

Trappes, le 27 janvier 2017

FCA Heritage s'expose pour la première fois à Rétromobile

- FCA Heritage, département de Fiat Chrysler Automobiles en charge de la promotion du patrimoine des marques italiennes du groupe, est présent pour la première fois au Salon Rétromobile (8-12 février 2017)
- Alfa Romeo, Fiat, Lancia et Abarth y exposeront 8 modèles de collection
- L'Abarth 124 spider, symbole du lien indéfectible entre passé et présent, trônera également sur le stand (hall 1 - K 048)
- Le site www.fcaheritage.com, dédié à l'histoire et au patrimoine des quatre marques italiennes, sera mis en ligne à l'intention de tous les passionnés



Jeep





FCA Heritage, le département du groupe dédié à la promotion du patrimoine des marques italiennes de FCA, participera pour la première fois au Salon Rétromobile 2017 qui se tiendra au Parc des Expositions de la Porte de Versailles à Paris du 8 au 12 février prochains (hall 1 – K 048). Pour l'un des événements européens majeurs consacré à la voiture et la moto de collection, FCA Heritage exposera, sur son tout nouveau stand de 300 m², huit modèles de collection des marques Fiat, Abarth, Alfa Romeo et Lancia. Le stand reproduit l'atmosphère si particulière des garages des années 50 à travers le choix des matériaux et des photos montrant les équipements que l'on trouvait dans les ateliers mécaniques à cette époque.

Chaque marque présentera deux voitures de collection afin de mettre en parallèle un modèle de production et son prototype ou dérivé de petite série. Le public pourra ainsi apprécier autant la rareté de prototypes uniques, telles l'Alfa Romeo 2600 SZ Prototipo de 1963, la Lancia Loraymo de 1960 ou l'Abarth 1000 Monoposto Record, que redécouvrir leur version de production classique, à l'exemple de l'Alfa 2600 Sprint de 1962, la Lancia Flaminia Coupé de 1958 ou l'Abarth 1000 Bialbero de 1963. Pour sa part, Fiat mettra en avant une Fiat 500 D de 1964 et la sympathique et rarissime version Gamine de 1968 développée par Vignale. Une manière de rappeler que cette année 2017 marque le 60^{ème} anniversaire du mythique "pot de yaourt".

Les nouveautés lancées par le groupe FCA savent aussi puiser leur inspiration et leur légitimité dans une histoire riche et glorieuse. L'Abarth 124 spider, nouveau modèle qui incarne parfaitement l'âme sportive et l'excellence technique de la marque au scorpion, sera également en vedette sur le stand.

Signalons par ailleurs qu'en marge du Salon Rétromobile, un tout nouveau site dédié au patrimoine du groupe sera mis en ligne : www.fcaheritage.com. Ce nouveau portail, pour le moment disponible en italien et prochainement en Français, est la vitrine online du département FCA Heritage et le point de rencontre pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire, aux événements et initiatives consacrés aux modèles classiques des marques italiennes du groupe FCA. Sur ce site, les passionnés ou possesseurs de Fiat, Abarth, Lancia et Alfa Romeo classiques pourront progressivement découvrir de nouveaux services, s'inscrire à une newsletter dédiée mais aussi transmettre en ligne une demande de certificat d'origine. Les possesseurs de Lancia et d'Abarth pourront aussi recourir au service de restauration et de certification d'authenticité proposés par FCA Heritage.

