

Voici la Fiat 8V telle qu'elle se présentait, avec ses deux phares intégrés, lorsqu'elle fut dévoilée en mars 1952.

1952-1954 : LA FIAT 8V

■ Elle n'a vraiment rien d'une Fiat cette 8V, ni le fond, ni la forme, ni l'esprit ni la lettre. En fait, la 8V fut le morceau de bravoure de l'« Ufficio Tecnici » de la F.I.A.T. dans les années cinquante. Techniciens et dessinateurs se sont fait plaisir et le secteur commercial a fermé les yeux.

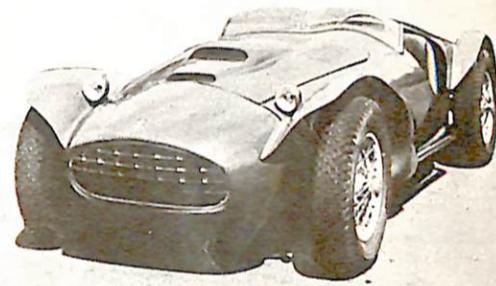
Car il ne faut pas considérer la 8V autrement : il s'agit d'une automobile expérimentale, un point c'est tout. D'ailleurs, il eût été impensable d'admettre qu'une Fiat digne de ce nom ne soit produite qu'en 114 exemplaires en trois ans... Et oui, tel fut le bilan de fabrication de la 8V. Mais rançon de cette discrétion commerciale, la 8V a offert à ses créateurs, Dante Giacosa et Fabio Lucio Rapi, un terrain de recherche fertile. Dante Giacosa, nous le connaissons bien, il a été directeur technique de la Fiat de 1933 à 1970. Fabio Lucio Rapi, le styliste, est peut-être moins célèbre, il fut pourtant l'un des instigateurs de la 8C Monterosa lors de la renaissance d'Isotta Fraschini en 1947, puis après son passage à la Fiat, il travailla chez Autobianchi à la création de la Primula. La 8V naquit donc en mars 1952, clandestinement, à l'insu de la direction générale comme un divertissement du bureau d'étude, ainsi qu'on aime le raconter, bien qu'il paraisse impensable qu'un tel phénomène se produise au sein d'une entreprise oligarchique de cette envergure. L'anecdote est sympathique, acceptons-la ; la voiture l'est aussi. L'armature est bâtie autour de deux poutres tubulaires longitudinales de forte section. Plus originale est la suspension qui, pour la première fois chez Fiat, adopte les quatre roues indépendantes, plus original encore, le moteur. C'est un 8 cylindres en V à 70° de deux litres de cylindrée qui développe au départ 105 ch. Par la suite, la vocation sportive de la 8V lui donne des ailes : il grimpe à 115 ch

grâce à de nouveaux arbres à cames puis à 127 ch grâce à un taux de compression porté à 8,75. Dans chaque cas, la puissance maximale se situe à 6 000 tr/mn. Pour la boîte de vitesses, quatre rapports sont de mise sur la quasi-totalité des voitures mais Fiat étudia aussi une cinq vitesses. La carrosserie a fait l'objet d'expérimentation diverses sur le plan aérodynamique à une époque où l'étude en soufflerie n'est pas encore monnaie courante. Le dessin de l'ingénieur Rapi connaît plusieurs variantes. La calandre du premier modèle renferme les phares auxiliaires, la deuxième variante « de série », possède une calandre simplifiée, les phares auxiliaires venant se loger en oblique sous les phares principaux. En 1954, Fiat tenta même sa chance dans la matière plastique. Essai sans lendemain. A la vérité, la 8V est souvent habillée de caisses spéciales dues aux grands carrossiers : Pininfarina, Vignale, Michelotti, Ghia, Bertone, Zagato. Vêtue d'aluminium par ce dernier, la 8V fut utilisée avec succès en compétition mais c'est le préparateur Siata qui lui donna le plus de brio sous la forme de la 208 S équipée d'une boîte cinq vitesses et de diverses carrosseries spéciales, la 8V ne connaît pas à vrai dire une grande carrière sportive. Dans la classe deux litres, les Maserati A6 GCS et autres Ferrari 500 Mondial tiennent le haut du pavé.

