A112 ABARTH
MONTE-CARLO GR.2

KARTING DAP
EX-AYRTON SENNA

#24

Juillet-Août 2018

Vintage Racers

LE MAG' DES PISTONHEADS

R5 GTT GR.N

VintageRacer bimestriel n°24 - France METRO : 6,50€ - LUX : 6,90€ - DOM : 7,35€ - ESP/ITA/GR/PORT CONT. : 7,35€ - D : 7,95€ - A : 8,80€ - CH : 10,40 FS - CAN : 13,99 $ cad - MAR : 70 mad - NCAL/S : 1100 CFP - POLIS : 1100 CFP

L 15035 - 24 - F: 6,50 € - RD

BMW CS Alpina Replica

Bruno Saby & sa VESPA 400

Trophée LOTUS 7 VS Roadster Cup MX-5

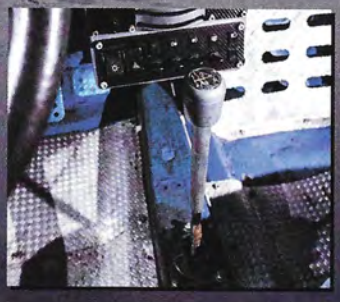
TEXTE THIBAUT AMANT, PHOTOS THOMAS JAMET

Zastava Yugo Gr.A

Parfois, en compétition automobile, il faut faire preuve d'humour et d'originalité pour trouver des sponsors ou se faire remarquer du public. Quand on n'a pas le budget pour jouer la gagne, on peut se permettre de remporter l'applaudimètre. Voilà comment on se retrouve aux commandes d'une Zastava Yugo... Groupe A ! Dont on ne sait pas grand chose depuis sa sortie d'hibernation...

SORTIE de GRANGE

Quelqu'un en sait-il plus sur cette Yugo qui a couru dans l'Est de la France et au Luxembourg ? En tout cas, elle est montée avec grands frais à l'époque, en témoigne son arceau cage.



+ D'INFOS

www.jupiterfiatpower.tripod.com

on trouve là des pièces racing pour Fiat et dérivés, dont une superbe culasse pour Yugo !

www.racemarket.net/rally/cars-for-sale/zastava-yugo-gr-a-i1679

vous voulez votre Yugo Gr.A ? En voilà une autre à vendre pour 6 600 €, avec 108 ch au programme !

Arrêtez de rire en regardant les photos. Je voulais faire un article sur cette voiture depuis plusieurs années déjà, alors qu'elle traîne dans les hangars de Guy Moerenhout, spécialiste et préparateur Abarth-Fiat-Lancia dans son extraordinaire musée-garage au sud d'Anvers, en Belgique. Une Zastava Yugo de compétition. Rien que l'étrangeté de cette formule étonne au point de vouloir en savoir plus. Qui a pu avoir l'idée un jour d'inscrire cette voiture que l'Amérique a élu « Pire voiture de série jamais produite » dans un rallye ? D'autant que sa préparation n'est pas menée à la légère… Mais déjà, connaissez-vous la Yugo, les amis ?

FIAT SOUS LICENCE

Depuis 2011, la marque serbe Zastava n'existe plus, devenue à la suite d'accords commerciaux à rebondissements Fiat Serbie. Sans vous refaire tout le détail de l'Histoire, il faut tout de même se pencher un peu sur la chronologie pour savoir ce dont on cause dans ces pages… Au départ, une usine d'Etat yougoslave qui produit dès les années 30 des camions Ford sous licence, en même temps que des armes (!). L'usine porte alors le nom de Vojno Tecnicki Zavod, Usine Technique des Armées. Ça devient Zavodi Crvena Zastava après la guerre, soit l'Usine du Drapeau Rouge. Tout un programme ! Pour l'Etat yougoslave, il s'agit alors de produire aussi des automobiles, si possible sous licence d'un grand constructeur. Après un appel d'offre et des concurrents exotiques (Willys, Alfa Romeo, Rover…), Fiat et Renault tiennent la corde comme dans les autres pays de l'Union Soviétique. Fiat remporte la poule aux œufs d'or, comme souvent, la Mafia apportant généralement un soutien politico-financier. Dès le milieu des années 50 la production des modèles Campagnola, 1400, 1100 et 600 démarre. Les exportations sont autorisées par Fiat en 1965. Dès lors, Zastava

C'est un bloc de Ritmo (1500) qui est venu s'installer là pour sortir - au mieux de sa forme- 110 ch !

PASSEPORT TECHNIQUE

- ***MOTEUR***

Bloc Fiat Ritmo 110 ch, deux carbus double corps, filtres à air racing.

- ***CARROSSERIE/CHÂSSIS***

Arceau multipoints FIA. Caisse vidée. Barre anti-rapprochement avant. Suspensions racing. Jantes en 5.5x13, pneus Michelin N20 15-53/13.

