

Heritage

Heritage est présent au salon Rétromobile avec les marques Abarth, Alfa Romeo, Fiat et Lancia.

- Du 1^{er} au 5 février 2023 se tient à la Porte de Versailles à Paris la 47^e édition du salon Rétromobile, le plus ancien salon de voitures d'époque en Europe,
- Parmi plus de 600 exposants présents cette année, le stand Heritage, sur lequel sont présentés quatre joyaux : une Alfa Romeo S.Z. (1989) et une Alfa Romeo 1900 Super Sprint (1956), une Lancia Rally 037 (1983), une Fiat-Abarth 850 TC (1964).
- Valoriser le patrimoine historique des marques Abarth, Alfa Romeo, Fiat et Lancia. Tels sont les objectifs de l'entité Heritage, qui propose ainsi de nouveaux services et opportunités aux passionnés de voitures anciennes. A l'instar des visites du Heritage Hub de Turin et du Museo Storico Alfa Romeo d'Arese, un programme de certification complet, des restaurations et bien d'autres services encore.

130 000 visiteurs attendus, plus de 600 exposants venus du monde entier et plus de 1 000 voitures exposées : tels sont les chiffres de la 47^e édition de Rétromobile à Paris, Porte de Versailles, le plus ancien salon de la voiture historique en Europe.

L'entité Heritage, créé à Turin en 2015 avec pour mission la conservation, la valorisation et la promotion du patrimoine historique des marques Abarth, Alfa Romeo, Fiat et Lancia met en avant des valeurs qui sont toujours d'actualité. A la fois en participant aux principaux événements internationaux, mais aussi en offrant de nouveaux services et opportunités aux amateurs de voitures anciennes.

Des services et des opportunités mis en évidence à travers les véhicules présents sur le stand : les **Alfa Romeo S.Z.** et **Alfa Romeo 1900 Super Sprint** rappellent ainsi les nouvelles procédures adoptées pour certifier l'authenticité des voitures classiques de la marque, en étroite coordination avec le Siège.

La **Lancia Rally 037**, qui fête cette année le 40^e anniversaire de sa victoire au Championnat du Monde des Rallyes, est habituellement exposée sur l'espace « L'ère du rallye » du Heritage Hub. Elle incarne la richesse de la collection historique des marques italiennes du groupe Stellantis, ouverte au public Via Plava, à Turin, dans le complexe industriel de Mirafiori. Le Heritage Hub s'étend sur une surface de 15 000 m² et abrite environ 300 voitures des trois marques Abarth, Fiat et Lancia, ainsi qu'un nombre important d'Alfa Romeo, d'Autobianchi et de Jeep. L'espace est ouvert à la visite via une [réservation en ligne](#). Il révèle un patrimoine historique inestimable, témoin d'une aventure qui a commencé il y a plus de 120 ans.

Enfin, la **Fiat-Abarth 850 TC**, acquise par Heritage en état « sortie de grange », va retrouver sa splendeur d'antan grâce à une restauration minutieuse et appliquée de la carrosserie, de la

Heritage

mécanique, de l'intérieur et de l'instrumentation, réalisée par les techniciens des Officine Classiche. La voiture est exposée en cours de restauration, témoignant de la qualité du travail effectué.

Examinons maintenant en détail les quatre bijoux exposés.

Alfa Romeo S.Z. (ES30), 1989

L'exemplaire exposé est unique. Cette voiture « *ex-works* », provenant du circuit d'essai de Balocco, où elle a été utilisée pour différentes expérimentations, fait partie des premiers exemplaires produits. Authentique voiture laboratoire, elle est si différente des autres SZ réalisées par la suite qu'elle peut être considérée comme un prototype.

Il s'agit d'un projet ambitieux, nommé ES30, ou « *Experimental Sportcar 3.0 litres* », né de la volonté d'Alfa Romeo de réaffirmer sa longue tradition de voitures sportives à traction arrière, en utilisant toutefois les nouvelles technologies, et en confiant la production d'un millier d'exemplaires au carrossier Zagato, lequel les assemblait en banlieue de Milan.

Ainsi est née l'Alfa Romeo S.Z. (Sprint Zagato), une voiture de sport racée aux lignes agressives et sans pareil. Montée sur un soubassement en acier, la carrosserie extérieure est réalisée en matériaux composites, tandis que le plancher et la mécanique sont dérivés de l'Alfa Romeo 75 de compétition (Groupe A), avec un moteur V6 de trois litres porté à 207 ch. pour une vitesse maximale de 245 km/h. En plus des nouvelles fibres composites utilisées pour la carrosserie, l'utilisation des premiers systèmes de conception et production appelés CAD/CAM (*Computer Aided Design, Computer Aided Manufacturing*) est elle aussi inédite. L'utilisation de cette technologie permet pour la première fois de réduire sensiblement les délais de conception mais surtout les améliorations et les modifications en cours de projet.

La voiture exposée a été entièrement démontée et a fait l'objet d'une restauration poussée chez Officine Classiche. La carrosserie a été décapée et traitée. L'intérieur a été entièrement rénové, selon une approche conservatrice. Le réservoir de carburant a été nettoyé à l'aide d'un traitement spécial. Le moteur a également fait l'objet d'un contrôle approfondi et d'une révision générale. Quant aux jantes, elles ont bénéficié d'un nettoyage complet, préservant leur originalité.