Modèles exposés :

Alfa Romeo 2600 Sprint (1962) :

Les lignes élégantes de la 2600 Sprint sont dues à Giorgietto Giugiaro, alors chez Bertone, et reprennent les formes de la 2000 Sprint, ne s'en distinguant que par une prise d'air sur le capot qui rend l'ensemble plus agressif. Les codes stylistiques de ce modèle allaient par la suite atteindre leur parfaite maturité dans le coupé Giulia GT de 1965, le fameux coupé Bertone. Le moteur de la 2600 Sprint est un 6 cylindres en ligne double arbre en alliage léger de 2 584 cm³ qui, grâce à ses 3 carburateurs double corps, atteint la puissance de 145 ch à 5900 tr/mn. Il permettait à la 2600 Sprint d'atteindre 197 km/h. Ce modèle était équipé d'une transmission à 5 rapports et de 2 puis 4 freins à disques. Son puissant six cylindres, d'une impressionnante souplesse, assurait un grand plaisir de conduite comme le prouvent les nombreux témoignages de l'époque qui soulignaient notamment le grand confort des suspensions, la douceur d'utilisation et les qualités de freinage du modèle. Certaines versions spécifiquement équipées ont été utilisées par les forces de l'ordre (surnommées "les Panthères") mais la carrière sportive du modèle fut marginale du fait de ses dimensions généreuses et de sa grosse cylindrée qui en faisait plus une voiture de grand tourisme. Au total, 6999 Alfa Romeo 2600 Sprint furent produites jusqu'à 1966.



2600 Spint



2600 SZ Prototipo

Alfa Romeo 2600 SZ Prototipo (1963) :

A la suite de la présentation des 2600 Berlina, Sprint et Spider, la première apparition d'un prototype signé Zagato eut lieu sur le stand du carrossier au Salon de Turin 1963. L'empattement - plus court - était repris du 2600 Spider et la carrosserie se caractérisait par ses formes effilées allant à l'essentiel, avec un arrière tronqué comme sur les voitures de compétition et une face avant très originale et caractéristique, dominée par une calandre de grande dimension.

Un prototype, de couleur jaune, fut présenté l'année suivante au même salon de Turin sur le stand Alfa Romeo alors que la version définitive fut dévoilée au Salon de Francfort 1965. Sur cette dernière, la

carrosserie était largement modifiée, surtout sur la face avant sur laquelle la calandre fut agrandie à l'extrême et positionnée plus haut. Les optiques étaient quant à eux plus verticaux alors que les prises d'air du capot disparaissaient pour être intégrées derrière les pare-chocs. Le prototype recevait le 6 cylindres en ligne de 145 ch identique au coupé de série. Il en fut produit 105 exemplaires.

Nuova Fiat 500 D (1964)

Un mois après le lancement de la Fiat 600D, Fiat commercialisa la Nuova Fiat 500 D. Elle fut produite à plus de 640 000 exemplaires de 1960 à 1965. Elle se distinguait extérieurement de la Nuova 500 L par ses optiques avant et arrière et son toit ouvrant (toujours en toile) plus court. La cylindrée de son moteur deux cylindres était portée à 499,5 cm³ (contre 479 cm³ pour la 500 N) en adoptant la course et l'alésage du moteur de la version Sport qu'elle remplaçait. Sa maniabilité en ville et ses performances honnêtes, associées à une excellente tenue de route bien aidée par la précision de la direction et un bon freinage, en ont fait un véhicule d'autant plus apprécié que sa consommation s'avérait globalement raisonnable. A cette époque, la Fiat 500 D avait le privilège d'être le seul modèle du marché français affiché à moins de 5 000 Francs. Modèle exposé : collection privée.



Fiat 500D



Fiat 500 Gamine

Fiat 500 Gamine (1968)

Au milieu des années 60, les designers relancent la mode des carrosseries néo- rétro pour séduire une clientèle jeune et anticonformiste, sensible à l'alliance de la nostalgie et de la modernité.

Dans cet esprit, Alfredo Vignale avait dévoilé, au Salon de Paris 1967, un minuscule spider de ce genre : la Gamine. Réalisé à partir d'une Nuova 500 F, ce jouet en conservait toutes les caractéristiques techniques et n'en différait que par les points suivants : plate-forme renforcée avec des tubes d'acier, longerons latéraux soudés à deux semi-couronnes tubulaires formant l'habitacle. La Gamine fut produite à 400 exemplaires entre 1967 et 1971 et était vendue 7 000 Francs à l'époque. Modèle exposé : collection privée.

