 % - distance d'arrêt : 70 m - perte par rapport au 1^{er} test : 19 %.

■ 3^e test : pression : 35 kg - durée totale : 3,67" - décélération : 4,86 m/s² - décélération (plein freinage) : 6,4 m/s² - distance d'arrêt : 49 m.

DIAGRAMME DES VITESSES

■ Ce diagramme sur lequel apparaissent les vitesses réelles en fonction du régime moteur permet d'en déterminer exactement les possibilités. Les droites issues du point zéro donnent les vitesses possibles sur chaque rapport de boîte en fonction du régime moteur. Nous avons obtenu les meilleures performances d'accélération en poussant la première, la seconde et la troisième à 65 tr/mn soit respectivement 36 km/h, 68,5 km/h et 105 km/h. En conduite sportive, le meilleur rendement sera obtenu pour des régimes compris entre celui du couple maximal et celui de la puissance maximale. On poussera chaque rapport au régime convenable avoisinant celui de la puissance maxi pour retomber au rapport supérieur sur celui du couple maxi. En conduite touristique nous nous contenterons de monter chaque intermédiaire à 3 500 tr/mn, obtenant ainsi une vitesse de 20 km/h en 1^{er}, 38 km/h en 2^e, 66 km/h en 3^e et 81 km/h en 4^e. Les vitesses indiquées par le compteur sont à peu près exactes.



CARACTÉRISTIQUES

■ **MOTEUR** : Puissance fiscale : 4 CV. Cylindrée : 903 cm³. Quatre cylindres en ligne placé transversalement et verticalement au-dessus de l'essieu avant. Alésage : 65 mm. Course : 68 mm. Refroidissement par mélange antigel en circuit étanche avec pompe, thermostat et vase d'expansion. Ventilateur électrique à commande thermostatique. Capacité du circuit de refroidissement : 5 litres. Alimentation par un carburateur simple corps inversé à starter manuel. Filtre à air sec. Contenance du réservoir : 30 litres. Allumage par distributeur et bobine. Batterie 12 V 34 Ah. Alternateur 33 A. Graissage sous pression par pompe à engrenage. Filtre d'huile. Contenance du carter : 3,9 litres. Soupapes en tête commandées par poussoirs, tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral entraîné par chaîne. Culasse en alliage léger. Bloc moteur en fonte. Puissance maximale : 45 ch DIN (33,1 kw) à 5 500 tr/mn. Couple maximal : 6,5 mkg DIN (63,7 N.m) à 3 000 tr/mn. Rapport volumétrique : 9 : 1.

■ **TRANSMISSION** : Traction avant. Embrayage monodisque sec à diaphragme et commande mécanique. Boîte de vitesses à cinq rapports synchronisés. Levier de commande au plancher.

■ **RAPPORTS DE BOITE** : 1^{re} : 3,909 ; 1-2^e : 2,055 ; 1-3^e : 1,342 ; 1-4^e : 0,964 ; 1-5^e : 0,831 ; 1 - M. AR : 3,615 ; 1 - Couple cylindrique à denture hélicoïdale : 4,462 : 1 (13 x 58).

■ **DIRECTION** : A crémaillère. Nombre de tours de volant : 3,5. Rayon de braquage : 5 m.

■ **CHASSIS-SUSPENSION** : Caisse auto-porteuse. Suspension avant à roues indépendantes type Mac Pherson avec jambes élastiques et ressorts hélicoïdaux. Barre stabilisatrice. Suspension arrière à roues indépendantes avec ressort à lames transversal. Triangles inférieurs simples. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques sur les quatre roues.

■ **FREINS** : A disque à l'avant, à tambour à l'arrière. Avec double circuit avant/arrière. Répartiteur de freinage sur les roues arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

■ **PNEUMATIQUES** : 135 SR 13.

■ **CARROSSERIE** : En tôle d'acier. Poids : 745 kg (avant : 455, arrière : 290 kg). Longueur : 3,71 m - Largeur : 1,53 m - Hauteur : 1,37 m. Empattement : 2,225 m - Voie avant : 1,288 m - Voie arrière : 1,303 m. Cinq places.

■ **CARACTÉRISTIQUES DE PERFORMANCES** : Puissance au litre : 49,8 ch/l DIN. Puissance à la tonne : 62,4 ch DIN. Cylindrée à la tonne : 1 212 cm³. Rapport poids/puissance : 16,5 kg/ch DIN. Autonomie moyenne de la voiture : 450 km.

■ **EQUIPEMENT DE LA VOITURE DE L'ESSAI** : Phares SIEM. Alternateur, démarreur, batterie, bobine, allumeur Marelli. Bougies Champion RN9Y. Carburateur Weber 30 IBA 22/450. Pneus Michelin XZX sans chambre.

L'espace imparti au moteur (ci-contre) est largement débordé par les différents accessoires, ce qui ne facilite pas son accessibilité.

Suite de la page 59

est satisfaisante ; nous avons enregistré respectivement 21 s et 41 s 2/10 sur 400 m et 1 000 m à partir de 40 km/h en quatrième, et on remarque l'affaiblissement des reprises en cinquième puisque le kilomètre est franchi en 42 s 5/10 depuis 50 km/h et 43 s 4/10 en partant de 40 km/h.

