# RETRO VISEUR

NUMÉRO 243 - MARS 2009 RÉTROVISEUR

P. 8 UNE JOURNÉE À RÉTROMOBILE
P. 40 ESSAI LANCIA AURELIA GT B20 S 1955
P. 72 TRAJECTOIRE TRACTION 15 H 1954

ISSN 0992 - 5007 ••• F : 5,80 € - DOM : 6,80 € - BEL : 6,40 € - CH : 11 FS - CAN : 11 SCAN
AND : 5,80 € - ESP : 6 € - GR : 6 € - ITA : 6,20 € - LUX : 6,20 € - NL : 7,50 € - PORT : 6,80 €

P. 52 **DOSSIER**

# Fiat Abarth BOMBA LATINA

ET AUSSI...
**Inauguration de L'aventure Michelin**
**Chaparral n°1 1961**
**Allard J2 1950**

ÉDITIONS LVA

44 - 243 - F: 5,80 €

## SOMMAIRE

Textes : Christophe Wilmart
Photos : Bernard Canonne (Motor's Media)
Archives : Abarth, Toine Hezemans et DR.

1 Carlo Abarth

P. 54

2 Fiat Abarth 500, 595 et 695

P. 56

3 Fiat Abarth 850 et 1000

P. 60

# Fiat Abarth
## Comedia dell'arte

Le 31 mars 1949, Carlo Abarth créait son entreprise. Jusqu'en 1971, ce préparateur de talent a tenu les rênes de sa société, cédée ensuite à Fiat. Son nom est resté associé à une kyrielle de petites bombes vitaminées dérivées des populaires Fiat 500, 600 et autres 850, qui ont fait la loi tant sur circuit, que dans les rallyes ou les courses de côte. Au moment où le groupe Fiat ressuscite opportunément la 500 Abarth, *Rétroviseur* revient sur la légende de cette *bomba latina*.

4 Toine Hezemans




5 Un spécialiste Guy Moerenhout




6 Michel Pont

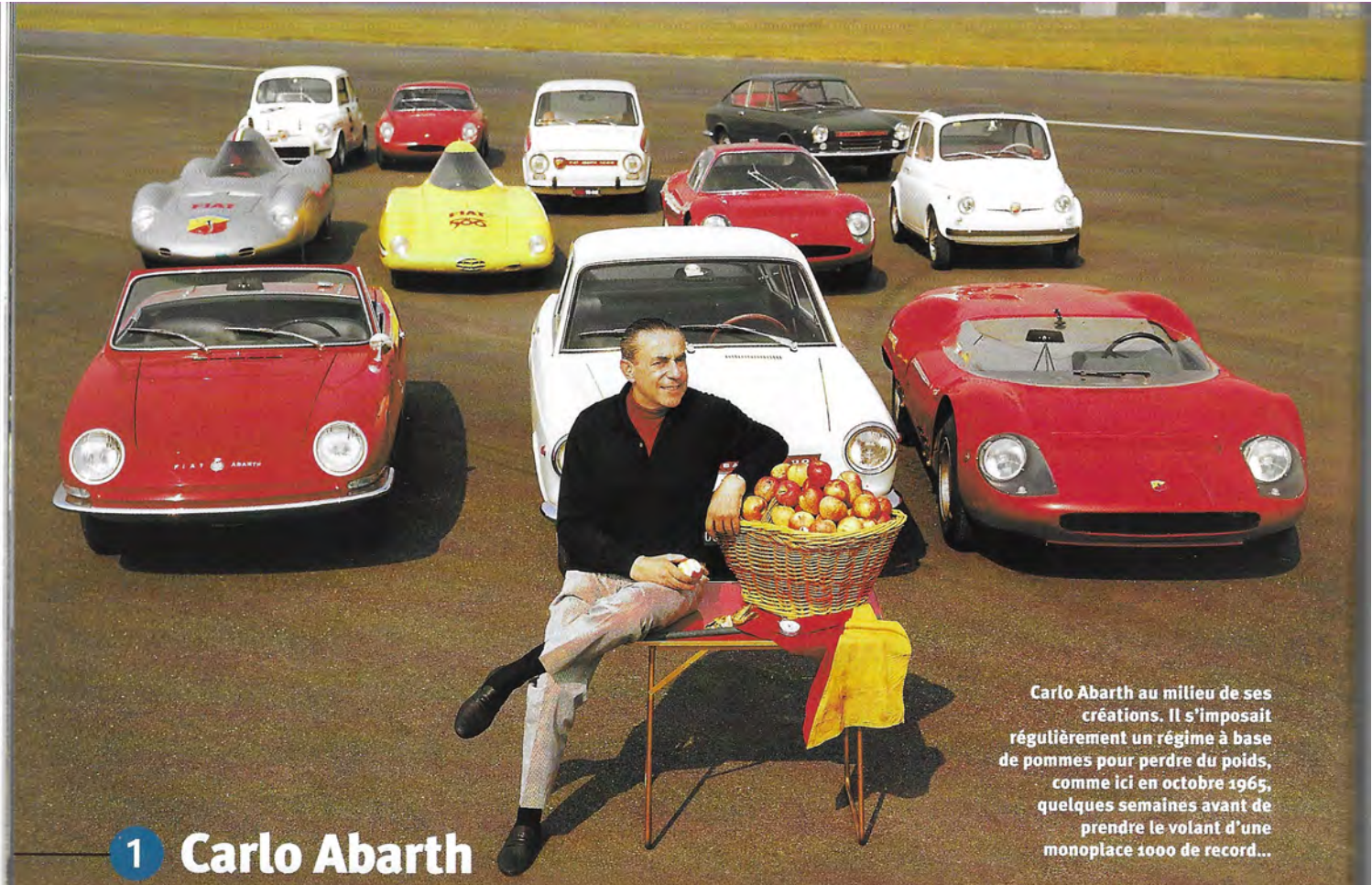



7 Fiat 500 Abarth 2009





Ce dossier n'aurait pu voir le jour sans l'aide précieuse de Michel et Christophe Pont du Château de Savigny (www.chateau-savigny.com), de Guy Moerenhout (www.abarth-gmr.be). Merci aussi à "Toine" Hezemans pour son temps, son hospitalité et ses souvenirs qu'il a bien voulu partager avec nous.



Carlo Abarth au milieu de ses créations. Il s'imposait régulièrement un régime à base de pommes pour perdre du poids, comme ici en octobre 1965, quelques semaines avant de prendre le volant d'une monoplace 1000 de record...

1 **Carlo Abarth**

# Le sorcier de Turin

Né à Vienne le 15 novembre 1908, sous le signe du scorpion, Karl Abarth fait preuve dès son plus jeune âge d'une passion sans bornes pour les sports mécaniques. Combinant alors les talents de pilote, d'ingénieur et d'homme de marketing, il va bientôt entrer dans l'histoire sous le surnom de "sorcier de Turin".