Pas de succès commercial non plus, la Lancia Aurelia B 20 et l'Alfa Romeo 1900 Sprint lui mènent la vie dure ; leurs noms sonnent plus juste aux oreilles des sportifs transalpins.

Donc, elle aurait mieux fait de naître ailleurs que chez Fiat, cette 8V ? Sans doute pas ; son incongruité fait beaucoup de son charme.

SERGE BELLU



Une curieuse Siata 308 carrossée Bertone.



En 1954, Fiat redessina l'avant de la 8CV.

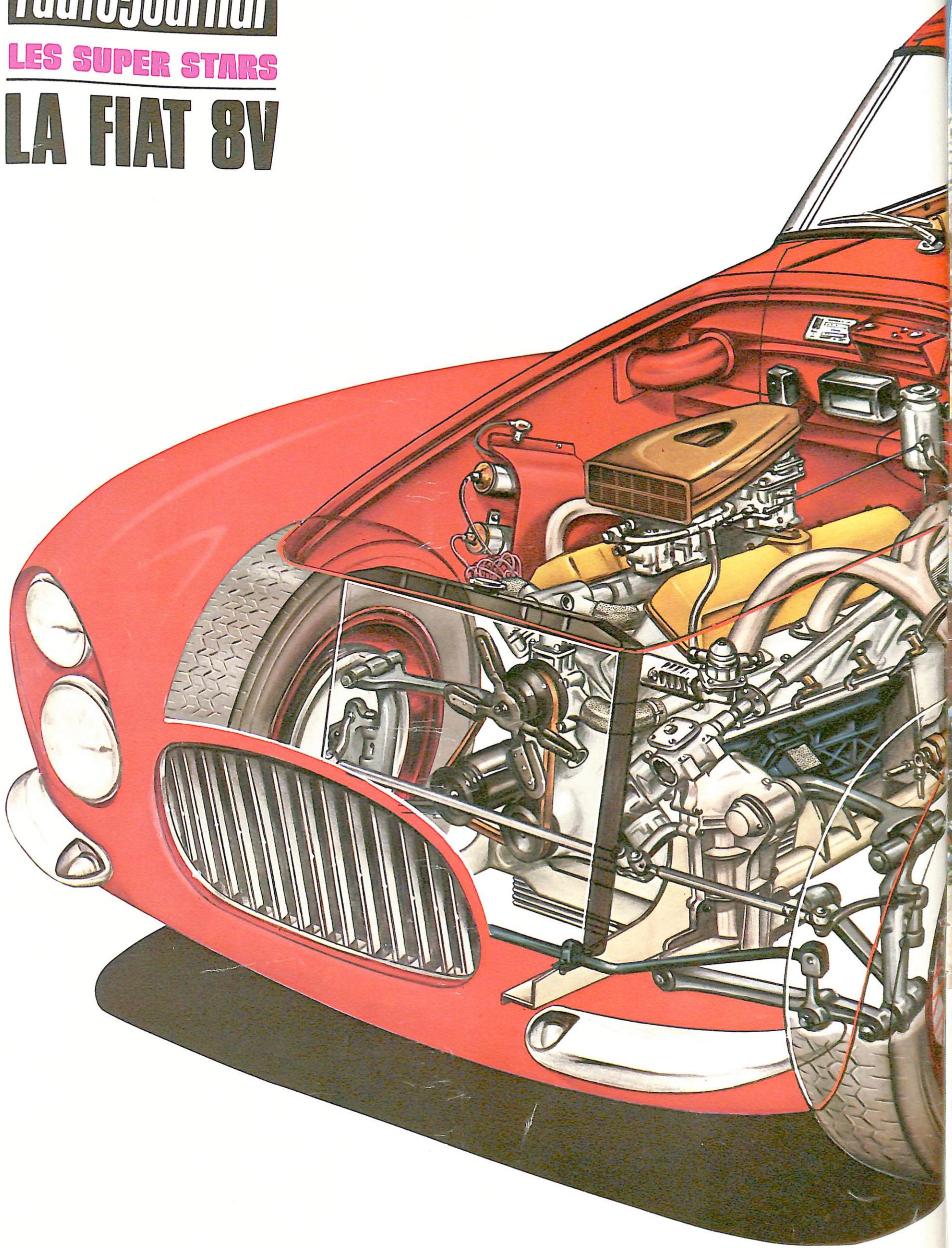


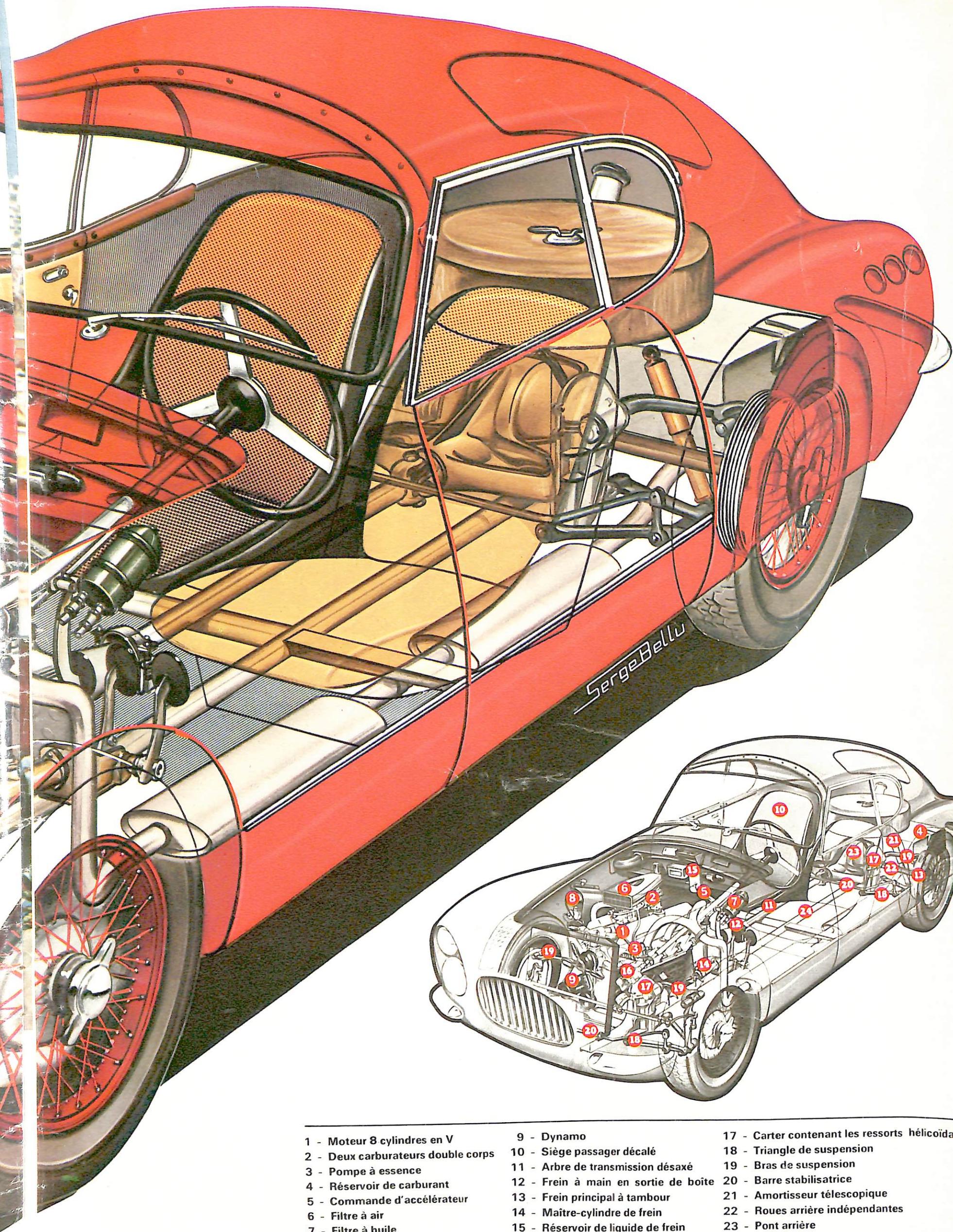
Version compétition carrossée Zagato.