Alfa Romeo 1900 Super Sprint, 1956

En 1955, la 1900 Sprint est remplacée par la version « Super Sprint », restée en production jusqu'en 1958 pour un total de 599 unités. Très similaire au modèle qui l'a précédé, la 1900 Super Sprint présente une nouvelle boîte de vitesses à cinq rapports, toujours au volant, mais avec des rapports plus courts. Les composants mécaniques sont les mêmes que sur la berline 1900 Super T.I., avec une cylindrée de 1975 cm³, et deux carburateurs à double corps inversé. Le moteur, à quatre cylindres en ligne, délivrait 115 ch. à 5500 tr/min pour une vitesse de pointe de 190 km/h.

Heritage

Toute l'élégance d'Alfa Romeo est contenue dans le dessin de la carrosserie Touring, lequel, associée à la recherche sur les matériaux, confère à la voiture ces caractéristiques de légèreté et de faible coefficient aérodynamique, optimales pour de hautes performances en compétition.

Grâce au certificat d'origine émis par Heritage - Alfa Romeo Classiche, nous pouvons confirmer que l'exemplaire exposé sur le stand a été produit le 14 juillet 1956 et vendu 3 jours plus tard, à Paris. Sa teinte de caisse comme son moteur sont d'origine.

Lancia Rally 037 Groupe B, 1983

Pour les saisons de compétition des années 1982-83, Lancia, avec l'aide d'Abarth, met au point l'évolution de la Lancia Rally également connue sous le nom de code "projet 037" et présentée au Salon de l'Automobile de Turin en 1982. A cette époque, pour obtenir l'homologation en Groupe B, il faut que la marque construise 200 exemplaires de route.

Avec un moteur 4 cylindres à double arbre à cames doté d'un compresseur volumétrique et installé en position centrale longitudinale pour une meilleure accessibilité, qui développe entre 260 et 305 ch en fonction de la cylindrée (de 1 995 à 2 111 cm³), la Rally 037 est une voiture performante, à la tenue de route exceptionnelle et au design signé Pininfarina. La cellule centrale de la 037 est une structure monocoque en aluminium. Pour conserver de la légèreté, la carrosserie est réalisée en polyester et fibres de kevlar et surtout, elle est entièrement démontable, ce qui permet un accès aisé aux organes de la voiture, essentiel pour une voiture de course.

La version de course fait ses débuts au Rallye Costa Smeralda en avril 1982, et court officiellement lors de la saison 1983 - dominant le Championnat du Monde dès la première course au Rallye de Monte-Carlo, remporté par Walter Röhrl. La même année, malgré la concurrence féroce des nouveaux modèles Audi Quattro à quatre roues motrices, la Lancia Rally 037 remporte le titre Constructeurs au Championnat du Monde 1983 et la deuxième place au Championnat du Monde des Pilotes (avec Walter Röhrl). Elle reste dans l'histoire du Championnat du Monde des Rallyes comme la dernière voiture de course à 2 roues motrices à remporter le titre suprême.

Elle remporte également les Championnats d'Italie et d'Europe - pilotée par Miki Biasion, qui n'a alors que 25 ans.

Au total, 53 Lancia Rally 037 ont été préparées pour la course au fil des ans. L'arrivée de la Lancia Delta S4 en 1985 marque la fin de sa carrière après 6 victoires en Championnat du Monde des rallyes et une trace indélébile dans l'histoire de la course automobile.

Cette voiture fait partie de la collection Heritage. Elle est exposée au Heritage Hub de Turin. Elle est présentée dans sa livrée la plus iconique aux couleurs Lancia Martini.

Heritage

Fiat-Abarth 850 TC, 1964

Ce très rare exemplaire de Fiat-Abarth 850 TC, basé sur la Fiat 600, est en cours de restauration méticuleuse réalisée par l'Officine Classiche Heritage. La carrosserie est présentée sans garnitures et sans sièges pour permettre d'apprécier le travail de restauration.

Le soin maniaque avec lequel Carlo Abarth a redessiné les parties mécaniques et le châssis, démontre le caractère sportif de cette voiture. A l'instar de chacune des bielles des 4 pistons, rééquilibrée en insérant des poids microscopiques en titane à l'intérieur de la pièce, et qui porte chacune la signature autographe de l'opérateur ayant effectué le travail.

La Fiat-Abarth 850 TC est la première voiture du Scorpion à arborer le badge « Turismo Competizione ». Une voiture familiale tranquille transformée en voiture de course agile, légère et nerveuse qui a remporté de nombreuses courses européennes. En partant de la Fiat 600 D, dotée d'un quatre cylindres en ligne de 767 cm³ et en passant à un alésage de 62,5 et à une course de 69 mm, Abarth augmente la cylindrée de son modèle jusqu'à atteindre les 847 cm³. D'où le nom de la voiture qui adopte la cylindrée : 850 TC.

La voiture ainsi transformée atteint les 140 km/h, ce qui nécessite une intervention sur le système de freinage et le remplacement des tambours par des disques sur les roues avant. En outre, les 600 traitées par Abarth changent rapidement d'aspect : des radiateurs à huile apparaissent sous - puis à la place - du pare-chocs avant, et pour refroidir davantage le moteur de plus en plus puissant, le capot arrière est maintenu en position haute grâce à des supports (pour générer également de l'appui lors des courses sur circuit), préfiguration de ce qui deviendra l'aileron arrière, autre signature des volcaniques Abarth.

Les succès sur piste ne se font pas attendre, notamment dans les courses d'endurance, lesquelles mettent en évidence les performances, mais aussi la fiabilité de la 850 TC.

Enfin, il convient de noter que l'exemplaire exposé sur le stand a une histoire particulière : la voiture a en effet appartenu à la *Guardia di Finanza*, qui l'utilisait comme voiture banalisée pour la prévention et la répression de la contrebande.

Poissy, le 24 janvier 2023.