Tout commence autour d'un scooter que le jeune Karl s'est mis en tête de modifier. Il a alors onze ans, un âge où les enfants jouent plutôt au Meccano. A 19 ans, cette expérience précoce lui permet d'entrer chez le constructeur autrichien de motos MT (Motor Thun). Un an plus tard, il effectue ses premiers pas de pilote sur Sunbeam et FN tout en mettant au point sa première moto en 1930. Mais un accident le 4 mai de cette année-là suspend ses engagements, ce qui lui laisse du temps pour se consacrer au développement d'une Sunbeam 90 dont il a porté la capacité à 600 cc et qu'il va accoupler à un side-car révolutionnaire. Après avoir vendu le brevet de celui-ci à la marque Musyl, il décide en avril 1934 de battre l'Orient Express sur le trajet aller reliant Vienne à Ostende. Rien de moins ! Arrivé quelques minutes après le "roi des trains et le train des rois", Karl Abarth apparaît si dépité qu'il décide de recommencer. Deux semaines plus tard, il prend sa revanche en effectuant le trajet en 23 heures et 40 minutes.

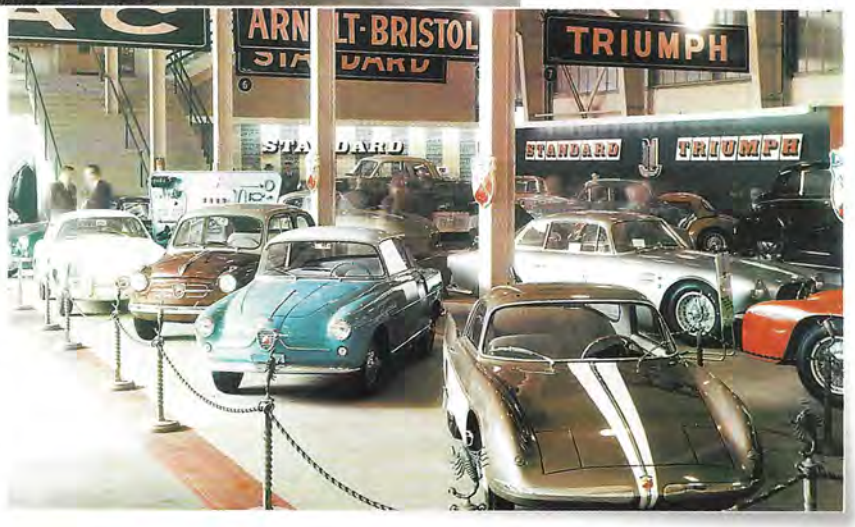
**Avril 1934 : Carlo Abarth et Martin Schneeweiss lors de leur tentative pour battre l'Orient Express. Ils l'emporteront lors de leur deuxième essai.**

L'Orient Express est battu. La suite des événements va malheureusement mettre un frein à sa carrière de motocycliste. Peu après l'Anschluss de mars 1938, il est invité à courir sous les couleurs italiennes par des officiels du régime fasciste (l'Italie est alors l'alliée de l'Allemagne nazie). Il est vrai que son père italien résidait à Merano depuis 1918 et avait adopté la nationalité transalpine. Il quitte donc l'Autriche et manque de perdre la vie lors d'une course qui se déroule en Yougoslavie en octobre 1939. Il raccroche définitivement son casque de pilote et décide de s'installer à Lubiana jusqu'à la fin des hostilités.

## De Karl à Carlo

De retour à Merano après la guerre, il prend le prénom de Carlo. Désespérant de dénicher un emploi lié aux sports mécaniques, il écrit à Louise Porsche, la fille de Ferdinand Porsche. La chance lui sourit.

**Les pilotes Manlio Duberti, Guido Scagliarini et Tazio Nuvolari. La famille du second finança le lancement de la société de Carlo Abarth (à droite), tandis que le troisième se chargea du développement du roadster 204 A, première voiture à porter le badge Abarth.**




**Sur le stand Abarth à Genève en mars 1956, l'heure est à la diversité avec de gauche à droite un coupé 750 Zagato, une berline 600 par Ghia et deux coupés 750 par Viotti et Bertone.**

Dans un courrier du 30 septembre 1946, il est autorisé à "*représenter les intérêts de Ferdinand Porsche Jr en Italie. Particulièrement pour la construction de nouveaux véhicules et de voitures de sport*". Appuyé par le constructeur allemand, Carlo Abarth rejoint en 1947 l'entreprise Cisitalia qui a commandé à Ferdinand Porsche une monoplace de Grand Prix. Aux côtés Piero Dusio, fondateur de la marque, il développe dans les ateliers de Turin la Formule 2 type D46 autour d'un moteur de Fiat 1100 et d'une suspension de Topolino 500. Les débuts fracassants de la D 46 font presque oublier le pénible démarrage du projet très sophistiqué (le Type 360) confié à Porsche. En parallèle, la mise au point du type D46 s'avère financièrement désastreuse, et conduit bientôt Piero Dusio à déposer le bilan et à s'exiler en Argentine en 1949, malgré le succès d'estime de la Cisitalia 202 dessinée avec maestria par PininFarina, et du roadster 204 dérivé.

Carlo Abarth décide alors de voler de ses propres ailes. Avec l'aide de la famille du pilote essayeur de Cisitalia, Guido Scagliarini, il fonde le 31 mars 1949 la société Abarth & C. Pour logo, il choisit le scorpion, son signe astral et lance en parallèle l'Ecurie Carlo Abarth. Dans la foulée, il rachète au liquidateur de Cisitalia deux roadsters 204 et une monoplace D46 qu'il confie à des pilotes aussi renommés que Tazio Nuvolari ou Piero Taruffi, pour ne citer que les plus célèbres. Les Abarth-Cisitalia remportent le Championnat de Formule 2 italien, ouvert aux voitures de sport, tandis que Carlo cherche à financer cette coûteuse activité. Il développe alors des kits permettant d'améliorer l'indice d'octane de l'essence du commerce pour les voitures de production, ainsi qu'une pompe à eau et un changement de vitesses au volant pour la Fiat 500.

## La "marmitte" magique

Mais c'est surtout avec la création d'un pot d'échappement ("*marmitta*" en italien) au son incomparable et adaptable sur la plupart des véhicules italiens de grande série qu'il va pouvoir développer son entreprise.

Vendu 4 500 lires pour une Topolino – trois fois plus cher qu'un échappement compétition –, son modèle de pot va connaître des

connaîtra ensuite un grand succès. Les échappements Abarth sont bientôt rejoints par des pipes d'admissions (accouplés à des carburateurs) lancées à grand renfort de publicité. La trésorerie de la société se remplit en conséquence. Carlo Abarth peut désormais voir plus grand. Le 5 avril 1951, au 33e Salon Automobile de Turin, il présente un élégant coupé directement dérivé de la Cisitalia-Abarth 204 carrossé par Vignale. Il s'agit de la première Abarth au sens propre du terme. Mais il faut encore attendre quatre ans (1955) pour que Carlo Abarth se lance véritablement dans la production de voitures de sport avec le roadster 207 A. Ce dernier est construit autour d'une plateforme de Fiat 1100-103 raccourcie dont la carrosserie a été dessinée par le talentueux Michelotti et la réalisation confiée à Boano. Côté motorisation, la puissance du quatre cylindres connaît un quasi-doublement en passant de 36 à 66 chevaux grâce à l'augmentation du taux de compression, monté à 9,4:1, et l'adaptation d'une pipe d'admission accouplée à deux carburateurs Weber 36 D 04. Si les chiffres de production de la 207 A semblent un peu flous, la légende raconte que pour officialiser la construction des vingt-cinq exemplaires nécessaires à l'homologation par la FIA, treize auraient été effectivement réalisés et photographiés devant un miroir géant ! Mais l'histoire retiendra surtout qu'une 207 A a raté "d'un cheveu" la victoire de classe aux 12 Heures de Sebring 1955. Mais le meilleur reste à venir pour Abarth et Cie avec l'introduction sur le marché italien en 1955 de la Fiat 600 qui sera pour le "sorcier de Turin" une incompa-

Les records effectués avec la Fiat 500 Abarth en février 1958 vont définitivement sceller la *collaboration entre Carlo Abarth et le groupe Fiat.* Elle sera la vedette du stand au Salon de Turin.