- ***HABITACLE***

Baquets, harnais. Coupe-circuit. Platine porte-fusibles. Repose-pieds alu.

GUY MOERENHOUT RACING

OÙ S'ARRÊTERA-T-IL ?

Son nom est connu aux quatre coins du Globe dans les milieux des italiennes de course : compétiteur et préparateur depuis toujours, Guy s'est spécialisé Abarth par passion, puis, par affinités, s'est ouvert aux Fiat, Lancia et voitures des Pays de l'Est (à cause de Fiat…). Installés à Lier, en Belgique, les ateliers de Guy renferment une impressionnante collection de quelque 300 véhicules ! Pas tous en état de marche, certes, attendant pour certains une hypothétique restauration (c'est le cas de notre Yugo) mais tous à l'abri, parfaitement alignés, avec une documentation la plus complète possible. Guy vend - peu -, achète - trop -, et s'est forgé une clientèle passionnée qui sait chez quel sorcier de la mécanique italienne elle est tombée… Vous pouvez trouver toutes les informations, les voitures à vendre ou pas, et participer au forum de Guy sur le site www.abarth-gmr.be

ELLE N'EST PAS PRÊTE DE RETOURNER SUR UN RALLYE, MAIS ELLE A SURVÉCU GRÂCE À LA PERSPICACITÉ DE GUY MOERENHOUT.

y croit et décide de proposer sa propre version de la Fiat 128 avec une carrosserie spécifique : une malle bizarre entre tricorps et bicorps faisant hayon. On en verra chez nous, mais peu : on avait déjà les Lada et les Polski - des Fiat - pour rigoler. En 1980, dans la même idée, est lancée la Zastava Koral sur le marché domestique, rebaptisée Yugo 45 en Europe de l'Ouest : une Fiat 127 à la carrosserie cunéiforme inédite et spécifique. Vendue pour le prix d'une demie mobylette, la Yugo s'écoulera un peu partout et même aux USA (commercialisation par Bricklin qui avait tenté de produire et vendre une voiture de sport à portes papillon) !

SUCCESS STORY !

En France, c'est évidemment Chardonnet qui se chargera de l'importation de la bête à partir de 1983. La Yugo 45 doit son nom à sa puissance, 45 ch, délivrés par le 903 cm³ Fiat. Il s'en vend un peu moins de 2 000 exemplaires les premières années, avant que les premiers clients ne fassent état publiquement de la qualité redoutable du produit. L'aventure tournera court dans l'Hexagone, mais pas en Yougoslavie - qui devient la Serbie à la suite d'une guerre communautaire effroyable - au début des années 90 (production momentanément déplacée entre 1991 et 1993 dans les usines Innocenti en Italie). La Zasatava Yugo/Koral y sera produite jusqu'au 10 novembre 2008 (gros restyling en 2000), avec un chiffre final de 794 428 exemplaires ! Dont celui présenté ici, et dont on ne sait pas grand chose… Notre Yugo a intégré la démente collection de Guy Moerenhout - à Lier, en Belgique - presque par hasard, parce que l'opportunité de l'acquérir se présentait, sans qu'on sache grand chose de son histoire précédente. Vendue par Chardonnet à une dame dans le Doubs le 13 avril 1988, cette Yugo sera ensuite reprise par la concession Ford Est Auto de Besançon le 23 juillet 1999, certainement dans le cadre d'une reprise pour l'achat d'une Ford neuve. Cinq jours plus tard, elle a déjà un nouvel acquéreur ! Celui-ci veut en faire une voiture de compétition ! C'est même stipulé par le bon de vente de Est Auto qui se blinde à mort, compte tenu de l'état général « hors contrôle technique » de la puce yougoslave…

D'OÙ VIENT-ELLE, QUI EST-ELLE ?

Ensuite, c'est très flou. D'autres noms apparaissent dans l'histoire de course de cette voiture pas faite pour qui reçoit pourtant une préparation dans les normes du Groupe A, comme son dossier FIA en atteste ! Et d'ailleurs, les transformations semblent de très haut niveau, en témoigne l'arceau cage qui ne rigole pas, ou encore le moteur de Fiat Ritmo qui a trouvé refuge sous le capot, pour une puissance d'environ 110 ch ! Guy Moerenhout achètera cette voiture remisée depuis plusieurs années chez lui, en Belgique. Mais ce qu'il a pu en apprendre est un passé course qui se serait déroulé au Luxembourg. Il n'a pas eu le temps ou l'occasion de procéder à d'autres recherches (comme la présence du mot « Léopard » sur la bande pare-soleil…). Un sticker sur l'arceau atteste que l'auto à participer au rallyes Vosges-Saint Dié, mais quand ? Sortie de grange, poussiéreuse, pas trop rouillée mais fatiguée, notre Zastava Yugo Groupe A n'a pas encore livré tous ses secrets. Mais nos lecteurs de l'Est les plus aguerris sauront peut-être nous en dire plus