Autoretro

Autoretro

LE N° 1 DE L'AUTOMOBILE DE LÉGENDE DEPUIS 1980 - SEPTEMBRE 2009 N° 334

P. 38 **ALFASUD 5M**
AVANTI !

P. 12 **PORSCHE 718 RSK**
L'EXCEPTION À L'ESSAI

P. 52 **VENTURI TRANSCUP**
FORMULE DEUX-EN-UN

MGB

P. 42

Le test des 1 000 Km

F: 5,20 € - Bel: 5,80 € - AND: 5,20 € - Can: 9,95Sca - Esp: 6,20 € - GR: 6,20 € - Dom: 6,20 € - ITA: 6,20 € - LUX: 6 € - MAR: 60DH - PORT: 6,20 € - CH: 9,90FS - NCAL(s): 750xpf - NCAL (a): 1800xpf - POL (s): 800xpf - POL (a): 2000xpf

FIAT 500 - CITROËN TRACTION CC - FORD MUSTANG

P. 20

P. 56

P. 48

P. 30

LE MATCH

ÉDITIONS LVA

4 - F: 5,20 €

Simca Abarth 1150 Corsa, 1963

Seule au monde

Non, il ne s'agit pas d'une Simca 1000 Rallye mais d'une rarissime Simca Abarth 1150 Corsa. La seule connue ! Et vous avez beaucoup de chance : son histoire est limpide, elle a survécu jusque-là... et elle figure en exclusivité dans Autoretro !

Carlo Abarth n'est pas encore définitivement lié à Fiat au début des années 60. Certes, sa collaboration avec le géant turinois est fructueuse et réussie, mais le *Sorcier* italien s'accorde encore quelques libertés à l'occasion. Il est vrai que le nom d'Abarth est alors au sommet : les victoires dans diverses compétitions internationales se sont accumulées (notamment avec ses carrosseries sport et prototypes dans le championnat d'Europe de la montagne), et le nom du préparateur est connu dans toute l'Italie comme synonyme de performances et d'optimisation mécanique. Il est d'ailleurs courant dans les bistrots transalpins de demander un "café Abarth" pour commander un café fort ! En 1962, les Fiat 500 et 600 de série sont déjà passées entre ses mains pour devenir d'authentiques bêtes de course, avec un palmarès conséquent dans les petites classes de cylindrée. Cette même année, Abarth développe à partir d'une Simca 1300 un superbe petit coupé, une mini berlinette de 140 ch à double arbre à cames en tête. Pourquoi Simca ? Tout simplement parce que la marque française est encore très proche de ses origines Fiat, et que le partenariat s'est ainsi développé de façon quasi naturelle, d'autant que Rudolf Hruska – ancien collègue d'Abarth – y officie. La voiture obtient de nombreux succès en compétition (courses de côte, d'endurance, circuits...). Sur sa lancée, Carlo Abarth poursuit son développement sur les mécaniques Simca – sans doute pour s'ouvrir à un marché extra-Italie – et applique les mêmes recettes que sur les Fiat : utiliser un modèle populaire de la gamme, l'ensorceler et commercialiser cette nouvelle version enragée.

A l'automne 1963 est ainsi dévoilée la Simca Abarth 1150. La base est bien sûr la Simca 1000, qui se révèle d'ailleurs plus opportune que les Fiat 500 et 600 car plus basse et plus large, donc mieux rivée au sol. Partant du 4 cylindres 944 cm³ 44 ch d'origine, Abarth réalèse d'1 mm (69 au lieu de 68) et allonge la course des pistons (76 mm au lieu de 65). La cylindrée bâtarde de 1 137 cm³ est commercialement "arrondie" pour mieux sonner car on peut réaléser jusqu'à 69,4 mm, ce qui donne une cylindrée de 1 149 cm³. Quatre versions sont inscrites sur la brochure catalogue distribuée en salons et chez les revendeurs Abarth. La 1150 Berlina correspond à la version standard, conservant le carburateur d'origine et bénéficiant de 55 ch, pouvant ainsi atteindre les 150 km/h. Elle reçoit un tableau de bord Abarth avec une instrumentation ultra complète et des roues de 13" sans autres modifications du châssis. Vient ensuite la 1150 S. Très proche de la Berlina, elle ne propose en effet que 3 ch de mieux (sur le papier...), et surtout un radiateur d'eau placé à l'avant améliorant sensiblement le refroidissement. Un cran au-dessus se situe la 1150 SS (Super Sport) qui obtient cette fois 65 ch en recevant un carburateur double corps Solex. La suspension est

1 TABLEAU DE BORD
Signé Abarth, il propose une instrumentation ultra complète. Notez le volant trois branches, un accessoire d'époque d'origine finlandaise !

2 BOÎTE 6
Voici la seule 1150 montée avec une boîte six vitesses ! Vous l'avez presque sous les yeux : deux rapports seulement sont pour le moment opérationnels.

REFROIDISSEMENT
Une Simca 1000 avec une calandre ! Oui, mais le moteur est toujours derrière : il s'agit en fait de refroidir le gros radiateur placé à l'avant.

JANTES
En 13 pouces, ce sont des Campagnolo en alliage léger.

