LE MAG 100% SPORTIVES COLLECTORS

CONTRÔLE TECHNIQUE R21 TURBO

KM/H

#41
MAI 2013

RETOUR EN GRÂCE !

GOLF 2 GTI 8S

ESCORT RS TURBO

PEUGEOT 208 GTI

CLIO IV

RIVA CORPORATE
L 12000 - 41 S - F - 5,50 € - R

FIAT ABARTH 1000
FIAT ABARTH

VARIATION SUR UN MÊME THÈME

Carlo Abarth a trouvé en Fiat un partenaire de choix et ses déclinaisons à base des « pots de yaourt » Fiat 500 et 600 sont rapidement devenues des références dans leur catégorie en compétition. Une recette à succès donc, à laquelle il était tentant d'offrir quelques variations. La Fiat 850 sera ainsi une autre « victime » du Sorcier...

Texte Thibaut Amant, photos Pierre-Yves Gaulard

Abarth proposait des kits moteur permettant d'établir la puissance de 42 à 54 ch. Mais des modèles uniques ont aussi atteint jusqu'à 185 ch !

Plus encore qu'un Cooper ou un Gordini, assermentés à une contingence de production industrielle d'un grand constructeur-partenaire, Carlo Abarth aura pu jouir d'une relative indépendance jusqu'à la fin des années 60, laissant libre cours à ses choix de préparations, particulièrement poussées : il fallait quand même oser sortir d'une banale et inadaptée petit berline Fiat 600 quelque 112 ch d'un 1000 cm³ double arbre, pouvant tracer à 200 km/h, dans une caisse de moins de 600 kg à la position de conduite d'un autobus ! Les Abarth 595, 850 ou 1000 TC ont permis un palmarès éloquent en circuit. Qui impressionne toujours. Autre particularité du préparateur italien à l'emblématique Scorpion, un certain talent commercial consistant à vendre des kits performances – de divers degrés – à adapter sur des Fiat de série. Il en sera ainsi dès la présentation du petit coach 850 (devant remplacer la 600 vieillissante) au milieu des années 60…

De 850 à 2000 !

De même « origine » mécanique, les Fiat 850 standard ne pouvaient en effet elles non plus passer à travers les mailles du filet du Sorcier. D'abord la petite berline, puis la Sport (coupé), enfin, la version Spyder à titre isolé (adaptation du kit Abarth dans la fameuse cassetta, à l'occasion). En « série », on trouvera dès la fin 1964 les 850 OT et 1000 OT. La base est donc la nouvelle petite berline 850, qui vient étoffer la gamme populaire Fiat par le haut en proposant une robe plus moderne et féminine que celle de la 600. Le moteur est bien sûr un 4 cylindres refroidi par eau installé en porte-à-faux arrière et cubant 842 cm³. Abarth en propose deux versions, avec des préparations assez légères : la première offre 42 ch et 130 km/h, la seconde 50 ch et 140 km/h. Plus intéressante est l'adoption du 982 cm³ de la Fiat-Abarth 1000 Corsa sur la version 1000 OT, mais ramené à un plus sage 54 ch DIN à 5 200 tr/mn pour une vitesse maximale de 150 km/h. Enfin, pour ne pas interférer dans la carrière des 850 TC/1000 Corsa, Abarth propose la 1600 OT, équipée d'un 4 cylindres 1 592 cm³ de 154 ch à 7 600 tr/mn (790 kg, 220 km/h), et qui restera à l'état de semi prototype de « démonstration ».

L'année suivante, ce sont bien sûr les versions Sport (carrosserie coupé) et Spyder qui reçoivent le traitement Abarth : cette fois, on ne trouvera en gamme que le moteur 1000, largement décliné. La 1000 OT (62 ch), la 1000 OTS (68 ch) et la 1000 OTR (74 ch, avec le moteur dit Radiale). La 850 Sport coupé servira à nouveau l'année suivante pour une extrapolation 2 litres ! La 2000 OT présente un 4 cylindres 1 946 cm³ de 185 ch à 7 200 tr/mn ! Les performances sont évidem-

LA 2000 OT

240 km/h dans un coupé Fiat !

