LE MAG' DE CEUX QUI HAÏSSENT LE MESTA 210

KM/H GTI 92

Jan. 2018

604 205 GTI

PEUGEOT LE ROI DES GTI

OETTINGER 2000E

La Golf GTI d'exception

ALPINE A310 PACK GT

SUSHI EXPRESS

Suzuki SC100

100 ch | 185 km/h | 9 sec.

ABARTH 1300 SS

LES ITALIENS ÉTAIENT DANS LES ANNÉES 60/70 LES ROIS DES PETITES CYLINDRÉES SPORTIVES. ET LE PAPE D'ENTRE EUX S'APPELAIT CARLO ABARTH : SA DERNIÈRE PRODUCTION EN << SÉRIE >> SOUS SON NOM ET POUR LUI-MÊME, AVANT DE DEVENIR FIAT, FUT CETTE RARISSIME 1300 SS, SUR UNE BASE DE LOMBARDI GRAND-PRIX. VOUS NE CONNAISSEZ RIEN DE TOUT ÇA ? AVANTI !

AVA

Texte Thibaut Amant, photos Etienne Crébessègues

NTI ! ★

Francis Lombardi n'est pas le plus connu des carrossiers italiens de la grande période d'après-guerre, mais il ne fut pas l'un des moins prolifiques. C'est sans doute parce que ses bases de prédilection demeuraient des Fiat – sans doute trop populaires pour les clients des carrozzeria spéciale… - que Lombardi ne pointe pas au firmament des ventes aux enchères. Qu'importe, son travail est intéressant quand même. Et notamment parce qu'il aura l'ambition de produire en petite série son coupé Grand-Prix au design original…

Business is business

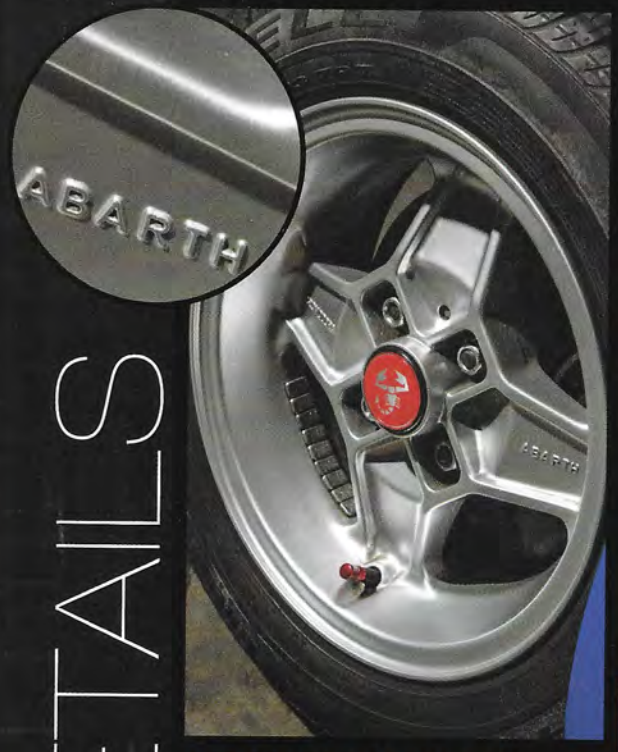
C'est au salon de Genève en mars 1968 que le public découvre cette berlinette anguleuse, mais au style équilibré et typé, tracé par Giuseppe Rinaldi. La Lombardi Grand-Prix est basse (6 cm plus bas qu'une Alpine A110 déjà pas haute), courte, étroite, alors que sa ligne pourrait évoquer une Ferrari ou une Lamborghini, avec ses phares rétractables qui commencent à être à la mode… Logique, puisqu'elle récupère la plateforme et les éléments techniques de la petite berline Fiat 850 lancée avec grand succès une poignée d'années plus tôt. La Grand-Prix est conçue avec une carrosserie en acier, à l'exception de l'immense partie arrière, qui utilise de la fibre polyester. Cependant, la mécanique reste dans un tout premier temps le 4 cylindres Fiat 843 cm³, avec ses seulement 37 ch DIN : pas de quoi faire un arrêt cardiaque au feu vert, bien que le poids soit contenu à 690 kg et que la vitesse de pointe – bénéficiant d'une bonne aérodynamique – s'établisse à 153 km/h. Les commandes affluent, par dizaines. Il faut produire en série. Lombardi qui ne peut pas suivre la cadence délègue une partie de l'opération à OTAS : l'Officina Trasformazioni Automobili Sportive est tenue par Franco Giannini, le fils de Domenico, célèbre préparateur. Alors que Lombardi suit l'évolution de la Fiat 850 pour la mécanique de sa Grand-Prix (version Spécial, carbu double corps, 47 ch DIN, 160 km/h, puis le 903 cm3 des 850 Sport, 52 ch DIN), OTAS propose rapidement une évolution 982 cm³ « powertuned by » Giannini, d'environ 70 ch… Attention, ça va se compliquer : OTAS vend ces voitures sous cette marque à l'export, tandis que Giannini vend la même mais sur le marché italien seulement. Lombardi vend des caisses de Grand-Prix sans moteur à OTAS et Giannini et Giannini vend ses moteurs à OTAS. La mafia italienne est un art de vivre…

