



Châssis tubulaire à treillis et moteur central ou carrosserie en tôle et moteur en porte-à-faux arrière ? C'est l'éternelle pointe de discorde technique entre le designer automobile Mario Colucci et l'homme d'affaires Carlo Abarth, mais elle ne compromettra jamais le rapport professionnel entre les deux, fondé sur une confiance mutuelle et sincère.

Le designer Mario Colucci arrive chez Abarth en 1958 en provenance d'Alfa Romeo. L'ingénieur est transféré temporairement à Turin lorsque les deux sociétés signent un accord pour travailler à la création d'une nouvelle voiture de course : l'Alfa Romeo Abarth 1000.

Le projet devait présenter des solutions techniques innovantes pour Abarth apportées par le technicien de l'usine de Portello, en particulier le châssis tubulaire en treillis. Malheureusement, le coupé présenté sur le stand Bertone au Salon de l'Automobile de Turin reste un prototype mais, à l'époque, Carlo Abarth pressent l'utilité de l'approche technique de Colucci pour son entreprise. Il le convainc donc de quitter Alfa Romeo en lui promettant un nouveau rôle important chez Abarth, celui de directeur technique.

La relation entre Abarth et Colucci s'est construite sur un fort respect mutuel, malgré leurs approches différentes des aspects techniques de la conception. Abarth, qui était attaché à la configuration Porsche, favorisait les véhicules à carrosserie en acier et à moteur en porte-à-faux arrière. Colucci, quant à lui, préférait les véhicules dotés d'un châssis tubulaire en treillis, avec le moteur au centre de la voiture. Les raisons de la vision différente d'Abarth étaient également d'ordre économique : il pensait que sa solution était moins chère et donc plus rentable pour son entreprise.

Par conséquent, deux concepts opposés de voitures de courses ont vu le jour chez Abarth : l'un était le véhicule avec un châssis en treillis tubulaire et un moteur au centre, et l'autre, fait de tôle emboutie, comportait un moteur en porte-à-faux arrière. Le développement alterné des deux solutions devient

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

le leitmotiv des conceptions d'Abarth tout au long des années soixante. Même les pilotes d'essai, dont les opinions étaient tout aussi partagées, en fonction de leur point de vue personnel, penchaient pour l'une ou l'autre des deux solutions, rendant impossible de déterminer quelle architecture était supérieure.

La première tâche qu'Abarth confie à Colucci en 1960, est la conception d'un Sport Prototype - une voiture de course légère et puissante, avec une carrosserie ouverte de spider biplace - dans lequel l'ingénieur peut laisser libre cours à sa créativité. Le résultat est la première Fiat Abarth Sport Spider, avec un châssis treillis en tubes d'acier et un moteur central. Sur le même châssis, des moteurs de différentes cylindrées couplés à différentes transmissions sont testés, dont certains sont fabriqués par Fiat et d'autres par le constructeur français Simca, avec lequel Carlo Abarth entretient des relations techniques et commerciales suivies.



Après une série de hauts et de bas, le tournant arrive en 1966 avec le projet SE04, pour la Fiat Abarth 1000 SP, où 1000 indique la cylindrée en centimètres cubes et SP signifie Sport Prototype. Carlo Abarth reconnaît la bravoure de Colucci, qui a su concevoir le véhicule en utilisant des solutions simples et économiques, afin de le rendre accessible aux gentlemen drivers, auxquels la 1000 SP est principalement destinée.

La nouvelle 1000 SP a pris la piste avec l'équipe officielle d'Abarth Racing et les nombreux excellents résultats qu'elle a obtenus dans des courses prestigieuses se sont avérés être le meilleur moyen publicitaire possible pour promouvoir le véhicule auprès des gentlemen drivers.

Le Sport Prototype était animé par l'énième évolution du moteur Abarth à deux arbres à cames construit sur la base de la Fiat 600. Ce moteur, situé derrière le conducteur, développait une puissance

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

de 105 CV à 8000 tours/minute. Compte tenu de sa cylindrée inférieure à un litre (982 cm³), le moteur aurait eu une puissance spécifique supérieure à 100 CV/litre.

Cette valeur était considérablement élevée pour l'époque, si l'on tient compte du fait que la 1000 SP était conçue pour exceller aussi bien dans les courses courtes en côte que dans les courses d'endurance longues et difficiles.