En invitant les journalistes à battre une série de records en juin 1956 au volant de l'Abarth 750 carrossée par Bertone, Carlo Abarth était sûr de ses retombées. De gauche à droite : on reconnaît Gordon Wilkins, Bernard Cahier, H.V. Wieselman, Paul Frère, Walter Honegger, Giovanni *Lurani et Carlo* Abarth.

## 2 Fiat Abarth 500, 595 et 695

# Bomba latina

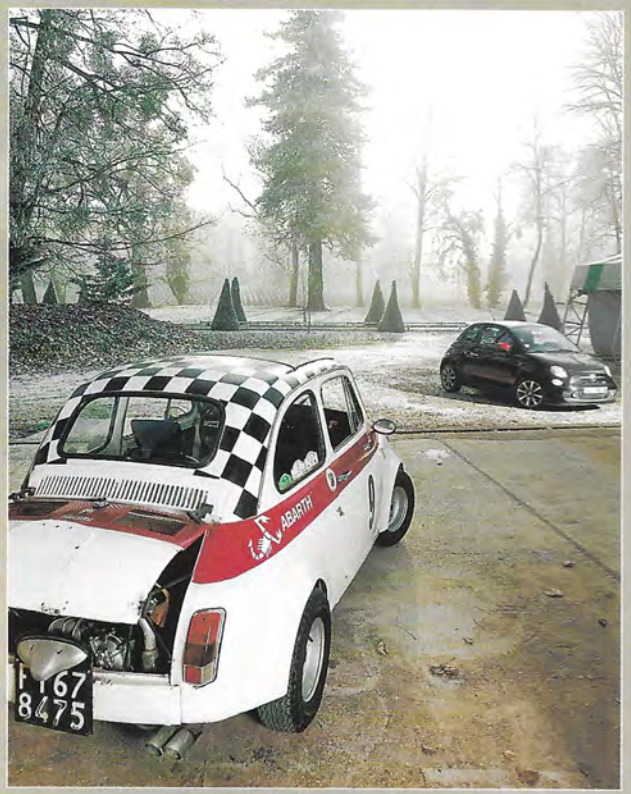
**Avec le lancement de la 600 en 1955, Fiat a offert à Carlo Abarth une base idéale pour lui permettre de réaliser la première mouture d'une longue série à succès de "petites bombes" pétaradantes et survoltées. Une lignée mémorable qui a largement contribué à forger la notoriété du sorcier turinois.**

**La 595 peut regarder sa descendance sans rougir. La nouvelle Fiat Abarth est fidèle à l'esprit de son créateur.**

Comme bien d'autres Fiat de cette époque, la 600 fut l'œuvre de Dante Giacosa qui l'avait imaginée comme une voiture populaire de taille modeste, mais "bonne à tout faire", y compris véhiculer une famille de quatre personnes dans un confort honorable. Il fallait, certes, avoir une bonne dose d'imagination pour voir en elle une bonne base susceptible de supporter des transformations substantielles visant à améliorer son comportement et ses performances. C'est en tout cas ce que pensait Carlo Abarth qui avait le premier décelé son potentiel sportif.

De cette réflexion est née l'Abarth 750, cette désignation se rapportant à la nouvelle cylindrée du moteur, qui passait de 633 à 747 cm³. Dans la foulée, celui-ci se voyait doté de pistons haute compression (le rapport volumétrique étant en conséquence relevé de 7:1 à 9:1), d'un volant moteur allégé. La puissance s'en trouva quasiment doublée ! Paul Frère raconte son expérience de cette "mutante" dans ses mémoires, une Abarth 750 lui ayant été prêtée pour l'année 1956 : *"Je l'utilisais comme moyen de transport quotidien et je m'en suis même servi pour rejoindre cette année-là le Nürburgring à l'occasion des 1000 kilomètres. Mike Hawthorn me l'emprunta, un temps, pour un test rapide. A son retour, il me confia : « Cela ne le dérangerait pas d'en avoir une »... Une autre facette de l'humour anglais !"*

Ainsi qu'il le rapporte dans *Motor Italia*, son jugement positif était sans appel : *"A mon avis, l'Abarth 750 est une voiture amusante à conduire tous les jours, aussi bien sur les routes principales que sur celles de montagne. Mais elle pourrait aussi offrir à son pilote les moyens de remporter des victoires de classe dans les grandes compétitions ou les rallyes internationaux."*




## Un kit en or

Le kit de transformation de la 600 va faire les beaux jours de la société Abarth et Cie. et inciter Carlo à lui offrir une carrosserie plus sportive mais aussi plus seyante. Il signe donc un accord avec Zagato pour la production d'un coupé aluminium qui conservera la plateforme de la Fiat 600 et la mécanique de l'Abarth 750 dont les premiers exemplaires ont été livrés à la fin de l'année 1956. Mais, comme il ne souhaite pas s'enfermer dans la "monoculture", Carlo Abarth commande par ailleurs une version berline de la 750 à Ghia et deux autres coupés à Viotti et Bertone. Ces différentes variantes sont exposées au *Salon de Genève* de mars 1956 tandis qu'est lancé le projet d'une voiture de records avec Bertone. Trois mois plus tard, les 17 et 18 juin, la voiture est testée intensivement par des pilotes "maison" puis confiée à une poignée de journalistes sélectionnés une semaine plus tard. Les uns et les autres vont pulvériser tous les records de la catégorie et, grâce aux essais des "journalistes-pilotes", la couver-

en position de force lorsque Fiat lance la Nuova 500 en 1957. Développée à point nommé juste avant que n'éclate la crise de Suez d'octobre 1956, la nouvelle "Cinquecento", plus économique encore que la 600 se contente d'un bicylindre de 479 cm³ refroidi par air, d'une boîte de vitesses dépourvue de synchros, d'aménagements spartiates, et d'une habitabilité symbolique. Plus "urbaine" que sa grande sœur, elle ambitionne d'ailleurs de séduire une autre clientèle. Mais ses débuts commerciaux se s'annoncent assez laborieux. Est-ce le contrecoup de la fameuse "Crise de Suez", marquée par une pénurie temporaire de carburants ? Mais qu'importe : après s'être attaqué à la 600, Carlo Abarth décide maintenant de se pencher le sort de la toute petite Fiat. Cette fois, il conserve la cylindrée initiale, mais augmente le taux de compression qui passe de 6,55:1 à 8,7:1, équipe la voiture d'un carburateur Weber 26 IMB et d'un échappement sport. La puissance s'élève en conséquence à 21 chevaux à 5 000 tr/min (contre 13 à 4 000 tr/min pour la 500). La Cinquecento piquée par le scorpion

Elaborée à partir d'une voiture de série, la 595, même dans sa version EsseEsse conserve le toit ouvrant et les portes suicide du modèle de série. Mais le moteur développe 32 chevaux, trois fois plus que la 500 de base.

quelque 10 km/h. Tandis que les Abarth 750 s'imposent dans leur classe au Rallye Neige et Glace (Bertoglio) et au Rallye des Routes du Nord (Harris), une 500 vitaminée par Abarth se prépare à battre toute une série de records du 13 au 20 février 1958 sur l'autodrome de Monza.