l'auto-Journal

LES SUPER STARS

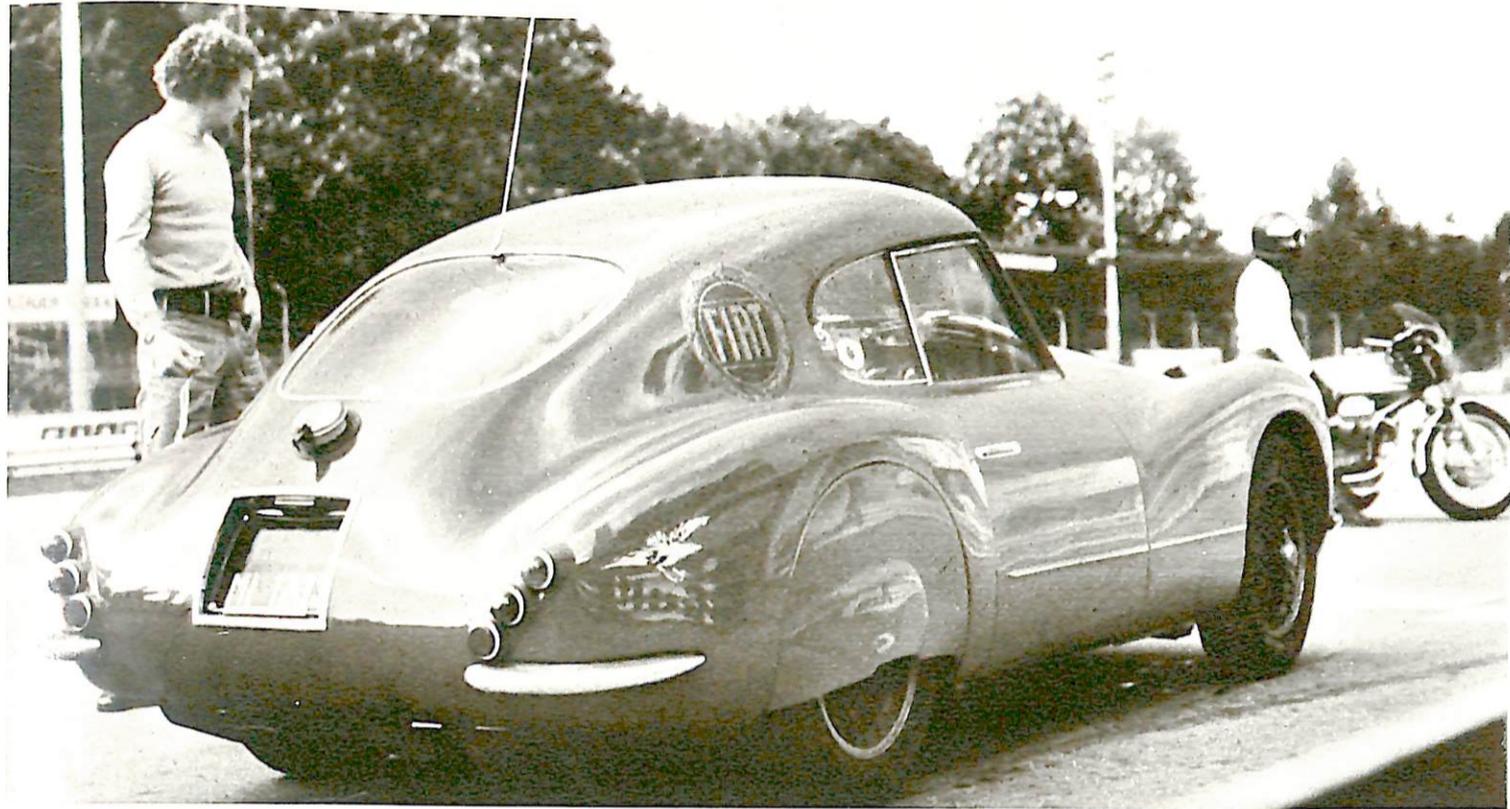
LA FIAT 8V





- | | | |
|------------------------------------|--------------------------------------|--|
| 1 - Moteur 8 cylindres en V | 9 - Dynamo | 17 - Carter contenant les ressorts hélicoïdaux |
| 2 - Deux carburateurs double corps | 10 - Siège passager décalé | 18 - Triangle de suspension |
| 3 - Pompe à essence | 11 - Arbre de transmission désaxé | 19 - Bras de suspension |
| 4 - Réservoir de carburant | 12 - Frein à main en sortie de boîte | 20 - Barre stabilisatrice |
| 5 - Commande d'accélérateur | 13 - Frein principal à tambour | 21 - Amortisseur télescopique |
| 6 - Filtre à air | 14 - Maître-cylindre de frein | 22 - Roues arrière indépendantes |
| 7 - Filtre à huile | 15 - Réservoir de liquide de frein | 23 - Pont arrière |
| 8 - Bobines | 16 - Boîtier de direction | 24 - Longeron |

LA FIAT 8V



Le sirocco s'était calmé.

Mais une fine couche de sable courait par vague sur la piste de Monza ; devant les stands, la Fiat 8V.

Caisse longue, étroite avec arrière très profilé. L'ensemble manque d'agressivité. Peut-être dû au pare-brise haut et étriqué. Quant aux cache-roues arrière, ils arrêtent inmanquablement la 8V dans le temps. Une certaine époque.

Autour de nous, quelques motards curieux, un peu belle, un peu vieille, mais pas du tout Fiat : trop sportive.

Moi, je vous le dis, l'accès n'est pas de première classe. Et on se laisse tomber dans un véritable baquet. Position parfaite ; et les mains s'accrochent au volant. Le passager a droit, lui, à une position de repli préparée à l'avance avec cale-pied en première ligne. Son siège est en retrait de 50 cm par rapport à celui du pilote. Nulle ségrégation.