Scorpion over the top

Ajoutons un quatrième larron. Carlo Abarth. Dès qu'il s'agit de mécaniques Fiat et de modèles à tendance sportive, le Scorpion n'est jamais loin. C'est dès l'automne 1968, au salon de Paris, qu'Abarth propose son

Nos plus vifs remerciements à Guy Moerenhout (www.abarth-gmr.be) pour la mise à disposition de cette magnifique 1300 SS…

EN DÉTAILS



LES ROUES DU SCORPION

Ces jantes sont spécifiques à la 1300 S, même si leur dessin s'est déjà vu sur d'autres productions du Scorpion. Elles ont la particularité d'un grand déport permettant d'asseoir encore mieux la voiture sur la route…

DESIGN

Le style se trouve jusque sur la console centrale, au design étonnant, typique de l'époque : entre carré et ovale, asymétrique, elle regroupe l'instrumentation de bord, une simple planche se trouvant derrière le volant.

DÉDICACE

Le badge de la carrosserie Lombardi - sise à Vercelli - perdure très discrètement sur les flancs de l'Abarth, cette dernière marque étant particulièrement affichée à l'arrière, en gros, avec de larges lettres chromées !

SPECS

Moteur
4 cylindres en ligne en position longitudinale et porte-à-faux arrière, 1 280 cm³ (75,5x71,5 mm), 101 ch DIN à 6 200 tr/mn, 140 Nm à 5 000 tr/mn, rapport volumétrique 11,5 :1, ACT, deux carburateurs double corps Weber 40 DCOE.

Transmission
Aux roues arrière, boîte 4 vitesses Abarth renforcée.

Direction
À crémaillère.

Freins
Disques.

Suspensions
Train avant triangles, amortisseurs réglables, arrière à bras séparés, amortisseurs réglables.

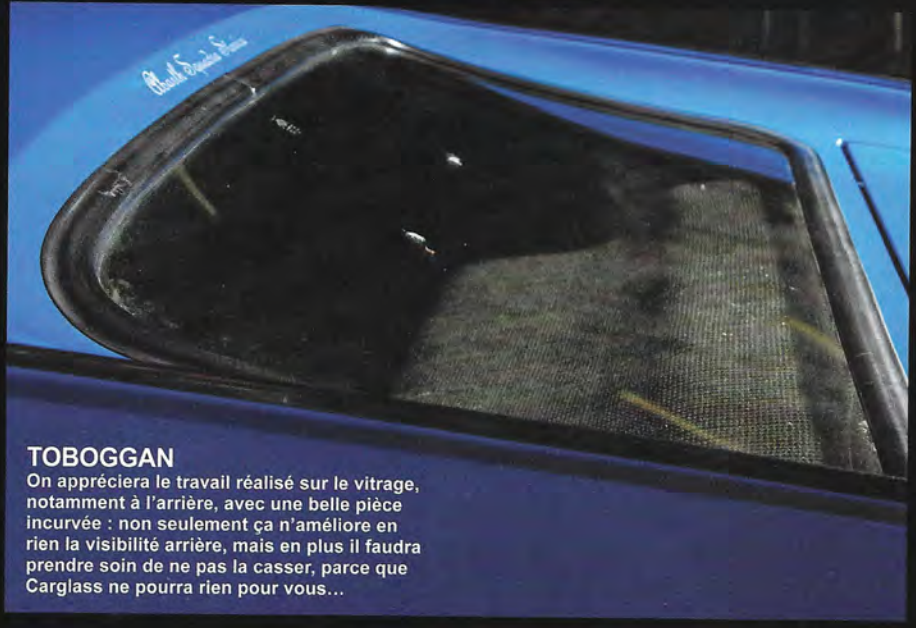
Pneus
155SR13.

Dimensions
Longueur 3,61 m, largeur 1,49 m, hauteur 1,05 m, empattement 2,04 m, voies AV/AR 1,25/1,24 m.

Poids
723 kg.