En dehors des chronos et des chiffres, le petit 903 cm³ fait ce qu'il peut. Il tourne assez allègrement,

et même plutôt silencieusement, sauf à très haut régime. Si l'on circule à vitesse et à charge modérées, sur des itinéraires de plaine et par beau temps, la cinquième peut être considérée comme un rapport normalement exploitable. L'analyse évoluera cependant si l'on demande plus à la voiture, qu'il s'agisse du conducteur, du profil de la route ou des conditions atmosphériques. Là, en fonction de la pente et du vent, la vitesse de pointe au compteur oscille tout bonnement entre 125 et 150 km/h et la quatrième doit être reprise très souvent, dans des circonstances où une ancienne 1 050 4 vitesses demeure impavide. Nous nous heurtons là, une fois de plus, au subterfuge de la boîte 5 vitesses « économique » qui permet d'afficher des valeurs de consommation « conventionnées » spectaculaires, mais qui ne correspondent guère à la réalité.

Comment s'étonner de la faible endurance de la cinquième d'une actuelle 903 cm³ qui affiche un km/mille tours, en cinquième, de 26,86 km/h alors que l'ancienne 1 050 4 vitesses parcourait, en quatrième, 25,48 km/h ? Au demeurant,

les 8,8 litres aux 100 consommés à grande vitesse durant mon essai routier ne sont pas vaincants,

non plus, d'ailleurs, que les 6,1 litres aux 100 kilomètres constatés au terme de notre essai de consommation de croisière à 75 km/heure de moyenne.

A part cela, la nouvelle boîte 5 vitesses n'est pas désagréable à manier. Elle a gagné en précision mais elle a légèrement perdu en douceur de manœuvre. De plus, la première n'est pas toujours facile à trouver en partant du point mort. Bien avant la R 5 dont la suspension est demeurée longtemps d'une mollesse désagréable, la 127 avait compris que l'agrément de conduite passe par une certaine netteté dans le comportement. Aujourd'hui - et depuis quelques années d'ailleurs - la suspension s'est assouplie mais la tenue de route demeure. A puissance et à prix égaux, la petite Fiat est très certainement l'une des voitures les plus agréables à mener que je connaisse et seule la Peugeot 104 ZS peut, à ce propos, lui être comparée.

Que la route soit rectiligne ou sinueuse, que le revêtement soit bon ou mauvais, qu'il fasse soleil ou qu'il neige,

la 127 passe partout à bonne vitesse et son comportement sur revêtement glissant peut même être cité en exemple

en ce qui concerne l'équilibre général.

La suspension est ferme mais sans excès

FIAT 127 SUPER



et les nouveaux sièges ont fait progresser l'analyse à ce propos. La poupe est équipée de deux feux de recul et de deux feux de brouillard, et les jantes ont maintenant une largeur de 4,5 pouces au lieu de 4 pouces. En revanche, la contenance du réservoir d'essence est toujours aussi faible.

Bien que le prix des voitures ait tendance à évoluer de manière continue - et curieusement, toujours dans le même sens -

la comparaison entre le tarif des nouvelles 127 et ceux des voitures concurrentes françaises est le plus souvent à l'avantage de la voiture italienne.

Ainsi, la « Super » trois portes 5 vitesses, essayée ici, et qui au point de vue équipement représente un ensemble assez évolué, nous est proposée à 33 000 francs, alors qu'une R 5 TL 4 vitesses vaut actuellement 35 900 francs TTC, et qu'une 104 SR 5 vitesses est vendue 39 000 francs TTC.

Cela étant, il est donc particulièrement regrettable qu'une politique commerciale discriminatoire ôte à la clientèle française la possibilité de faire l'acquisition de tous les modèles de la gamme et, en particulier, lui impose pratiquement une boîte cinq vitesses dont l'intérêt apparaît extrêmement discutable.

André COSTA

QUALITÉS

- TRES BONNE TENUE DE ROUTE
- PROTECTIONS EXTERNES
- ensemble silencieux à vitesse moyenne
- freinage suffisant
- précision de boîte en progrès
- équipement assez complet

DÉFAUTS

- BOITE CINQ VITESSES INADAPTEE
- GAMME AMPUTEE, POUR LA FRANCE TOUT AU MOINS
- Réservoir trop petit

PRIX

127 Super 33 000 F



1

1-2. De face, la Fiat 127 se présente maintenant avec des phares rectangulaires auxquels sont juxtaposés les feux de signalisation. Le pare-chocs en polyène est prolongé jusqu'à l'aplomb des verrous. Enfin, le siglé Fiat, fixé au centre de la calandre, est de forme circulaire. Sur le côté, la caisse est protégée par une bande de résine, et de nouveaux enjoliveurs agrémentent les roues. 3 - A l'arrière, le bouclier incorpore les feux de recul et les feux de brouillard. 4 - Le tableau de bord se prolonge par un vide-poches. 5 - Les portières avant garnies de tissu assorti aux sièges possèdent des

vide-poches dans leur partie inférieure. 6 - L'un des avantages de ce véhicule réside dans la possibilité de sa transformation en petit break. 7 - Tableau de bord mélancolique mais de forme assez élégante. Les diverses commandes sont pratiques et fonctionnelles. 8-9. Sous le capot moteur : le cric avec une trousse à outils sommaire mais qui a cependant le mérite d'exister. On trouve également, couvrant une des assises de la suspension, la roue de secours. 10-11. La banquette arrière ainsi que les sièges avant sont revêtus de tissu et des appuis-têtes complètent les dossiers avant.