Lancia Flaminia Coupé (1958)

La voiture définitive fut dévoilée au Salon de Turin en Novembre 1958 pour une production lancée en janvier 1959. Précisons néanmoins que la "Florida II", connue pour être le prototype de la Flaminia Coupé, avait été dévoilée au Salon de Genève 1958 sur le stand Pininfarina.

Sur le plan technique, le châssis du Coupé est plus court de 12 cm que celui de la berline Flaminia. Le Coupé a reçu trois versions du 6 cylindres en alliage léger : un 2.5 l de 119 ch, une version à carburateur triple corps développant 128 ch et un 2.8 l de 140 ch. Parmi les équipements disponibles, on trouvait des freins à disque ainsi que la climatisation à partir de 1960, équipement plutôt rare sur les modèles italiens de l'époque. En 1961, l'arbre de transmission est devenu unique et non plus séparé en deux. Selon les motorisations, la vitesse de pointe atteignait 170 km/h, 178 km/h ou 180 km/h.

La carrosserie dessinée et réalisée chez Pininfarina, est un coupé deux portes à 4 vraies places. Le modèle se distingue par sa ligne élégante, sportive et chic et dispose d'une prise d'air assez volumineuse sur le capot. Le modèle a été produit jusqu'à 1967 à 5 236 exemplaires.



Lancia Flaminia Coupé



Lancia Flaminia Loraymo

Lancia Flaminia Loraymo (1960)

Cet exemplaire unique, basé sur un châssis de Lancia Flaminia Coupé, a été conçu par le designer industriel Raymond Loewy, connu pour avoir dessiné, entre autres, la fameuse bouteille Coca Cola et le logo Lucky Strike. Raymond Loewy, Américain d'origine française, a également oeuvré pour la marque Studebaker et pour certains constructeurs de trains. Il a dessiné ce modèle unique pour son usage personnel et l'a fait réaliser par le carrossier turinois Rocco Motto.

La voiture, présentée lors du Salon de Paris en octobre 1960, était de couleur ambre foncée métallisé, une teinte qui surprend encore aujourd'hui. Le modèle a été baptisé Loraymo, contraction des noms et prénoms du designer qui correspondait également à la signature télégraphique du Studio Loewy.

Parmi les caractéristiques esthétiques les plus marquantes, la large grille de calandre enfermée dans une structure en acier chromé servant de pare-chocs. La position des phares, en arrière de la calandre, et les

anti-brouillard déportés offrent un regard très singulier. La ligne de caisse, avec ce trait légèrement incurvé en son milieu, est un effet « en bouteille de Coca-Cola » conçu pour améliorer l'aérodynamique de la voiture. On peut noter aussi l'absence de bouton d'ouverture du coffre, celle-ci étant commandée depuis l'habitacle. Dernier détail moderne repris plus tard sur la mythique Lancia Stratos, le spoiler installé à l'arrière du toit réduisait sensiblement les turbulences aérodynamiques. Ce prototype unique est fonctionnel est équipé du moteur 2.5 l amélioré par Nardi et développant 150 ch.

Fiat Abarth 1000 Monoposto Record (1960)

La Fiat Abarth 1000 Pininfarina, fruit de la collaboration entre Fiat, Abarth, Pininfarina et l'Ecole Polytechnique de Turin, présentait une structure portante tubulaire inédite et une carrosserie qui a fait l'objet d'une étude poussée en soufflerie.

Pour faire une grande démonstration de la fiabilité et des performances du nouveau moteur bialbero de 1000 cm³, Carlo Abarth décida de mettre la voiture à l'épreuve du circuit de Monza du 28 septembre au 1^{er} octobre 1960 pour établir de nouveaux records internationaux dans la catégorie G (de 751 à 1100 cm³). Pas moins de neuf pilotes prirent place successivement à son volant pendant trois jours pour fixer de nouveaux records internationaux sur 12 h, 24 h, 48 h, 2 000 miles, 5 000 km, 5 000 miles et 10 000 km. La quête de titres continua jusqu'au 1^{er} octobre lorsque la Fiat Abarth 1000 monoplace décrocha le record sur 72 h, parcourant 13 441,4 km à la vitesse moyenne de 186,687 km/h.

