



FIESTA XR2 MK1
ZETEC 2 LITRES

PEUGEOT 203
V6 ALFA!



Mars Avril Mai 2022

Vintage
Racers

#42

Vintage

LE MAG' DES PISTONHEADS

Racers



FIAT 500
Hayabusa

Alpine A110

BLOC
TWINGO RS!



Abarth 1600 OT
Unique!



DRIFTEUSE
BMW E36



PISTARDE
240 Z



LANCIA
FULVIA REPLICA
GROUPE 4



SM
Maroc 71



Citroën
REINE africaine
2CV6
RAID 73



CX 2400
Sénégal 77

FRANCE: Vente au public - bimestriel N°42
FRANCE: 100% - BELUX: 7.80€ - CH: 11.60€ - IT: 9.90€
POLSKA: 10.00€ - PORTUGAL: 7.80€ - ROMANIA: 7.80€ - UKRAINE: 10.00€
POLSKA: 10.00€ - MAR: 7.80€ - TUNISIE: 7.80€ - CAN: 13.50€
L 15035 - 42 - F - 6.80 € - RD



« DEVANT LA FACTURE PROPOSÉE PAR ABARTH À FIAT, LE GÉANT TURINOIS DÉCIDERA FINALEMENT DE CONSERVER L'ENGIN À L'ÉTAT DE SIMPLE PROJET. »

la gamme 1500 - qui aurait dû servir de base mécanique - est ultra vieillissante, tant pour la berline que le coupé. La petite 850 vient d'être présentée et est assez populaire. Et puis son gabarit est un atout de poids. Abarth a déjà proposé ses kits OT 850 et OT 1000 (Omologata Turismo) sur cette base (54 ch, 150 km/h pour 982 cm3), là il faut tout de même passer à de l'artillerie nettement plus lourde... Heureusement le Sorcier a en atelier son 1600 bialbero équipant la barquette Tipo 139 au châssis dérivé de la... Fiat 850. Sur la Tipo 139, le 1600 pointu sort 172 ch ! Il suffit de l'adapter à la caisse

de la 850. Dans sa présentation de cette voiture - actuellement en vente dans son prestigieux garage Automobilia, à Reims -, Franco Lembo précise ceci : « C'est le projet n°108/02 démarré en décembre 1964. Son moteur Sperimentale de type X025-A.000 est une impressionnante pièce d'orfèvrerie avec ses deux arbres à cames en tête, son carter sec et ses deux double-corps Weber ». Cependant, la puissance est ramenée à 154 ch (pour une meilleure fiabilité sur une course plus longue qu'une simple côte), pour une vitesse de 220 km/h et 7 secondes pour le 0 à 100 km/h ! Evidemment,

tout est revu en conséquence, y compris l'emboutis de caisse pour pouvoir passer à l'arrière le gros 1600... Devant la facture proposée par Abarth à Fiat, le géant turinois décida finalement de conserver l'engin à l'état de simple projet : produire en série pour l'homologuer une telle auto aurait été un gouffre financier énorme avec nécessairement peu de ventes à la clé ! Domage, Abarth avait aussi un 2 litres de 204 ch disponible... Il sera d'ailleurs mis à l'œuvre sur « Il Mostro » : un coupé Fiat 850 Sport modifié, la OT 2000, avec une puissance réduite à 185 ch pour 240 km/h.

DES VICTOIRES, MAIS EN 1000

Finalement, Abarth se contentera de briller - beaucoup - en Tourisme seulement dans la catégorie 1000 avec ses TC (Championnat d'Europe 1965, avec Ed Swart, 1966 avec Carlo Baghetti, 1967, avec Willie Kauhsen, 1969, avec Marsilio Pasotti) qui en fin de carrière, pour leur dernière saison, affichaient 112 ch à 8 200 tr/mn pour 982 cm3 ! Les OT 1600 et 2000 ne rouleront jamais en championnat Tourisme mais restent aujourd'hui des Abarth mythiques et rares (une petite poignée d'exemplaires produits



FRANCO LEMBO, AUTOMOBILIA

Modèle unique

Avant tout passionné et fin connaisseur, Franco Lembo est un marchand bien connu pour savoir proposer d'extraordinaires et inestimables pépites, dont celle-ci : « Cette Abarth OT 1600 tipo 102 /B châssis 135/0003 est un exemplaire absolument unique, acheté au département Reparto Corse par un grand passionné de la marque en 1971. Cet unique propriétaire la restaure méticuleusement au fil des années, il explique qu'à l'époque le projet avait été commandé par Fiat à Carlo Abarth pour concurrencer l'Alfa Romeo GTA 1600, mais devant le prix exorbitant de celle-ci Fiat abandonna le projet. En effet cette bombinette coûtait deux fois le prix d'une Porsche 911 neuve. Il immatriculera plus tard à titre isolé le véhicule, donc cette incroyable Abarth circule sur la route. Le certificat Abarth et la facture d'achat d'époque sont disponibles, c'est une auto reconnue dans le milieu et non pas une recreation. » Avis aux intéressés : première main et matching numbers !



