

LA SAGA ABARTH, EXTRAIT DE LA COLLECTION SUISSE D'ENGELBERT MÖLL AU SALON RETROMOBILE

Relancée il y a dix ans, la marque italienne au Scorpion a damné le pion aux plus grandes marques au cours des Trente glorieuses. Cette aventure haute en couleur sera explorée, le temps du Salon Rétromobile, avec vingt-deux modèles extraits de la magnifique collection suisse d'Engelbert Möll.



La Collection Engelbert Möll
Crédits : Rémi DARGESEN



Fiat Abarth 1000 TCR (Radiale) 1968
Crédits : Rémi DARGESEN



Fiat-Abarth 2000 Sport SE010 4-fari 1968
Crédits : Rémi DARGESEN

CARLO ABARTH, UN PERSONNAGE !

Au royaume des sorciers de la mécanique, la France avait Amédée Gordini. L'Italie ? Carlo Abarth !

Le 15 novembre 1908, Dora Taussig, héritière d'une famille d'industriels du textile, met au monde un garçon au caractère bien trempé : Karl Abarth, plus connu sous le prénom de Carl. Dès l'adolescence, le jeune homme manifeste une forte attirance pour la mécanique et plus particulièrement les motocyclettes. Après avoir débuté chez l'artisan Castagna & C. à Vienne, son destin bascule, lorsqu'il rejoint l'atelier Motor Thun dirigé par le comte Thun. La défection d'un pilote de l'écurie lui vaut de se retrouver au grand prix de motocyclettes d'Autriche en avril 1928. Meilleur temps des essais libres et des qualifications : Karl ne manque pas son entrée dans le grand monde. Les dés étaient jetés et ce fut début d'une série de course où ses aptitudes de pilotes ne passèrent pas inaperçues. Sa notoriété dépasse les frontières de l'Autriche lorsqu'il gagne son pari d'aller plus vite que l'Orient-Express sur le tronçon Ostende-Vienne. En 1938, il est sollicité pour courir sous les couleurs de l'Italie, la patrie de son père revenu vivre à Merano, dans le Trentin. En 1946, Ferry Porsche lui accorde la représentation pour l'Italie du prestigieux Porsche Konstruktionbüro de Stuttgart. Avec le concours de l'ingénieur Rudolf Hruska, Abarth se retrouve ainsi propulsé sur le devant de la scène pour conduire l'accord conclu entre Porsche et Piero Dusio, le fondateur de Cisitalia, pour la conception d'une monoplace à moteur central.

LA NAISSANCE DE LA MARQUE ABARTH

Le 31 mars 1949, un notaire de Bologne enregistre l'association de Carlo Abarth et d'Armando Scagliarini sous l'entité Abarth & C. Le 17 juin, une filiale de la société se constitue au n°10 de la rue Trecate, à Turin. En guise d'indemnité de son ancien employeur, Carlo est parti avec cinq Cisitalia qu'il va modifier et engager en compétition sous la marque Abarth. Le cadeau de naissance de la marque ? Un blason frappé d'un scorpion sur fond rouge et jaune. Outre la conception et l'engagement de voitures de course, Abarth étend ses activités à la fabrication d'accessoires pour améliorer les performances des voitures de grande diffusion. L'artisan italien devient réputé pour ses systèmes de changement de vitesses au volant et ses collecteurs d'admission et ses pots d'échappement spéciaux.

1950 est une année importante pour la marque. C'est en effet la première participation aux Mille Miglia des Cisitalia transformées en Abarth. Verdict : une cinquième place au général.



Fiat-Abarth 750 Bialbero Record Monza 1959
Crédits : Rémi DARGESEN



Fiat-Abarth 2000 Monoposto World Record, 1966
Crédits : Rémi DARGESEN

Le salon de Turin, cette même année sert de rampe de lancement à la première véritable Abarth : la berlinette Tipo 204 A, tandis que le grand champion Tazio Nuvolari vante les mérites de la jeune société dans les publicités. Bertone, Ghia, Boano, Michelotti, Pininfarina, Vignale, Zagato, les plus grands carrossiers italiens, habillent les Abarth. Si Fiat fournit le plus souvent les bases mécaniques, Abarth flirte avec Alfa Romeo, Simca et Renault.

Un nouveau pas est franchi en 1956 avec le lancement de la Fiat Abarth 750 GT. Cette année-là, pour montrer que ses modèles n'ont rien à envier à la concurrence en termes de fiabilité et de sécurité, Abarth entreprend une campagne de records de vitesse qui se solde par une moisson de succès.

Les années soixante marquent l'ascension de la marque. Présent sur tous les fronts, le Scorpion est même chargé de concevoir la série de Porsche 356 Carrera 1600 GTL dessinée par Franco Scaglione. A partir de 1962, l'association avec Simca, cousin français de Fiat, donne naissance à une série de berlinettes très performantes. Quant aux Fiat 500 transformées en Abarth, elles animent les pelotons des championnats de voitures de Tourisme.

La consécration arrive en 1967 où la OT 1300 remporte la première place de la 1ère division du Championnat International des Voitures de Sport. 1967 est également marquée par la réalisation de la Fiat-Abarth 6000 Prototipo, une machine d'endurance animée par un V12 6 litres de 610 ch. Un changement de réglementation coupa les ailes de ce projet qui laissa place à des protos équipés de V8 de 3l litres.

Le 15 octobre 1971, le groupe Fiat annonce le rachat de la société Abarth. Le Scorpion devient ainsi le département compétition du groupe mais signe également les modèles sportifs de Fiat. Alors que les 131 Abarth rafflent les victoires en rallyes, Carlo Abarth s'éteint le 24 octobre 1979 à son domicile de Vienne. En 1981, Abarth est dissoute dans le groupe Fiat. Fin 1986, l'arrêt des programmes sportifs de Lancia, en endurance et en rallyes, signe la mise en sommeil d'une grande partie des activités du scorpion. Il faudra attendre le salon de Genève de 2007 pour voir renaître la marque.

INFORMATIONS PRATIQUES

Dates : du mercredi 7 au dimanche 11 février 2018 au Parc des Expositions de la Porte de Versailles

Horaires : mercredi et vendredi de 10h à 22h, jeudi, samedi et dimanche de 10h à 19h

Tarifs : 20 €, gratuit pour les moins de 12 ans

Attention ! Avant-première presse le mardi 6 février de 19h à 22h.

Contacts Presse :

ZMIROV COMMUNICATION
64, rue Jean-Jacques Rousseau 75001 Paris
www.zmirov.com

Doriane RAFFIN ou Anne-Gaëlle JOURDAN
Tél : 01 76 53 71 18
retromobile@zmirov.com