La monoplace fut conçue dans les ateliers de Carlo Abarth pour les parties châssis, moteur et toute la mécanique. La carrosserie fut quant à elle dessinée par Pininfarina.



Carlo Abarth en 1965

Abarth 1000 Bialbero (1963)

Si le design et les performances de la 1 000 Bialbero sont ceux d'une véritable voiture de course, le châssis et les organes mécaniques principaux sont ceux de la Fiat 600, voiture populaire qui a motorisé l'Italie dans les années 50. C'est pourquoi la Bialbero est emblématique des qualités de Carlo Abarth en tant que préparateur et permettait à Fiat de montrer le potentiel de développement de ses modèles.

La culasse à deux arbres à cames en tête, conçue en collaboration avec l'ingénieur Gioachino Colombo, fut facilement montée par Carlo Abarth sur le moteur de la Fiat 600 sans adaptation particulière. Le premier moteur bialbero, d'une cylindrée de 747 cm³, fit ses débuts en 1957. A l'automne 1960, la cylindrée de ce moteur fut portée à 982 cm³ et fut montée pour la première fois sur la monoplace « da record » qui est exposée à Rétromobile. La même année, au Salon de Turin, Abarth révéla sa nouvelle berlinette de course 1000 Bialbero carrossée par Zagato. En 1961, la collaboration entre Abarth et Zagato prit fin et, les trois années suivantes, la voiture subit quelques modifications aérodynamiques et porta donc la mention « Carrozzeria Abarth ».

L'exemplaire exposé à Rétromobile fait partie des modèles produits à partir de 1963 par la carrosserie Sibona & Basano qui effectua des modifications aérodynamiques touchant principalement à l'avant et l'arrière mais aussi aux ailes, élargies pour accueillir des pneumatiques plus larges. Cette version modifiée permit à Carlo Abarth de remporter pour la 2^{ème} fois consécutive le titre constructeurs du championnat du monde GT dans la catégorie 1000. Le moteur quatre cylindres de près d'un litre de cylindrée développait une puissance de 104 ch à 8 000 tr/min et permettait à la voiture d'atteindre la vitesse maximale de presque 220 km/h. Modèle exposé : collection privée.



Abarth 1000 Bialbero



Fiat Abarth 1000 Monoposto Record

Nouvel Abarth 124 spider

Le nouvel Abarth 124 spider rend hommage à l'histoire de Carlo Abarth et incarne parfaitement les valeurs essentielles de la marque au Scorpion : performance, savoir-faire et excellence mécanique.

Pour une performance dynamique exceptionnelle, le roadster deux places est équipé d'un différentiel autobloquant mécanique de série. La majeure partie du poids est concentrée entre les essieux, et le moteur est installé derrière l'essieu avant pour garantir une agilité optimale et une sensation de conduite exceptionnelle.

Une mécanique sophistiquée et l'utilisation de matériaux spéciaux ont permis de contenir le poids à quelques 1060 kg seulement, ce qui se traduit par un rapport poids-puissance de 6.2 kg/ch et une répartition optimale du poids qui assure des reprises et une agilité exceptionnelles.

Sous le capot se trouve le moteur essence turbocompressé à quatre cylindres de 1,4 litre doté de la technologie MultiAir. Sa puissance atteint 170 ch (soit environ 124 ch par litre) pour un couple 250 Nm. Sa vitesse de pointe atteint 232 km/h et le 0 à 100 km/h s'effectue en 6,8 secondes avec une boîte manuelle à six vitesses. Qui plus est, puisque le bruit du moteur est un élément indispensable sur tout véhicule Abarth, il est donc équipé de série d'un échappement Record Monza avec système bi-mode, capable de modifier le parcours du gaz d'échappement en fonction du régime du moteur, de garantir un couple constant et de générer ce vrombissement si caractéristique.