## Giorno e notte

En l'espèce, la voiture va rouler "non-stop" 7 jours et 7 nuits et parcourir au total 18 186,44 km sur l'autodrome de Monza à une vitesse moyenne de 108 km/h. Le tout, sous les yeux très attentifs de la direction de Fiat attirée à Monza par le tapage médiatique qu'a suscité l'opération. Mais le constructeur va tirer de l'événement des conclusions de nature à contrarier durablement Carlo Abarth. Peu de temps après, il lance ainsi sa propre version sportive de la 500. Dotée d'un moteur de 499,5 cm³, la "500 Sport" dispose de 21,5 ch et entend damer le pion à la version développée par Abarth. Pourtant, le modèle ne rencontrera pas le succès escompté. A tel point que Vittorio Valetta, alors président de Fiat, se résoudra à inviter Carlo Abarth pour discuter de l'avenir de leur collaboration. A l'issue de plusieurs réunions, le préparateur obtient que chacune des victoires de classe obtenue par une de ses voitures donne lieu au versement de royalties de la part du constructeur. Un accord qui contraindra au final Carlo Abarth à dédier une équipe chargée de comptabiliser les versements du constructeur, cette manne lui assurant par ailleurs des revenus conséquents.

Au terme de ce contrat, la version de la Fiat 600 revue par les équipes de Carlo Abarth prend la dénomination officielle de Fiat Abarth 750. A l'époque, le développement de sa société est tel qu'il doit envisager de quitter ses ateliers de *Via Pacciotti* pour emménager dans de plus vastes locaux situés au *38 Corso Marche* à Turin. Désormais, ce sont pas moins 156 personnes qui travaillent sous les ordres de Carlo Abarth, la plupart étant affectée à la fabrication de systèmes d'échappement dont 138 901 exemplaires seront livrés en 1958.

### GUY MOERENHOUT : L'AVIS DU SPÉCIALISTE

***"La première 500 revue par Abarth, la 595 et la 695 sont des voitures difficiles à dénicher. D'autant que les chiffres de production sont peu précis et que les kits vendus à l'époque ont permis de transformer bien des voitures. Une des pièces les plus difficiles à trouver est le tableau de bord, spécifique au modèle. Pour ce qui est de la mécanique, il est possible de partir du bloc de la 126 Abarth que l'on trouve pour quelques centaines d'euros. Au niveau des pièces, tout est aujourd'hui refabriqué et disponible, qu'il s'agisse de la carrosserie, de l'intérieur, ou de la mécanique, y compris les jantes en 12 pouces. Reste que les pneumatiques de cette taille sont de plus en plus difficiles à trouver. Un conseil, pour finir : attention à la tentation de monter un gros carburateur Weber. Le bruit sera plus plaisant, mais le moteur risque d'étouffer. Hormis la recherche de puissance, il ne faut pas oublier le freinage qui mérite d'être amélioré. A titre d'information, une conversion permettant le montage de disques coûte de 500 à 800 euros. Un budget largement justifié à l'usage..."***

## 120 "chrono" pour la 595

Deux ans plus tard, la présentation de la Fiat 600 D, version revue et corrigée, donne l'occasion au scorpion de lancer une nouvelle version dénommée Fiat Abarth 850 TC (voir notre chapitre suivant).

La 500 D, apparue en 1960, profite elle aussi d'une cure de vitamines chez Abarth, son moteur passant de 499,5 à 595 cm³, le taux de compression grimpant pour sa part à 9,5:1. La pompe à huile est remplacée, ainsi que le carter désormais en aluminium et un carburateur Solex C28 PBJ prend la place du Weber 26 IMB4. La puissance atteint désormais 27 ch à 5 000 tr/min, ce qui permet à la nouvelle Fiat Abarth 595 d'atteindre la vitesse de 120 km/h, un seuil magique pour une si petite voiture. *"La Fiat Abarth est véritablement plaisante à conduire"*, écrit Michael Kettlewell dans *Sporting Motorist* en mars 1967. *"Plus dynamique dans le trafic urbain que la Fiat 500, elle permet de rouler sans souci à plus de 110 km/h, même si le moteur bicylindre, très bruyant à haut régime et insupportable lors de longs trajets à haute vitesse impose presque l'usage de protections auditives. Mais il ne faut pas oublier qu'au départ, c'est une Fiat 500, donc une petite voiture spartiate [...]. En tout cas, la Fiat Abarth 595 tient mieux la route grâce à ses suspensions améliorées et le petit volant vous fait profiter d'une direction précise et directe"*. En résumé, explique le journaliste, elle est idéale *"pour ceux qui désirent une voiture amusante et ne souhaitent pas rouler dans « l'inévitable » Mini"*. Des considérations qui prennent toute leur force quand on sait qu'elles émanent d'un journaliste britannique...

Il faut attendre le *Salon de Genève* 1964 pour voir apparaître une version 695 dotée d'un moteur de 689,548 cm³ et 30 ch. Quelques semaines plus tard, c'est au tour de la 695 EsseEsse (38 ch) de faire ses débuts. L'année suivante, Abarth fait encore l'actualité avec la 595 EsseEsse (593,7 cm³ – 32 ch) qui vient compléter une gamme déjà étoffée.

## Petite mais insolente

Le 19 mars 1964, la Fiat Abarth 595 décroche sa première victoire au Jolly Club Trophy à Monza grâce à Franco Patria, la première d'une longue série. De fait, à la fin de l'année, Carlo Abarth peut se prévaloir de 741 victoires, dont 30 au général et 538 obtenues par des modèles Fiat Abarth. Cette année-là sera celle de tous les succès : Abarth remporte le Championnat du Monde d'Endurance en Division 1 (1 000 à 1 300 cm³) grâce à ses berlinettes GT développées sur une base de Simca 1000. Une troisième place dans le même championnat en Division 2 (1 301 à 2 000 cm³) derrière Porsche et Alfa Romeo complète ce palmarès et fait écrire à Cesare Facetti dans *Annata Automobilistica* 1964-1965 : *"Abarth a dominé totalement ses rivaux dans la Division 1 du Championnat du Monde. Dans la classe allant jusqu'à 1 300 cm³, la petite firme turinoise n'a laissé aucune chance à ses concurrents, contraints à prendre une retraite précipitée"*...

