

MOTEUR

L'avantage du 4 cylindres 1 275 cm³, c'est qu'on le pratique sur la Mini depuis des lustres ! On en connaît donc les défauts : moteur longue course, gros consommateur d'huile, sonorité agricole... Il s'avère relativement fiable (jusqu'à 100 000 km avant de grosses interventions) si on ne reste pas dans les tours (plus de 4 000 tr/mn) trop longtemps. Le 3 cylindres Daihatsu joue le mystère de l'Orient : présentant une conception "exotique", il reste cependant et "a priori" assez solide, et n'a pas de défaut particulier. Par contre, son turbocompresseur IHI est un vestige des premiers turbos de grande série et essuie les plâtres d'une technologie que l'on ne maîtrisait alors pas à 100 %. Du coup, son espérance de vie n'est pas illimitée : 50 000 km tout au plus...



Si le 4 cylindres a ses faiblesses, elles sont connues et aisément réparables ; le 3 cylindres turbo n'a pas encore dévoilé tout ses mystères...

TRANSMISSION

Pas de problème particulier. Lubrification à surveiller sur les modèles à 4 cylindres (boîte 4).

FREINAGE

Pas de problème particulier. Attention aux étriers grippés sur un véhicule immobilisé depuis longtemps.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

INNOCENTI DE TOMASO, 1976 (TURBO, 1989)

Moteur 4 cyl. en ligne (3), 1 275 cm³ (993), 70,6x81,3 mm (76x73), 74 ch DIN à 6 100 tr/mn (72 à 5 700), 10,2 mkg à 4 500 tr/mn (10,6 à 3 500), taux de compression 9,75 à 1 (8), soupapes en tête, arbre à cames latéral (en tête), vilebrequin 3 paliers (4), 1 carbu. semi-inversé SU HS 6 (1 carbu. à registre Aisan, turbocompresseur IHI RHB 32) - **Transmission** aux roues AV, embrayage monodisque sec, boîte 4 vitesses (5) - **Direction** à crémaillère - **Suspension** à roues indép., AV avec leviers triang. transv., éléments de caoutchouc, amort. télesc. (jambes élast., stab. transv., leviers transv. inf. simples) ; AR avec leviers longit. éléments de caoutchouc, amort. télesc. (leviers triang., jambes élast., ress. à lames transv., stab.) - **Freins** double circuit, AV disques, AR tambours - **Carrosserie** coque autoporteuse acier, châssis aux. AV et AR - **Dimensions** long. 3,13 m, larg. 1,52 m, haut. 1,38 m (1,34), empat. 2,04 m, voies AV/AR 1,25/1,25 m (1,25/1,28) - **Poids** 750 kg (710) - **Pneus** 145/70 SR 12 (160/65 R 315) - **Performances** vitesse maxi 160 km/h (165), 0 à 100 km/h 12 sec. (10,8), km D.A. 34,9 sec. (33,1).

DIRECTION/SUSPENSION

Si la crémaillère ne pose pas de soucis, les bras de suspension des versions Turbo (suspension différente du modèle "atmo") sont réputés pour casser facilement !

SYSTÈME ÉLECTRIQUE

Fiabilité italienne, c'est-à-dire nulle ! Outre la mauvaise qualité du faisceau, on peut également incriminer les problèmes de masse liés à la corrosion.

CONCEPTION/STRUCTURE

Coque autoporteuse acier avec berceau AV/AR. Voir partie "Les points à contrôler".

SELLERIE ET ACCESSOIRES

Sportive populaire des années 70/80, l'Innocenti De Tomaso ne bénéficie pas d'une finition à toute épreuve (comme pour beaucoup d'italiennes d'ailleurs) : tissus déchirés, plastique usé ou fendu, commodos et accessoires pas toujours bien accrochés sont monnaie courante...

L'instrumentation s'avère assez complète sur la De Tomaso.



Ci-dessus, l'habitacle de la Turbo fut légèrement modernisé...



Ci-dessus, la finition Innocenti n'est pas très endurante.

Ci-dessous, la face arrière de la De Tomaso a bénéficié d'un restyling avec la Turbo (ci-contre) : notez le bandeau central façon Porsche !



Les versions sportives "Inno" sont reconnaissables à leur prise d'air de capot.

SUPER !

- ▲ bonne bouille
- ▲ caractère (griffe Bertone, De Tomaso...)
- ▲ nervosité
- ▲ idéale en ville
- ▲ sensations de conduite

QUOI QU'IL

- ▼ entretien minutieux
- ▼ spartiate
- ▼ disponibilité pièces
- ▼ prix de certaines pièces
- ▼ fiabilité incertaine

COMBIEN ?