BAVETTE
Accessoire ultime : les bavettes Abarth complètent l'équipement.

3 RADIATEUR
Il est installé dans la malle avant. Accessoirement, il participe aussi à l'équilibre des masses.

4 MARMITA
Abarth a fait fortune en vendant des échappements sport. La 1150 Corsa ne s'en prive pas...

5 C'EST SHELL QU'ELLE PRÉFÈRE !
On trouve bien sûr les préconisations constructeur dans le compartiment moteur.

6 CAGE DE BOÎTE
Imposante, la boîte de vitesses déborde dans l'habitacle : la cloche remplace la banquette arrière.

affermie et la vitesse de pointe atteint désormais 160 km/h. Enfin, pour les pilotes uniquement, culmine la 1150 Corsa. Cette fois, c'est du sérieux. On ne joue plus seulement avec les carburateurs : carter d'huile en alliage léger, deux carburateurs (oui, quand même...) Weber verticaux (ou un seul horizontal), rapport volumétrique passant à 11,8 : 1, et on parvient à 85 ch ! Rajoutez une carrosserie vaguement allégée, un embrayage renforcé et des pneus Dunlop SP Sport radiaux et vous tiendrez la route... même à 170 km/h !

Catégorie GT

Des 1150, il n'y en a pas eu beaucoup (seulement quatre survivantes connues, apparemment, une aux USA, une au Japon, une en Italie et celle-ci en Belgique), et des Corsa, on en compte sur... un seul doigt ! Oui, vous avez bien lu, la voiture présentée ici est semble-t-il la seule de son espèce au monde ! Mieux, elle bénéficie d'un historique peu banal, dont nous laisserons à son actuel propriétaire, le spécialiste Abarth Guy Moerenhout, le soin de vous le conter (voir encadré). Sachez toutefois que, comme son nom l'indique, il s'agit d'une voiture de course et qu'elle porte encore – malgré une restauration carrosserie et une réfection mécanique – les stigmates de son passé : la boîte est à deux vitesses longues pour être compétitive en courses sur glaces, tandis que la mécanique a été "surpréparée" à l'époque pour délivrer 104 ch. Dans l'absolu, avec le pont le plus long disponible, la brique peut théoriquement atteindre près de 240 km/h ! A l'extérieur, la voiture est immédiatement >

COURIR EN SIMCA ABARTH 1150

Autant vous le dire, le plus dur va être de décider Guy Moerenhout à la vendre, puisque c'est la seule connue ! Tout dépendra de ce que votre attaché-case contiendra…
Plus sûrement, vous pourrez vous en faire construire une parfaite réplique par ce même Guy Moerenhout (GM Racing, www.abarth-gmr.be, tél. +32 (0) 3 449 00 16) qui officie près d'Anvers, en Belgique.
Là, le budget deviendra plus raisonnable. Sur une base de Simca 1000, de 1964 maximum (il faudra la trouver), sans restauration autre à prévoir (carrosserie, notamment…), il faudra compter environ 8 000 € pour effectuer toutes les modifications du châssis et construire un moteur. Le prix est évidemment à la carte suivant le degré de préparation souhaitée.

● OÙ PARTICIPER ?

La plupart des rallyes de régularité vous accueilleront les bras ouverts, tant l'auto est originale. Mais ne faites pas l'impasse sur les épreuves sur circuit (Maxi 1000, Saloon Car suivant réglementation, ou les 100 Tours), et encore les courses de côte.

● OÙ S'INSCRIRE ?

- **Les 100 tours :**
www.les100tours.fr,
tél. 06 09 90 60 85.
- **Maxi 1000 :**
www.tropheemaxi1000.com,
tél. 06 89 09 54 04.
- **Saloon Car :**
www.salooncar.fr,
tél. 01 47 40 35 39.
- **Classic Rally Promauto :**
(rallyes, courses de côte historiques)
www.classicrally.fr,
tél. 03 88 32 85 35.

LA CORSA PASSE LES COURBES, SOLIDEMENT CAMPÉE SUR SES QUATRE ROUES, ET NE CHERCHE PAS À DÉRIVER DE L'ARRIÈRE.

1 Un logo que vous ne verrez pas deux fois ! Ou alors, c'est un faux...
2 Simca et Abarth se trouvaient associés pour la seconde fois, après l'expérience de la 1300 GT.
3 C'est sur la base de la SS que Abarth a bien sûr développé la Corsa.