2



3



7



5



8



9



10



**FIAT 127
SUPER**



LE POINT DE VUE DE MADAME

■ Paradoxal : en pénétrant dans l'habitacle de cette super légère (à peine plus de 700 kg) la première impression est... de poids. Une demi-haltère fichée dans un manchon de caoutchouc saute aux yeux. Ce qui vaut mieux que si elle vous tombait sur le pied. Tête ronde, barre épaisse, ainsi se présente le levier de vitesses, d'une boîte à cinq rapports, s'il vous plaît !

Symbole de la renaissance d'un modèle qui tint longtemps le haut du pavé européen sur le plan des ventes, le porte-clé de la 127, cuvée 82, est en forme de mors. Faut-il en conclure que la signora ne demande qu'à prendre le mors aux dents ? Le nouveau style incisif de la calandre le donne à penser. Côté défensif, elle est à présent caparaonnée tout du long : les boucliers débordent largement, prolongés de vraies protections latérales. L'arrière a été retouché et ses groupes optiques enrichis de feux de recul et de brouillard. Carrosserie d'un vert duveteux comme de l'amande fraîche, la petite italienne n'a rien d'une beauté « tirée » par l'esthéticien.

Quant à l'intérieur, il est à croquer. L'atmosphère est une fête du raffinement. On a choisi un tissu élégant et de qualité, rayé de deux tons de gris, doux mais pas tristes, qui s'assortissent à merveille avec le gris flanelle du plafond. Turin revu par Saville Row !

Les sièges ont grandi, se sont rembourrés et prolongés d'appuis-tête de forme polochon. La planche de bord, elle aussi, a bénéficié de soins éclairés.

Le large bac, côté passager, s'apparente un peu à celui de la R.5, en plus léger dans le dessin. Quant au tableau de bord proprement dit il est esthétiquement une réussite. Il comporte montre, essuie-glace arrière, lunette dégivrante, trois voyants de sécurité (pression d'huile, batterie, niveau du liquide frein). A l'extrémité gauche sont gravées les pressions-pneus préconisées, et, simple mais clair, le témoin d'essence est gradué de zéro à trente, contenance du réservoir.

Il faut protéger son prochain du péché d'orgueil. Pour rabaisser tant soit peu le caquet du stylistes maison, nous ferons donc observer qu'on aurait bien dû ajouter un compteur partiel à un si bel ensemble ; que la commande d'éclairage au tableau fait tâtonner et que, de nuit, les manettes

de chauffage et de ventilation sont hélas invisibles. Mais, comme il est très vilain de se montrer injuste, nous rendons un sincère hommage au style en général, à l'aspect bien fini qui n'est pas toujours l'apanage de la péninsule, et aux équipements qui ne négligent point le rétro qu'on ajuste par bouton, du bout du doigt.

Puisque nous en sommes au rétro-viseur externe, avant d'entrer dans le vif de la conduite, avouons une incompréhension : comment se fait-il qu'on continue à autoriser une spécialité italienne des plus contestables : le rétro d'aile donnant une image trompeuse de la distance ? Sans mettre en péril l'équilibre de la balance commerciale de nos voisins, on devrait leur enjoindre d'accorder leurs rétroviseurs interne et externe. La sécurité de tous ne peut qu'y gagner.

Conduire en ville est un régal : donzelle docile, la 127 se glisse partout, réagissant au quart de tour. Mais il n'y a pas de bonheur parfait, la croissance substantielle des sièges a une conséquence gênante : le levier de vitesses est presque coincé entre deux bourrelets, et passer en seconde, notamment, demande une main menue. La grille de la boîte, à très faible débattement, surprend au début et exige du conducteur une précision millimétrée.

Si vous battez la campagne en compagnie de la 127, vous aimerez son alacrité, cette façon bien à elle d'épouser les virages, tel un vivant jouet mécanique. Le freinage est sans surprise (c'est un compliment). La suspension aussi, qui conserve une fermeté atavique.

Notre essai fut effectué sous la bourrasque. La sensibilité au vent latéral constatée est donc assez excusable pour un poids plume, mais il convient d'y prendre garde. A 135, lancée à fond, la voiture a tendance à sautiller un peu. Elle est beaucoup plus à l'aise dans la dizaine inférieure, allure où elle réjouit un conducteur qui s'amuse autant qu'elle.

Malgré sa cinquième, sur le plan de la sobriété, la gentille Fiat ne menace pas les françaises de même catégorie. En revanche, pour l'invention et l'agrément, Messieurs de l'hexagone, attention, la cote d'alerte est atteinte !

**Marianne ANTOINE
Florence REMY**