Performances
Vitesse maximale 185 km/h, 0 à 100 km/h 9 sec.

interprétation de la Lombardi Grand-Prix. La base mécanique est alors d'emblée le 903 cm³ de la 850 Sport, basiquement préparé (admission d'air, carburation). Mais Abarth ira plus loin encore, en adoptant le bloc 1,2 l de la plus « grosse » berline Fiat 124, réalésé à 1 280 cm³ et 75 ch (750 kg, 175 km/h). Baptisée Abarth 1300 Scorpione, elle est vendue par le Sorcier directement. Qui ne s'en tiendra pas à ça : avec son mécanicien Mario Colucci, il développe encore ce petit 1300 pour en sortir 88 ch DIN, voire 100 ch avec l'option à deux carburateurs Wber 40 DCOE double corps ! La 1300 SS devient très méchante et pointe à 185 km/h, tandis que le châssis est revu, avec de nouvelles épures de suspension (train avant triangulé de 1000 TCR et train arrière à deux bras séparés comme sur la Porsche 911), et des freins à disques partout. Les chiffres de production de Lombardi, OTAS, Giannini et Abarth restent flous, et concernant la 1300 S il est admis



TOBOGGAN

On appréciera le travail réalisé sur le vitrage, notamment à l'arrière, avec une belle pièce incurvée : non seulement ça n'améliore en rien la visibilité arrière, mais en plus il faudra prendre soin de ne pas la casser, parce que Carglass ne pourra rien pour vous…

> AÉRODYNAMIQUE, LÉGÈRE, ÉQUILIBRÉE, L'ABARTH 1300 SS BÉNÉFICIE EN OUTRE DU SAVOIR-FAIRE DU SORCIER.

qu'il y en aurait eu au moins six. Mais le propriétaire de l'exemplaire présenté ici, Guy Moerenhout – restauration/préparation Abarth en Belgique – estime qu'il pourrait y en avoir dix à quinze, sachant que lui-même a déjà possédé à tour de rôle six châssis différents !

Felice

En tout cas, ajoutons à la rareté les sensations étonnantes que procure cette voiture. Y compris à l'arrêt. Elle est minuscule ! Et vraiment superbe… Plus encore en vrai qu'en photo. Contre toute attente, si l'on est ni grand ni obèse, on s'installe assez facilement à bord, et on s'y trouve bien, dans une position italienne typique, bras tendus, jambes semi allongées. Sport. Derrière nous le 4 pattes s'ébroue façon course, il faut le gaver gentiment par petits coups d'accélérateur jusqu'à ce qu'il trouve son régime de ralenti et s'y tienne peu ou prou. La 1300 S est équipée d'une boîte 4 Abarth renforcée facile à manier, pas ultra rapide, mais sans histoire. Rapidement, on se prend au jeu sur les petites routes : le nez s'inscrit bien dans la courbe, tandis que l'arrière suit sans trop abuser de sa fonction de propulsion avec bloc en porte-à-faux. Enthousiasmante est le maître-mot pour caractériser ce petit bolide ultra craquant. Qui n'a finalement aucun défaut majeur, sinon celui d'être introuvable…

INFOS

www.francilombardi.nl

un portail dédié au modèle, en anglais.

www.abarth-gmr.be

le grand spécialiste Abarth en Europe, incontournable. Vous trouverez de quoi acheter l'auto, la faire restaurer et l'entretenir ! Le sourire et une bonne bière en plus !

1000

C'est le nombre d'exemplaires de Grand-Prix que comptait vendre en Angleterre Frixos Demetriou, milliardaire chypriote, propriétaire de casino : un accident fatal de char d'assaut (!) ne lui permettra tout au plus d'en écouler qu'une dizaine...

820

La cylindrée de la version OTAS standard aux USA et au Canada, là-bas le moteur de la Fiat 850 était en effet ramené à 817 cm^3 pour passer les normes antipollution.

Ti amo

Vous en voulez une ? Ce ne sera pas possible. À moins de convaicnre Guy Moerenhout de vous céder celle-là... Et il faudra mettre le prix ! Ce sera pareil avec une OTAS/Giannini, peu courante également. Le prix de vente à l'époque était particulièrement élevé, ce qui réduisait évidemment les débouchés commerciaux. Vous pourrez éventuellement vous reporter sur une Lombardi Grand-Prix plus standard dont la production est, elle, estimée à plusieurs dizaines et peut-être, mais rien n'est sûr, plusieurs centaines d'exemplaires (200 ? 300 ?). Comptez alors environ entre 25 000 et 30 000 € (c'est le prix de vente d'un bel exemplaire cette année aux enchères, une autre est à vendre 26 000 € chez Autostoriche Cremona). À ce prix, il faudra tout de même que l'auto soit sans rouille, en parfait état de marche et surtout complète : tout ce qui est spécifique est évidemment introuvable (vitrage, carrosserie...) ! Cependant, la mécanique est simple, facile d'utilisation, solide et disponible chez les pros des anciennes Fiat.