Restauration impeccable pour cette Abarth unique, visiblement utilisable même en famille !

Mangeuse d'Alfa GTA ?



Fiat Abarth 1600 OT (1965)

Dans la deuxième moitié des années 60, les Tourisme emportent le public de fans de sport automobile. Une catégorie « reine », les 1600 à 2 litres ! Celle qui met le feu aux poudres, c'est bien la Ford Cortina Lotus en 1963. Suivie par l'Alfa Romeo Giulia Sprint GTA qui va finalement imposer sa loi... Mais qui se souvient que Fiat et Abarth avaient l'intention de lui disputer sa place ?



« LA PUISSANCE EST RAMENÉE À 154 CH, POUR UNE VITESSE DE 220 KM/H ET 7 SECONDES POUR LE 0 À 100 KM/H ! »

L Le fameux programme Total Performance de Ford lancé en 1962 ne débouchera pas seulement sur la fameuse saga de la GT40, mais aussi sur la Cortina Lotus ! Fraîchement proposée dans la gamme anglaise de l'Ovale Bleu, cette gentille berline familiale passe alors directement chez Lotus - en lien avec Ford pour les moteurs de ses voitures - où Colin Chapman s'emploie à en faire une « MILF » automobile, en la dévergondant : 1600 double ACT, suspension arrière

corrigée pour lui permettre de limer la piste des circuits. Les résultats ne se font pas attendre : championne britannique en 1963 (pilotée par Jack Sears), en 1964 (Jim Clark), elle s'attaque en 1965 au Championnat d'Europe (toujours avec la patte intérieure avant levée à l'attaque des virages) qu'elle remporte avec John Whitmore. De quoi agacer les autres constructeurs européens, surtout Alfa Romeo, alors parmi les maîtres de la performance en Tourisme ! Le 18 février 1965 au salon d'Amsterdam, le Milanais présente alors la Giulia GTA

(Grand Tourisme Allégée), 745 kg (utilisation de Paraluman 25 pour les panneaux) pour 115 ch (double arbre double allumage)... En série. Evidemment, pour la version course on est au-delà. La GTA s'impose assez facilement (notamment le DRM allemand de 1966 à 1968), mais aussi bien sûr en Italie, en France, en rallyes aussi, en côtes beaucoup. La guerre est totale. Et l'étape suivante, c'est l'arrivée de BMW avec sa 1800 Ti/SA en 1965 également, avec là encore un gros palmarès ! Et là, vous vous demandez quand ce journaliste à deux balles va-t-il

enfin parler du sujet exposé en photos ? Justement ça vient...

PUISSANTE MAIS CHÈRE

Vous l'avez compris, la deuxième moitié des années 60 est une belle époque pour les Tourisme en circuit. Avec des catégories de cylindrée et des hiérarchies bien établies : si l'on évoque ici les 1600 voire les 2 litres (avec BMW), il faut savoir qu'une marque s'impose à chaque fois dans chaque cylindrée : les 1300 sont dévolues à la BMC Cooper S. Les moins de 1000, c'est Abarth. Avec ses dérivés de Fiat 600 (les

850 et 1000 TC et leur cohorte d'évolutions), le Scorpion domine la scène. De plus en plus soutenu et donc dirigé par Fiat, Karl Abarth se voit proposer en 1965 d'élaborer, comme ça, juste pour voir, une 1600 qui pourrait venir un peu bousculer l'Alfa GTA sur ses platebandes. La base choisie est alors le coach 850. Un drôle de choix mais finalement évident :

Les gros Weber, aussi beaux que performants !



PASSEPORT TECHNIQUE

● MOTEUR

4 cylindres en ligne 1 592 cm³ (86x68,5 mm), 154 ch à 7 600 tr/mn, 2 ACT, deux carburateurs Weber 45 DCOE. Boîte 5 vitesses.

● CARROSSERIE/ CHÂSSIS

Caisse renforcée et adaptée (jupe arrière). Quatre freins à disque. Jantes Campagnolo en 5 et 6x13. 780 kg.

● HABITACLE

Deux baquets, volant bois trois branches, compteur de vitesse rapporté, bloc instruments spécifique, pas de moquette.