Pour couronner le tout, plus de 200 000 échappements sont vendus au cours de l'année 1964 tandis que les kits de transformation des Fiat 500 en Fiat Abarth 595 (109 000 lires) et 594 EsseEsse (152 000 lires) font la joie des amateurs de sport automobile. Mais le meilleur reste à venir avec la 850 et la 1000... ■

**La marche triomphale des Fiat Abarth 850 TC aux 4 Heures du Jolly Club de Monza en mars 1966, Giancarlo Baghetti en tête remportera l'épreuve à plus de 166 km/h de moyenne.**

## 3 Fiat Abarth 850 et 1000

# 1961-1971 : dix ans de bonheur

*"La plupart des amateurs de petites voitures de sport choisiraient sans hésitation la Mini Cooper si on leur demandait de désigner la plus véloce des voitures de moins de 1 000 cm³. Mais nous venons de tester une voiture capable de laisser sur place celle-ci, malgré un moteur qui lui rend 150 cm³. Cette machine incroyable est la Fiat Abarth 850 TC, une Fiat à l'apparence normale qui cache bien son jeu..."* C'était à lire dans le numéro d'avril 1962 du magazine *Motorsport*.

Tout commence en 1961 lorsque la Fiat Abarth 850 TC naît sous une belle étoile. L'Italie de la Dolce Vita connaît alors un boom économique sans précédent. Les immatriculations de voitures neuves dépassent le million d'exemplaires annuels entre 1960 et 1962, ce, dans un pays qui, on le sait, cultive la passion du pilotage. *"Il n'y a sans doute pas d'autre pays au monde où il y ait aussi peu de chauffeurs de maître"*, commentait Carlo Abarth à Luciano Greggio*. *"Qu'ils soient riches ou pauvres, les Italiens aiment conduire leurs voitures eux-mêmes..."* Un creuset idéal pour que s'épanouisse une firme versée dans la préparation sportive. *"Une des premières tâches que l'on m'a confiée chez Abarth a consisté à développer la 850 TC"*, rappelait Mario Colucci à Luciano Greggio. *"C'était un gros chantier. Nous nous sommes attaqués aussi bien au freinage, et à la tenue de route qu'à l'augmentation de la puissance et des performances. Nous avons ainsi choisi de monter des freins à disque qui n'existaient évidemment pas sur la 600 D de série. Nous avions alors d'excellentes relations avec Fiat qui nous faisait parvenir des voitures dont nous remplacions le train avant par le nôtre (disques de frein, roues, moyeux, et fusées, tout était différent). Tous les composants d'origine Fiat étaient retournés au constructeur qui les revendait, sans même les contrôler..."* L'ingénieur Mario Colucci, précédemment employé chez Alfa Romeo, transfigure le caractère de la petite Fiat : la cylindrée passe de 767 à 847 cm³, l'alimentation est confiée à un carburateur Solex 32 PBIC, deux freins à disques Girling sont montés à l'avant, et les roues adoptent un diamètre de 13 pouces. Grâce à son intervention, la Fiat Abarth 850 TC (pour *Turismo Competizione*) peut compter sur quelque 55 chevaux, ce qui lui permet d'atteindre aisément une vitesse de pointe de 140 km/h. Dès la présentation de la voiture, une demande d'homologation est adressée à la FIA. Et au mois de septembre 1961, les Fiat Abarth 850 TC écrasent la concurrence lors des 500 km du Nürburgring.

**Carlo Abarth félicite Herbert Demetz qui vient de remporter sa classe aux 4 Heures du Jolly Club 1965 avec sa Fiat Abarth 1000.**

## Quatre sur cinq

Dans cette épreuve, les quatre voitures engagées pour Lothar Binder, Karl Foitek, Ernst Furtmayr et l'équipage Salvatore Leto-di Priolo/Aldo Nocosia terminent toutes dans le top 5, Ernst Furtmayr remportant en outre la victoire de classe. L'impact est colossal. Dans la foulée, Carlo Abarth s'empresse de lancer en 1962 une version spéciale pour célébrer cette victoire : ce sera la Fiat Abarth 850 TC "Nürburgring". Dotée, grâce à un arbre à cames plus pointu, de cinq chevaux supplémentaires

**La Fiat Abarth 850 TC "Nürburgring", une appellation qui célèbre la victoire de classe de Ernst Furtmayr sur le circuit allemand en septembre 1961. L'intérieur reste spartiate, avec une instrumentation spécifique.**

elle dispose même en option d'une boîte de vitesses à cinq rapports, un équipement encore inhabituel au début des années 60. Mais les ambitions de Colucci et Abarth ne s'arrêtent pas là : ils souhaitent en effet écraser la domination des Mini Cooper sur les circuits européens. L'ingénieur Luciano Fochi, responsable du développement des moteurs, imagine alors un bloc quatre cylindres de 982 cm³ à simple arbre à cames, dérivé des moteurs double arbre à cames utilisés sur les coupés Fiat Abarth 1000 Bialbero (ce qui signifie "double arbre" en italien) à carrosserie aluminium. Ceux-là même qui courent depuis 1960 et viennent de remporter le Championnat du Monde d'Endurance 1962 dans les trois catégories de la Division 1 (700, 850 et 1 000 cm³). Ce bloc est élaboré, comme celui des Bialbero, à partir du moteur de la Fiat 600 D. Ainsi doté, le coach Fiat Abarth 1000 revendique 60 chevaux à 6 000 tr/min dans sa version de base, mais rapidement une variante compétition (la TC) de 68 chevaux (à 6 800 tr/min) est mise au point.

## La Mini Cooper en ligne de mire

La Fiat Abarth 1000 TC ne se distingue extérieurement que par son radiateur complémentaire monté à l'avant, son badge de calandre, ses logos visibles sur les ailes et ses roues optionnelles de 13 pouces en magnésium-elektron. *"Elle a commencé sa vie comme une docile Fiat 600, mais on l'oublierait presque"*, écrit à son sujet le regretté Bernard Cahier dans *Sports Car Graphic* en novembre 1962. *"La Fiat Abarth 1000 TC est une voiture de tourisme très rapide et amusante à conduire"*, poursuit-il. *"Elle offre d'excellentes performances et un moteur souple profitant d'un couple important, ce qui la rend plaisante à conduire en ville. La voiture a la même tendance au sous-virage que la 850 TC et, en version « route », les performances sont proches de la 850 « Nürburgring ». [...] Abarth est maintenant occupé à fabriquer les 1 000 exemplaires nécessaires à l'homologation en Tourisme. Même si elle ne tient pas aussi bien la route qu'une Mini Cooper, elle semble plus rapide en accélération et aussi bien la « Nürburgring » que la 1000 TC devraient être de sérieuses concurrentes pour les Mini et leurs batailles seront intéressantes à observer..."* Notons en passant que la Fiat Abarth 1000 est la première voiture couverte par la garantie constructeur d'Abarth, ce qui sous-entend que ce dernier avait confiance dans la viabilité (et la fiabilité) de ses transformations. Toutefois, ladite garantie sera évidemment annulée en cas d'utilisation en →

**L'ajout du radiateur avant sur la Fiat 850 "Nürburgring" préfigure les extensions de carrosseries que l'on retrouvera sur les 850 et 1000 TC.**

**La position ouverte du capot moteur sur la 1000 TC Groupe 5 facilite le refroidissement et ajoute sans doute un soupçon d'appui sur les roues arrière à haute vitesse. Une marque de fabrique des Fiat Abarth.**

## A la fin de l'année 1963, Abarth remporte à nouveau le Championnat du Monde d'Endurance dans les trois catégories de la Division 1 (700, 850 et 1 000 cm³).

compétition sur route ou sur circuit. Un "détail" du contrat qui ne découragera cependant pas les clients de courir avec leur 1000. La preuve : à la fin de l'année 1963, Abarth remporte à nouveau le Championnat du Monde d'Endurance dans les trois catégories de la Division 1 (700, 850 et 1 000 cm³).