Les nuages viennent du sud. Des motards passent à fond de 5^e devant les stands. Echappements libres. Au ralenti, la 8V émet un roman quasi monacal.

A partir de 4 000 t/mn, il s'éveille brutalement. Enfile ses braies de guerriers. La 8V commence à nous intéresser...

J'ai quelques surprises en prenant la piste. La visibilité 3/4 arrière est prévue pour médium en plein boulot. A petite vitesse, la direction est d'une légèreté très douce, précise même. 3 tours 1/4 de butée à butée. Devant les yeux, le bloc principal de contrôle renferme tachymètre et compte-tours gradué à partir de 3 000, en partie masqué par une branche du volant. Au centre du tableau de bord tout en acier étrusque et peinture contemporaine, le mono de pression d'huile et les thermos d'eau et d'huile, eux aussi cachés, par la main droite du pilote.

Et les régimes commencent à monter. 6 000 tours. La seconde s'enclenche à 45 km/h, la troisième à 90. C'est court tout cela. Jusqu'au passage de la quatrième à 135, la 8V pousse furieusement. Judicieusement choisis, les rapports entrent dans le jeu serré des 110 ch du V8. Une fois en quatrième, le temps se couvre : rapport trop long, manque de

puissance et poids élevé. Comme un film passé au ralenti, l'auto prend lentement — len-te-ment — de la vitesse. Tout à bas, au bout de la ligne droite, la « Grande Courbe » qui se prend à fond — 200 compteur. En passant la cinquième, le régime redescend à 4 200, c'est-à-dire de 1 800 tours et reprend doucement de l'altitude. Trop doucement. Ça va chez vous ? Pas de problèmes, à l'exception de vibrations moteurs entre 4 300 et 5 200 tr/mn, défaut de toutes les 8V.