C'est en septembre 1966 qu'Abarth présente au salon de Turin de la voiture de sport sa 2000 OT. A la base, un simple coupé Fiat 850 Sport. A l'arrivée, un délire mécanique : à l'arrière, on découvre en effet le bloc 2 litres à double arbre monté deux ou trois ans plus tôt sur les prototypes Simca-Abarth 2mila GT ! 185 ch au programme… La proéminence de la roue de secours à l'avant permet à la fois un meilleur lest du train avant, mais aussi de laisser la place à de gros radiateurs d'huile et d'eau dans le compartiment à bagages. La 2000 OT a été chronométrée à l'époque à 240 km/h et aurait été fabriquée à trois exemplaires…

A l'époque, il était ainsi possible d'équiper un petit coach Fiat 850 de la sorte, en achetant tout ce qu'il faut chez Abarth, dans les fameuses "cassettes" !

PASSEPORT TECHNIQUE

FIAT ABARTH 1000 OT

MOTEUR : 4 cylindres en ligne en porte-à-faux arrière, 982 cm³ (75x74 mm), 54 ch DIN à 5200 tr/mn, rapport volumétrique 9,8 : 1, soupapes en tête, collecteur et échappement Abarth, un carburateur Solex 34 PBIC.

TRANSMISSION : Aux roues arrière, boîte 4 vitesses.

FREINS : Disques avant, tambours arrière.

PNEUS : 145x12

SUSPENSIONS : A roues indépendantes.

STRUCTURE : Coque autoporteuse acier.

CARROSSERIE : Coach 4 places.

PERFORMANCES : Vitesse maximale + de 150 km/h.

ment exceptionnelles avec près de 245 km/h en pointe, et seulement trois exemplaires « expérimentaux » seront construits. Plus civilisée, la Fiat-Abarth 1300/124 consiste en un montage « facile » de moteur de berline 124 (nouvellement présentée) sous le capot de la 850 Sport (1280 cm³, 75 ch, 175 km/h). La diffusion des dérivés Abarth de la Fiat 850 sera finalement assez maigre, difficile à quantifier, car pour l'essentiel c'est sous la forme de kits (cassetta) que seront modifiées ces modèles…

Mix de casseta !

Difficile aujourd'hui de trouver une « authentique » Fiat Abarth 850/1000 OT : la majorité des autos ont été « fabriquées » ultérieurement, en glanant ici ou là des pièces d'époque (les fameuses NOS, New Old Stock, dans leur emballage neuf !). C'est un peu le cas de l'exemplaire proposé dans ces pages, et faisant partie de la prestigieuse et

Tout en haut une 850 OT. Sur cette image un Spyder 850 transformé en coupé et calibré par Abarth en 1000 OT. En bas le coupé 850 revu aussi par Abarth...

très complète collection de Guy Moerenhout Racing (bien connu des lecteurs de la première heure de KM/H), en Belgique. Guy s'est spécialisé dans les Abarth au point d'ouvrir un garage spécialisé et un mini musée attenant ! Sa 1000 OT a été équipée comme cela pouvait se faire à l'époque : à partir d'un coach 850 standard, il a récupéré plusieurs kits anciens – après évidemment de longues recherches internationales ! – permettant de réaliser la préparation comme cela pouvait se faire à l'époque. La mécanique bien sûr, mais aussi le châssis, ou la monte pneumatique imposant les ailes larges. Et finalement, cette 1000 OT est conforme à une voiture ayant pu être conçue à l'époque. Il faut donc parler de reconstruction plutôt que de réplique. Le résultat est d'extrême qualité et la voiture véritablement craquante. Comme vous pouvez en juger...

Nos vifs remerciements à Guy Moerenhout (www.abarth-gmr.be) pour l'accueil réservé.