Cette année-là, la marque accédera 535 fois à la plus haute marche du podium et, en 1964, ce sont 741 victoires (dont 30 au général et 177 avec des Abarth-Simca) qui permettent au Scorpion d'être à nouveau couronné en Division 1 du Championnat du Monde d'Endurance. L'année suivante commence par une série de tests conduits sur le circuit de Valleluga à proximité de Rome.

Si l'architecture des 850 et 1000 est conservée, les Fiat Abarth disposent désormais d'un radiateur plus large, histoire de supprimer le ventilateur qui "pompe" toujours quelques précieux chevaux. La pompe à eau des moteurs est remplacée par celle de la Bialbero tandis que la suspension avant est améliorée. Pour compléter l'ensemble, l'angle de la colonne de direction est abaissé, l'échappement revu et les voitures sont en outre dotées d'un pantographe qui améliore sensiblement l'efficacité des essuie-glaces.

### Intégration, digestion...

L'année démarre sur les chapeaux de roue pour Abarth aux 4 Heures du Jolly Club qui se déroulent sur le circuit de Monza le 19 mars 1965. Herbert Demetz s'impose dans les moins de 1 000 cm³ avec sa Fiat Abarth 1000 Berlina Corsa qui, pour l'occasion, a vu son taux de compression augmenté à 12,2:1 (au lieu de 10,5:1), a été équipée d'un carburateur Weber DCOE 36, ce qui lui permet d'afficher 80 ch à 7 400 tr/min. Il est suivi d'une Fiat Abarth 1000 et de deux 850 TC. L'année se conclut par un nouveau titre en Division 1, devant MG et Alfa Romeo, mais la concurrence est désormais plus agressive. La disparition progressive et inéluctable des *gentlemen-drivers* ne facilite pas les affaires d'Abarth. qui perd là une grande partie de sa clientèle, inexorablement, saison après saison. Ed Swart remporte le Championnat Européen de Tourisme Division 1 (moins de 1 000 cm³) 1965 avec sa Fiat Abarth 1000. La marque conserve le titre en 1966 et 1967 mais le magazine *Auto-Italiana* tire la sonnette d'alarme le 12 octobre 1967 : *"Il est de notre devoir d'attirer l'attention sur une triste situation"*, écrit Aldo Seregni. *"Dans un moment des plus délicats pour le sport automobile en Italie, la situation est critique*

Très populaires aux USA, grâce à la victoire de classe aux 3 Heures de Sebring 1962, les Fiat Abarth 850 TC se tailleront aussi un joli palmarès dans les courses du SCCA aux Etats-Unis.

La 1000 TC Groupe 5 est la version la plus radicale développée sur la base d'une Fiat 600.

## **GUY MOERENHOUT :** L'AVIS DU SPÉCIALISTE

***"La 850 et la 1000 Abarth utilisant la même base de carrosserie que la Fiat 600, et l'on trouve donc toutes les pièces essentielles. Si ces voitures ont tendance à rouiller, il est possible d'aller prélever des pièces sur les dérivés Seat 600 ou Zastava. Pour ce qui est des extensions d'ailes et de pare-chocs des versions Groupe 2 et Groupe 5, nous avons lancé la refabrication de tous les éléments. Côté mécanique, l'Autobianchi A112 Abarth constitue une excellente banque de pièces. Les « vraies » 850 et 1000 TC sont désormais introuvables, mais il est possible chez nous de fabriquer une réplique, dotée d'un moteur de 70 ch environ, pour 16 à 18 000 euros..."*** **Ne reste qu'à trouver la base, à savoir une Fiat 600. CQFD**

*dans les compétitions de Tourisme. Aujourd'hui, les concurrents sont toujours les mêmes, les mêmes « résistants » enthousiastes dont la liste ne se renouvelle pas et dont le nombre diminue inexorablement. Les coûts ont notablement augmenté : que ce soit l'achat d'une voiture, sa préparation, sa maintenance coûteuse ou ses composants de plus en plus chers et difficiles à trouver. Bien sûr, la technique a progressé. Les temps réalisés sur les circuits sont prestigieux, les vitesses atteintes de plus en plus élevées, mais les courses manquent de vitalité..."* Ce qui nous prouve, lorsque l'on écoute les discours actuels traitant de sport automobile, que l'histoire tend à se répéter... 1968 voit la victoire de BMC dans le Championnat Européen de Tourisme, mais le scorpion reprend sa couronne en Division 1 en 1969, 1970 et 1971. Le prix des victoires Abarth semble désormais trop élevé pour Fiat qui a déjà tenté en 1969 de rompre l'accord vieux de plus de dix ans prévoyant de récompenser Abarth après chaque victoire. Carlo Abarth avait alors écrit à Umberto Agnelli en lui demandant de surseoir à cette décision le temps de réorganiser son entreprise. Il lui sera accordé un sursis courant jusqu'à l'été 1971.

## Fiat prend le pouvoir

Pendant ce temps, les équipes de Fiat se sont organisées sous les ordres de Giovanni Sguazzini qui souhaite engager la marque en Rallye en 1972. Se jugeant prêt, Sguazzini suggère à la direction de Fiat de racheter tout simplement Abarth plutôt que de continuer à soutenir ce qui n'est, après tout, qu'un constructeur indépendant, voire, au pire, un concurrent potentiel. Il obtient gain de cause et l'accord de 1958 est dénoncé dans le courant de l'été 1971. Le 15 octobre, un communiqué laconique annonce la prise de contrôle d'Abarth : *"Fiat a complètement racheté la société Abarth & Cie. [...] La marque Abarth continuera à être utilisée. La production sera intégrée dans le cadre du programme de rallyes de la marque Fiat. La construction des prototypes est arrêtée et l'activité réorientée vers l'élaboration de versions sportives issues des moteurs et des voitures Fiat et Autobianchi [...] Les autres activités dans le secteur des accessoires, particulièrement les échappements, sont maintenues. La réunion des nouveaux actionnaires d'Abarth a nommé aujourd'hui Giovanni Sguazzini président exécutif de la société pour laquelle Carlo Abarth reste consultant".* L'activité prototypes est reprise par Osella, et la présence de Carlo Abarth devient épisodique au fil des mois, sa dernière apparition officielle ayant lieu le 8 décembre 1971 lors d'une remise de prix organisée par le magazine *Autosprint*. L'Autobianchi A112 Abarth sera toutefois développée par le team de Carlo. Présentée au Salon de Turin, elle sera produite dans l'usine de Desio (dans la banlieue de Milan) que possède le constructeur. Une page se tourne. ■

* *Abarth, L'uomo, le macchine*, Luciano Greggio, Editions Giorgio Nada.