Bien calé sur ses quatre 165 x 16, la 8V se couche à peine ; pas le moindre roulis ; seule, la direction a un peu durci. J'affiche complet à 225 compteur.

Le circuit de Monza est long : 5,750 km. Et rapide. Avec la Fiat, jamais en dessous de 120 dans le virage le plus lent qu'on attaque en troisième. Et pour le premier droite qui se prend à cette allure — au pas — il faut ralentir les 1 000 kg de la 8V dans un minimum de temps. Je freine tranquille au panneau 200 mètres tout en redescendant deux vitesses. Double opération, ardue, que je parviens à exécuter acrobatiquement. A moins que la géométrie du pied... ait évolué depuis.

Mais les freins, une merveille. La 8V ralentit terriblement dans un parfait équilibre. En ligne. Pas de blocage de roues. Nous devons saluer le travail artistique des quatre tambours. Et il y a mieux. Après 15 tours de circuit, c'est-à-dire après 80 km passés à ralentir brutalement, de 220 à 120, les distances d'arrêt n'augmentent pas. La pédale n'a pas molli. Même de nos jours, cette endurance de freins est exceptionnelle.

La grille n'est pas d'une prévision made in Switzerland. Les synchros sont honnêtes, sans plus (première non synchronisée). Je suis déjà au milieu du droite. A fond d'accélération. L'auto se comporte toujours très bien. Différence toutefois : elle affiche maintenant une tendance plus accentuée à sous-virer. Mais il ne faut pas dramatiser. Trois fois rien, ce sous-virage. En lui forçant le nez, la 8V passe. D'ailleurs, les pressions de gonflage sont pour beaucoup dans ce comportement.

La 8V est étonnante, déconcertante au premier abord, attachante à la longue. Il

faut reconnaître que l'auto doit toutes ses qualités à sa destination initiale : la compétition. Tout fut mis en œuvre pour la rendre fiable à n'importe quel niveau. Cette astuce par exemple : pour les roues arrière, un carénage crée des turbulences propres à refroidir les tambours. Aussi la souplesse ne se cache pas dans les bas régimes. En ville, la V8 reprend encore en quatrième à 3 000 tours et moins, mais les chevaux ne réagissent qu'à partir de 4 000 tours. Pour le confort, on retombe dans cette logistique de la course. Sans aller jusqu'à l'inconfort, les suspensions s'occupent exclusivement de la tenue de route, et non du passager et de ses problèmes physiologiques. C'est assez rude, mais le compromis est acceptable.

Une Fiat-voiture de course, une Fiat-Ferrari, une Fiat-rivale des plus prestigieuses. Conçue comme telle, sans problème de prix de revient, la 8V valait en 1952 l'équivalent d'une maison de 15 pièces en Italie.

Beaucoup d'Italiens, et d'autres, ont préféré un 15 pièces. Tant pis pour eux.

JEAN-LOUP NORRY

CARACTERISTIQUES

MOTEUR : 8 cylindres en V. 1 996 cm³ (72 x 61,3 mm), 110 ch à 6 000 tr/mn. 14,9 mkg à 3 600 tr/mn. Compression : 8,5. Deux carburateurs double-corps Weber. Arbre à cames central.

TRANSMISSION : boîte de vitesse à quatre rapports (dont trois synchronisés). Embayage monodisque sec.

SUSPENSION : à l'avant et à l'arrière : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et barre stabilisatrice.

FREINS : à tambours à l'avant et à l'arrière.

DIRECTION : à vis et à galet.

DIMENSIONS : empattement 240 cm, voie avant et arrière 129 cm. Longueur : 403 cm. Largeur : 157 cm. Hauteur : 130,5 cm. Poids à vide : 930 kg. Réservoir : 80 l. Pneumatiques : 165 x 400.

PERFORMANCES : vitesse maximale (usine) 180 km/h.