Peu de différences de cote entre l'"atmo" et la turbocompressée : l'une a le charme d'être la première de la lignée et conserve l'esprit de la Mini Cooper, l'autre joue la carte d'une technologie originale et moderne...

Innocenti De Tomaso4 000 F/13 000 F
Innocenti De Tomaso Turbo4 500 F/15 000 F

Le premier prix indique une base de restauration, le second une auto en bon état de marche et de présentation et non en état concours.

PIÈCES DÉTACHÉES

DISPONIBILITÉ

Trouver un concessionnaire Innocenti dans les pages jaunes relève de l'impossible... La solution est de contacter l'importateur qui a encore quelques stocks (France Motors, tél. 01 34 72 13 00), ou de tomber chez un ancien agent de la marque (qui œuvre aujourd'hui pour une autre firme) continuant d'assurer l'entretien du modèle. C'est le cas, par exemple, d'Austerlitz Automobiles (20, bd de l'Hôpital, 75005 Paris, tél. 01 47 07 15 18).

MÉCANIQUE

Plus d'échange standard, mais on dispose de blocs embiellés neufs : attention, le tarif est prohibitif mais on nous a chuchoté que tout était négociable...

CARROSSERIE/ACCESSOIRES

Stocks aléatoires, délais de livraison parfois très longs... L'achat d'une épave "saine" est recommandé.

INTERCHANGEABILITÉ

Pour le bloc 1 275 cm³ et quelques pièces mécaniques et périphériques de la 1^{re} série (freins, suspension, trains roulants, direction...), on peut se tourner vers la Mini. Pour le reste, rien que du spécifique...

QUELQUES PRIX (TTC), PIÈCES NEUVES :

Capot AV 1 168,27 F (Turbo, 2 721,48 F) - Hayon 1 760,61 F - Portière AV 2 503,20 F - Aile AV 587,32 F - Aile AR 1 509,72 F - Pare-brise 2 328,66 F - Calandre 423,07 F (Turbo, 414,92 F) - Optique de phare 1 061,41 F (Turbo, 821,10 F) - Feu AR 674,71 F (Turbo, 656,13 F) - Pare-chocs AV/AR 1 574,73 F pièce - Bloc moteur embiellé neuf 4 cyl. 21 440,56 F (avec boîte, 31 352,83 F), 3 cyl. 12 449,81 F (avec boîte, 25 596,67 F) - Ligne complète d'échappement 2 050 F (Turbo, 2 500 F) - Maître-cylindre de frein 1 295,55 F - Pompe à eau 737,21 F (Turbo, 1 312,29 F) - Plaquettes de frein 265 F - Amortisseur (pièce) AV 762,03 F (Turbo, 598 F), AR 648,41 F (Turbo, 1 069 F) - Filtre à huile 80,97 F (Turbo, 121,72 F) - Filtre à air 53,98 F (Turbo, 485,44 F, 217,08 F en adapt.) - Pompe à huile 457,21 F (Turbo, 1 312,29 F) - Démarreur 1 358,61 F (Turbo, 3 740,93 F, 1 260,40 F en adapt.).

Prix aimablement communiqués par M. Bertheuil de Austerlitz Automobiles.

BIBLIOGRAPHIE

Pas de littérature sur les Innocenti. Il faudra récupérer des manuels d'atelier dans les bourses d'échanges... Armez-vous de patience !

CLUB

Pas encore de club officiel, mais Marc Bouniol se propose de regrouper tous les amateurs de cette sympathique mini-bombe qu'est l'Innocenti De Tomaso (jusqu'à la Turbo).

Marc Bouniol, 83, rue de l'Amiral Mouchez, 75013 Paris.

NOTRE AVIS

"Atmo" ou "turbo", il faudra avant tout s'orienter vers un modèle sain, en très bon état et entretenu (chose rare !). Cela dit, on recommandera l'"atmo" à ceux que la disponibilité des pièces inquiète, la Turbo présentant quant à elle l'intérêt d'être plus récente, donc a priori moins usée par le temps...

LES POINTS À CONTRÔLER

C'est de la tôle italienne, mon bon Monsieur ; relation de cause à effet, l'Innocenti rouille sans complexe d'un peu partout...

CARROSSERIE

- 1 ailes AV (entourage clignotant, sommet, bas d'aile)
- 2 bas de portières
- 3 passages de roues AV/AR
- 4 baie de pare-brise
- 5 pourtour du hayon
- 6 toutes les parties cachées par le plastique inférieur

STRUCTURE

- A points d'ancrage berceaux AV/AR
- B longerons
- C planchers