# 5 Guy Moerenhout
# L'autre sorcier

**Spécialiste reconnu des Fiat Abarth et dérivés, Guy Moerenhout a établi ses quartiers à proximité d'Anvers. Il les prépare, les restaure et les vend. Il a même lancé la refabrication de pièces, créé un musée dédié à sa marque fétiche et anime un forum Internet pour que les amateurs d'Abarth puissent partager informations et astuces. *What else ?***

Il existe fort peu de spécialistes Abarth dans nos contrées. Hormis l'Italie ou l'Angleterre (un comble !), il faut se rendre en Belgique pour découvrir l'atelier de Guy Moerenhout, un personnage haut en couleurs qui fait l'unanimité parmi les inconditionnels du scorpion. La quantité d'informations disponible sur son site Internet est impressionnante, mais c'est bien un cas isolé car la plupart des amateurs d'Abarth semblent appartenir à une secte silencieuse, et sont généralement avares d'informations et peu enclins à révéler leurs contacts. Tout le contraire de Guy Moerenhout : *"J'ai commencé à plonger les mains dans la mécanique presque en même temps que dans les bacs à sable. Mon père était pilote de rallye. A 21 ans, j'ai créé mon propre garage avant de me lancer dans le commerce de pièces détachées à destination de l'Afrique. J'ai décidé de me consacrer aux voitures historiques en 1995. Et deux ans plus tard, j'ai réduit mon champ d'action aux seules Abarth, en me rappelant les bons moments passés à courir au volant de 124 et 131 de rallye. Remontant peu à peu dans le temps, et dans l'histoire de la marque, je me suis rendu compte de la richesse de ce patrimoine"*, nous explique-t-il.

**C'est en commençant à courir sur Fiat Abarth 124, puis 131, que Guy Moerenhout a découvert l'univers Abarth. Aujourd'hui son musée est l'un des premiers d'Europe. Et jouxte un atelier où sont préparées et restaurées les créations de Carlo Abarth.**

## Secret d'état ?

*"J'ai aussi découvert que les amateurs de la marque conservaient jalousement les informations qu'ils possédaient sur les voitures et leur préparation"*, regrette-t-il encore. *"Personnellement, j'ai voulu prendre le contre-pied total de cette attitude et inciter les gens à partager leur expérience au sujet des Abarth, en allant même jusqu'à proposer gratuitement une copie des papiers d'homologation FIA."* C'est ainsi que sur son forum Internet, plus de 2 000 sujets sont abordés, depuis les "trucs et astuces" jusqu'aux voitures à vendre en configuration route, de rallye ou de piste. Le choix est large, donc. Sur place, la devanture du musée et du hall d'exposition donne toute la mesure de la richesse des réalisations Abarth. Le jour de notre passage, une Simca-Abarth 1300 OT était sagement garée aux côtés d'une Simca-Abarth 1150 SS corsa, rarissime puisque seulement trois exemplaires auraient survécu. Plus loin, on tombe sur la 595 que vous avez découverte dans ce dossier, sans oublier une réplique de 1000 OTC et un spider Allemano 750 GT (entre autres). Le hall

**Une brochette de Fiat Abarth 124, voitures usines et exemplaires "continuation" côtoient les kits carrosserie en polyester commercialisés par Guy Moerenhout.**

principal accueille des voitures plus volumineuses, comme les 124 et 131 Abarth en pole position ainsi qu'un libre-service où l'on peut acheter des pièces détachées, d'origine ou refabriquées. De quoi satisfaire tous les besoins. D'autant que, conscient de la rareté des "vraies" Fiat Abarth, Guy Moerenhout s'est lancé dans la refabrication de kits permettant de réaliser de fidèles répliques.

## Le plaisir partagé

*"Il faut bien avoir conscience de la difficulté d'identification des voitures. D'abord, car les informations détenues en Italie sont difficiles à obtenir, mais aussi parce qu'ayant développé et commercialisé des kits permettant de transformer n'importe quel modèle de 500 ou de 600 en Fiat Abarth, Carlo Abarth a permis à une multitude de répliques de voir le jour à l'époque. Pour mille Abarth originales produites à l'époque, il y a eu sans doute plus de dix mille kits commercialisés pour faire des répliques."* Authentique ou non, telle est donc la question : *"C'est pour cela que je préfère parler de refabrication en ce qui concerne mes activités, et d'exemplaires « continuation » pour conserver l'anglicisme en vogue au sein de la FIA. Nous travaillons dans le strict respect de la philosophie d'Abarth. C'est ainsi que nous pouvons proposer des refabrications de Fiat Abarth 595, 695, 850 ou 1000 dans leurs versions de base ou EsseEsse avec des prix qui démarrent, clef en main et immatriculation réalisée, aux alentours de 12 000 à 14 000 euros, selon les spécifications demandées".*

Guy Moerenhout va plus loin en proposant des carrosseries complètes en polyester permettant de recréer une 1300/2000 "Periscopo", une "Monomile" ou pourquoi pas une monoplace Formula Abarth. Depuis les voitures à vendre en passant par le "Café Abarth" qu'il a créé, le forum Internet ou la refabrication de pièces, l'amateur du scorpion turinois peut être sûr de trouver son bonheur ici. ■

**Pièces détachées et refabrication, tout est disponible aussi bien pour les voitures de tourisme que les voitures de sports ou les GT, toutes périodes confondues.**

**Guy Moerenhout Racing – The Abarth Works Museum**
**Industriestraat 1, B-2500 Lier (Anvers)– Belgique**
**Tél. +32 (0)3 449 00 16 – Fax : +32 (0)3 440 67 80**
**Web : www.abarth-gmr.be – Email : guy@abarth-gmr.be**

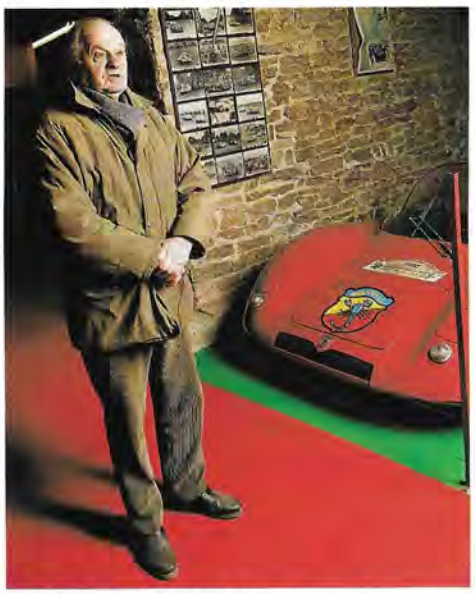
## 6 Michel Pont

# Un vigneron-collectionneur

Michel Pont a organisé sa vie autour de son métier et de ses passions. En l'espace de trois saisons, il a cumulé quantité de coupes et de trophées avant de raccrocher son casque. Et de devenir "vigneron-collectionneur", ainsi qu'il aime à se présenter. Il possède aujourd'hui la plus importante collection d'Abarth au monde. *Benvenuti in* Bourgogne...