Son châssis léger et sa carrosserie en polyuréthane et en fibre de verre permettaient de supporter le poids à vide de 480 kg du véhicule, tout en assurant une vitesse maximale de plus de 220 km/h. Ses lignes simples, basses et aérodynamiques, notamment à l'avant, ont été rendues possibles grâce du radiateur sur les côtés. Une solution qui, dans un véhicule très bas, offrait une meilleure protection des tuyaux du radiateur. C'est ainsi que l'on retrouve la forme arrondie typique des passages de roues arrières, qui sont précédés de puissantes bouches d'aération. Le véhicule se caractérisait par un grand pare-brise panoramique en verre, condition indispensable pour obtenir l'homologation en tant que véhicule de sport dans le groupe 4.



Pour permettre aux premiers exemplaires de la 1000 SP de courir, Abarth a dû enregistrer les véhicules dans la catégorie dans laquelle concourent les Formules et les véhicules uniques : l'écart entre la proposition d'Abarth et la concurrence aurait pu facilement s'avérer insurmontable, mais ce ne fut pas le cas. Le premier succès important est obtenu lors de l'éprouvante course de 500 km sur le circuit du Nürburgring, le 4 septembre 1966 : l'Abarth 1000 SP, pilotée par Müller et Steinmetz, remporte la catégorie 1000 et se classe troisième au classement général. La course est remportée par Ernst Furtmayr - expert en courses de côte et vainqueur des championnats de montagne en Allemagne et en Autriche - sur une Abarth OT 1300.

L'écho de cette victoire retentit à nouveau quelques jours plus tard dans le Val d'Aoste : lors de la course de côte Aoste-Pila, comptant pour le championnat italien de montagne, le pilote italien Leo Cella remporte la catégorie 1000, en conduisant magistralement la nouvelle création d'Abarth. La nouvelle de ces deux succès surprenants commence à circuler et Abarth reçoit bientôt les premières commandes du véhicule. Après avoir produit 50 voitures, en mars 1968, Abarth obtient l'homologation Groupe 4 Sport / Classe 1000.



Et la 1000 SP continue à accumuler les succès, même aux mains de gentlemen drivers. Lado, originaire de Vénétie, remporte la première victoire dans la nouvelle catégorie, en gagnant la course de côte Stallavena-Bosco Chiesanuova sur les routes de son territoire, tandis que d'autres gentlemen drivers participent aux compétitions d'endurance. Les équipes Palazzoli/Bottalla et Pasotto/Grano remportent la catégorie lors des 1000 Km de Monza le 25 avril 1968. Bénéficiant de nombreux développements et transformations, le véhicule a continué à courir pendant plus d'une décennie, gratifiant de nombreux gentlemen drivers, dont certains attendaient longtemps avant de recevoir leur véhicule commandé à Abarth.

De cette façon, Carlo Abarth a atteint son objectif entrepreneurial de vendre un atout à ses clients, et Colucci a eu la satisfaction d'avoir conçu un véhicule selon ses propres convictions qui a également gagné la faveur de son patron même si leur désaccord concernant les deux solutions techniques ne sera jamais enterré et restera une source d'innovations pour la marque. La relation entre les deux hommes continuera à être fondée sur la confiance et le soutien mutuels, et Colucci continuera à contribuer au destin d'Abarth avec son ingéniosité technique pendant de nombreuses années.

Notre voiture : L'unique 1000SP des 24 heures du Mans.

L'Abarth 1000 SP châssis #SE04*0047 a pris le départ de l'épreuve mythique des 24 heures du Mans 1969. Edition remportée par Jacky Ickx, 24 ans (auteur de la célèbre marche au départ) associé à Jackie Oliver dans la Ford GT 40.

C'est la seule Abarth 1000SP ayant pris part à la course mancelle.



Sur les 109 voitures inscrites aux 24 heures du Mans 1969, seules 45... ont réussi à se qualifier Parmi elles le numéro 51 : l'Abarth 1000 SP engagée par l'Ecurie Fiat-Abarth France pour les pilotes italiens Maurizio Zanetti et Ugo Locatelli, et seulement 14 ont vu la ligne d'arrivée.

Dans la classe des prototypes jusqu'à 1150 cc, la petite Abarth avait pour principale concurrente, l'Alpine Renault A210 de Serpaggi-Ethuin, qui terminera à la 12ème place.

Malgré des essais prometteurs, l'aventure mancelle tourne court pour #SE04*0047, à cause d'un distributeur défaillant, provoquant un abandon prématuré au neuvième tour. Hormis cette participation malheureuse, Zanetti et Locatelli ont partagé le cockpit tout au long de la saison 1969.

En commençant par les 1000 km de Monza, la première course à l'issue de laquelle leur 1000 SP (aux couleurs de l'équipe du Jolly Club) est arrivée 14^{ème} et remporte la catégorie des prototypes Gr. 6 jusqu'à 1 000 cc. Les deux gentlemen drivers s'attaquent ensuite à la Targa Florio (44th OA), puis aux courses de côtes... Trieste-Opicina, Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Malegno-Borno. Au niveau international, en plus des 24 Heures du Mans, Zanetti conduit notre Abarth lors des 500 km du Nürburgring (13th OA) et la Coupe du Salon (2nd OA), tandis que Locatelli est au départ des 1000 km de Paris (14th OA).