GUY MOERENHOUT : « *JE L'AI TROUVÉE PAR HASARD.* »

Grand spécialiste européen (mondial ?) des mécaniques Abarth, Guy Moerenhout a découvert par hasard il y a trois ans, à l'occasion d'un déplacement en Finlande, cette 1150 Corsa : *« Dans une conversation, on m'a évoqué cette Simca Abarth, apparemment à l'abandon dans un garage d'Helsinki. J'étais loin d'imaginer un tel trésor. Non seulement, c'est la seule Corsa connue, mais en plus, le propriétaire avait conservé, en caisse et démontée, la boîte six vitesses spécialement conçue par Abarth pour cette voiture ! Même les anciens de chez Abarth ont eu du mal à s'en souvenir ! Dans le vide-poches, j'ai retrouvé le carnet d'origine, et le premier propriétaire était l'importateur Simca en Finlande. Petit à petit, j'ai découvert que cette voiture était une légende dans son pays : elle a servi très longtemps à un grand nombre de pilotes locaux pour les courses sur glace, d'où sa boîte à deux vitesses. Lorsque j'ai sorti la voiture pour la ramener en Belgique, cela a presque été un drame national : il y a même eu un reportage à la télévision finlandaise ! On a effectué une première restauration. A présent, on doit remonter la boîte six… »*

> reconnaissable par l'amateur lambda, qui identifiera bêtement une Simca 1000 "bidouillée" pour la compèt' ! Bien sûr, l'avant s'orne d'un écusson Abarth et de monogrammes 1150 ici et là, mais la patte de la marque reste discrète. On remarquera les jantes Campagnolo chaussées en 13" et la couleur grise spécifique : les Simca Abarth 1150 étaient soit blanches soit grises, parfois avec les ailes bombées.

A l'intérieur, l'ambiance course est de rigueur. La voiture étant destinée à figurer dans des épreuves historiques, les baquets et harnais récents font partie de l'équipement, mais à l'origine, on trouvait des sièges en tissu bleu. Quant à la banquette arrière… Compte tenu de sa faible production, la voiture était homologuée à l'époque en GT biplace (fiche d'homologation FIA n°152) ! Sous les yeux, on découvre un tableau de bord spécifiquement Abarth avec de la lecture pour les jours de pluie. En clair, ça n'en finit pas ! Vous cherchez une information sur la santé de la mécanique ? On vous la donne ! Quant au volant, s'il n'est pas d'origine, il est d'époque.

Efficace

Prenons-le en main pour un galop d'essai. La position de conduite est bien sûr quasiment celle d'une Simca 1000, avec un léger décalage du pédalier suspendu – à cause du passage de roue –, qui ne pose cependant aucune gêne particulière. Le moteur s'ébroue du tac au tac et... SE FAIT ENTENDRE ! Le quatre cylindres résonne dans l'habitacle et hésite suivant les régimes entre le grave et l'aigu, la "marmita" Abarth jouant son rôle pour viriliser la petite cylindrée. Dès les premières centaines de mètres, la voiture présente une belle pêche en accélération, malgré sa boîte étonnante, et semble nettement plus alerte à bas régime qu'une 1000 Rallye de série. Attention, sous réserve de pouvoir comparer à l'occasion avec une boîte 4 rapports… Puissance et couple sont en tout cas vite disponibles et parfaitement utilisables. La 1150 fait preuve d'une stabilité notable à l'attaque. Elle passe les courbes, solidement campée sur ses quatre roues, et ne cherche pas à dériver de l'arrière comme le laisserait supposer sa mécanique en porte-à-faux. La suspension, très ferme, est aussi parfaitement relayée par une direction directe. Tout cela additionné révèleun tempérament très sportif évidemment, et très efficace. L'engin devait être redoutable en course de côte, d'autant que ses commandes (boîte, embrayage) restent d'une bonne précision et d'une relative douceur. Bref, le régal intégral, à un petit bémol près : le freinage, s'il reste puissant et efficace, pourrait afficher plus de mordant, d'autant qu'il n'a pas lourd à arrêter… Ah, si Simca y avait cru davantage ! Sans doute aurait-on alors vu bien d'autres 1150 Corsa au départ de compétitions. Et, sans doute, celle-ci ne serait pas restée seule au monde…

TEXTE : **THIBAUT AMANT**
PHOTOS : **PIERRE-YVES GAULARD**

Caractéristiques techniques

SIMCA ABARTH 1150 CORSA, 1963

- **Moteur** 4 cylindres en ligne en position longitudinale et porte-à-faux AR, 1 149 cm³ (69,4x76 mm), 104 ch à 6 000 tr/mn env., 11 mkg à 4 500 tr/mn env., rap. vol. 11,8 : 1, culasse alu, 1 arbre à cames en tête, cylindres polis, vilebrequin 5 paliers, refroidissement par eau, pipe d'admission Abarth, un carburateur double corps Weber 36.
- **Transmission** aux roues AR, embrayage monodisque sec Hauserman, boîte Abarth 6 vitesses (boîte modifiée 2 vitesses sur modèle essayé).
- **Direction** à vis type Gemmer.
- **Freins** disques AV/AR, étriers Girling 3 pistons.
- **Suspension** à 4 roues indépendantes avec bras supérieurs, amortisseurs hydrauliques télescopiques Bilstein. Barre transversale inférieure AV.
- **Structure/Carrosserie** coque autoporteuse acier, berline 4 portes, 2 places.
- **Dimensions** longueur 3,79 m, largeur 1,48 m, hauteur 1,33 m, empattement 2,20 m, voies AV/AR 1,25/1,22 m.
- **Roues** jantes Campagnolo 5,5", pneus 165/70R13 AV/AR.
- **Poids** 720 kg.
- **Vitesse maxi** de 170 à 240 km/h (théorique, avec le pont le plus long).