"*Après avoir appris le métier de vigneron, ce n'est qu'à 32 ans que j'ai commencé à faire quelques folies en m'offrant une Morris Cooper S pour l'engager en compétition. Avec quelques résultats qui m'ont encouragé à poursuivre*", nous raconte Michel Pont. "*L'année suivante, en écoutant les commentaires de Michel Maublanc et de Jean Rocher dithyrambiques à propos leurs barquettes Abarth, j'ai décidé de me « convertir ». Le passage d'une traction de tourisme à une propulsion gréée en barquette s'est bien passé, et j'ai gagné 148 coupes...*"

Le tout au cours d'une carrière express de seulement huit ans, principalement en course de côte: "*J'ai plus souvent fait des courses de côte que du circuit, à la fois parce que les moteurs cassaient moins sur ces sprints de quelques minutes, mais aussi parce que les Abarth ne faisaient plus le poids en circuit à partir de 1969, les Porsche ou Lola dominant largement ce genre d'épreuves dans leur catégorie. Et puis je préférais la course de côte, qui ne laisse aucune place à l'erreur, contrairement au circuit où l'on peut espérer se refaire après une faute. Ainsi, en 1972 j'ai confondu un « droite » et un « gauche » et j'ai fait une sortie violente. La voiture était cassée, moi aussi (un peu) et j'ai donc décidé d'arrêter de faire l'imbécile, à la grande joie de mon épouse...*"



**Michel Pont a réuni dans son musée une exceptionnelle collection de prototypes, GT et voitures de tourisme créées par Carlo Abarth.**

## In vino veritas

Il reste de ces années vécues en zone rouge un palmarès éloquent, et quelques voitures pieusement conservées. En 1978, le virus Abarth contamine à nouveau Michel, mais il se contente de racheter les autres voitures qui ont été dispersées ou prêtées au fil des années. Résultat de cette passion indéfectible: ce sont aujourd'hui trente-cinq véhicules qui composent sa collection dédiée à Abarth, ce qui fait d'elle la plus importante du genre au monde. Elle est abritée dans un bâtiment du château de Savigny, mais, sur place, on peut découvrir les deux autres "dadas" de Michel Pont qui a rassemblé à proximité de ses bolides frappés du célèbre écusson aux couleurs du scorpion turinois quelque 80 avions militaires et 250 motos datant de 1902 à 1960.

Son fils Christophe le seconde dans toutes ses tâches, et l'aide aussi bien au musée que dans la production de vin (vendu sous plusieurs appellations dont meursault, savigny-lès-beaune, volnay, etc.). Il lui arrive aussi de prendre le volant de voitures restaurées dans des démonstrations sur route ou sur circuit. Ajoutez à toutes ces activités un musée dédié au matériel vinaire, une vingtaine de véhicules de pompiers exposés et près de 2 000 maquettes au 1/72e d'avions. De là à se demander si le métier de Michel et Christophe Pont est bien l'élevage du vin... ■

**Musée Abarth (entre autres) Château de Savigny-lès-Beaune**
**21420 Savigny-lès-Beaune – Tél. + 33(0)3 80 21 55 03**
**Fax : + 33(0)3 80 21 54 84 – www.chateau-savigny.com**
**Ouvert tous les jours : de 9 h à 18 h 30 du 15 avril au 31 octobre ; de 9 h à 12 h et 14 h à 17 h 30 du 1er novembre au 14 avril. Fermeture annuelle la première quinzaine de janvier. Visite libre, durée environ 1 h 30 à 2 heures.**

## L'ALLIANCE DE POISSY ET DU SCORPION LES AUTRES ABARTH

**C'est grâce à Rudy Hruska, croisé lors de l'aventure Cisitalia, que Carlo Abarth a négocié un contrat avec Simca lui permettant de lancer une gamme de GT. La première voiture de cette lignée est commercialisée en 1962. Elle est élaborée sur un châssis de Simca 1000 (Simca-Abarth 1300 Bialbero série 1). Une collaboration qui s'est poursuivie jusqu'en 1965 avec la Simca-Abarth 2000. Arrivé à échéance, le contrat ne sera pas renouvelé par Chrysler, devenu actionnaire prépondérant de Simca en 1963. Au palmarès des Simca-Abarth 1300, on note des victoires de classe aux 12 Heures de Sebring 1963 et 1964, aux 1000 kilomètres du Nürburgring en 1964-1965, aux 3 Heures de Daytona (1963), à la Coupe de Paris 1964 et à la Targa Florio 1965. Rien moins. L'année 1964 restera la plus remplie pour les Simca-Abarth avec 177 victoires de classe et de multiples succès en courses de côte. Plus fragiles et plus rares aussi, les 2 litres auront moins de succès. Mais Hans Herrmann décrochera toutefois le titre de vice-champion d'Europe 1965 de la Montagne au volant de l'une d'elles.**

**La nouvelle Fiat 500 Abarth Asseto Corse vient de servir de monture aux pilotes au cours de la "*Race of Champions*". A son volant, vous pourrez participer à un trophée monotype organisé par Antoine Burguière (ci-dessous), responsable marketing et commercial de la marque Abarth en France.**

## 7 Fiat 500 Abarth 2009

# Retour de flamme

Comment résister ? Le revival réussi de la Fiat 500 ne pouvait rester sans suite. C'est ainsi qu'en juillet 2008, le scorpion a fait son grand retour sur scène avec la nouvelle 500 Abarth parée de couleurs historiques. Esprit, es-tu là ?

"*La marque Abarth, c'est avant tout une histoire de vitamines plus ou moins dosées*", résume Antoine Burguière, responsable commercial et marketing de la marque pour la France. "*Le retour du fameux écusson frappé du scorpion sur la carrosserie de la 500 supposait pour nous de réhabiliter les fondamentaux de la marque : le plaisir de conduire, tout d'abord, un caractère fort, bien sûr, un esprit ensuite, tout ceci en respectant au mieux les normes environnementales et les contraintes sécuritaires. Ajoutez à cela une consommation raisonnable, car le plaisir peut et doit aussi se conjuguer avec l'économie aujourd'hui.*" Ce plaisir très existentiel nous renvoie un peu, beaucoup, à la célèbre madeleine de Proust. Commercialisée depuis le 19 juillet, la nouvelle 500 Abarth redonne du piquant et du piment à la vie. Proposant une silhouette et d'un intérieur typé "sport", sans oublier un comportement joueur, elle est par ailleurs équipée d'un système dernier cri baptisé "GSI" (*Gear Shift Indicator*) qui suggère au conducteur de changer de rapport au moment le plus opportun (en vue de restreindre la consommation) par le biais de l'allumage d'une diode LED.

Son 4 cylindres 1,4 l turbo 16 soupapes délivre 135 chevaux, une puissance respectable pour une si petite voiture. *Cerise sur le tiramisu*, la version "EsseEsse" profite pour sa part de 160 chevaux tandis qu'une version destinée uniquement à la compétition (Asseto Corse) annonce pas moins de 190 chevaux. Comme son nom l'indique, cette dernière est uniquement destinée au circuit. "*En toute logique, nous avons créé un trophée monotype ouvert à ces voitures*", poursuite Antoine Burguière, "*et il s'inspire étroitement de l'esprit des courses réservées jadis aux Fiat Abarth. Cette année, le programme prévoit douze courses sur six meetings en 2009. De quoi commémorer tout au long de l'année l'anniversaire de la marque...*"

Il y a soixante ans en effet, Carlo Abarth créait sa société. *Buon compleanno !* ■

**Pour aller plus loin**
**www.abarth.fr – www.trofeoabarth500.fr**

**Dans votre bibliothèque : à noter le 4 mars prochain la sortie du livre de Serge Bellu, *Abarth, une renaissance italienne*. Largement illustré de plus de 140 photos, inédites pour la plupart, ce livre vous replongera dans l'histoire de cet artisan-constructeur tout juste ressuscité.**
**Editions EPA, 144 pages, 25 €.**