En 1970, #SE04*0047 change de mains, achetée par Renzo Ruspa et Pier Giorgio Pelegrin. Parmi les courses les plus importantes on note à nouveau la Targa Florio (16th OA) et le « Circuito Mugello ».

Pendant cette période, la carrosserie a subi quelques modifications. La plus évidente est à l'arrière : afin d'améliorer l'aérodynamisme, de faciliter le refroidissement de la mécanique et gagner quelques précieux Kilos un nouveau capot court équipe désormais notre Abarth.

Lors du changement de mains suivant, la voiture franchi les frontières pour la France, achetée par le pilote de course Jean-Marie Lemerle.

Ce dernier fait entrer #SE04*0047 sous l'identité #SE04*0043 en modifiant le numéro de châssis, évitant par conséquent le paiement des taxes de douanes. Lemerle inscrira sa nouvelle acquisition dans de nombreuses courses de côtes et circuits routiers, circuit de Soisson, Course de Côte d'Autun etc...



En 2008, notre Abarth est présentée à Retromobile par Christophe Pund de la Galerie des Damiers. On la retrouve cette même année sur la piste Mancelle où elle fait un retour lors de Le Mans Classic entre les mains de Wolfi Zweifler collectionneur et pilote de voitures italiennes.

Quelques temps plus tard elle rejoint l'écurie de Pierre Mellinger, grand collectionneur de Ferrari qui engagera à nouveau la petite Abarth sur la piste du Mans, avant de la céder à son actuel propriétaire. Elle prendra une place de choix au sein de son musée privé et sortira lors de démonstrations et concours en France.

Aujourd'hui dans sa configuration Le Mans 1969, la voiture est dans un état de conservation incroyable tout en ayant bénéficié d'une restauration attentive de GPS Classic, la rendant parfaitement apte à briller lors de courses historiques telles que Le Mans Classic.

Un important dossier accompagne la voiture ainsi que son capot « court » de la saison 1970.

Tubular treillis chassis and central engine or sheet metal body and rear overhang engine?... This was the Eternal technical bone of contention between car designer Mario Colucci and businessman Carlo Abarth, but it would never compromise the professional relationship between the two founded on sincere, mutual trust



Designer Mario Colucci came to Abarth in 1958, from Alfa Romeo. The engineer was temporarily transferred to Turin when the two companies signed an agreement to work on creating a new racing car: the Alfa Romeo Abarth 1000. The design would feature innovative technical solutions for Abarth brought by the technician from the Portello plant, in particular the tubular treillis chassis. Unfortunately, the coupé presented on the Bertone stand at the Turin Motor Show remained a prototype but, at the time, Carlo Abarth sensed how useful Colucci's engineering approach could be for his company. He therefore convinced him to leave Alfa Romeo by promising him an important new role in Abarth, as its technical director.

Abarth and Colucci's relationship was built on strong mutual respect, despite their differing approaches to the technical aspects of design. Abarth, who was attached to the Porsche set-up, favored vehicles with a square steel body and rear overhang engine. Instead, Colucci preferred vehicles with a tubular treillis chassis, and the engine in the centre of the car. The reasons behind Abarth's different vision were also economic: he believed that his solution was cheaper and therefore more profitable for his company.

As a result, two different concepts of the racing car originated in Abarth: one was the vehicle with tubular treillis chassis and engine in the centre, and the other, made of stamped sheet metal, featured

Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

a rear overhang engine. The alternating development of both solutions became the leitmotiv of Abarth's designs throughout the sixties. And even the test drivers, whose opinions were equally as divided, depending on their own personal views, rooted for one of the two solutions, making it impossible to determine which architecture was superior.

The first task Abarth assigned to Colucci, in 1960, was that of designing a Sport Prototype - a lightweight and powerful closed-wheel racing car with a two-seater spider body - in which the engineer could let his creativity run wild. The result was the first Fiat Abarth Sport Spider, with steel tubular trellis chassis and central engine. Engines with different displacements coupled with various gears were tried out in the same chassis, including some made by Fiat and others by French manufacturer Simca, with which Carlo Abarth had ongoing technical and commercial relations.



After a series of ups and downs, the turning point arrived in 1966 with design SE04, for the Fiat Abarth 1000 SP, where 1000 indicated the displacement in cubic centimetres and SP stood for Sport Prototype. Carlo Abarth acknowledged Colucci's bravura in designing the vehicle using simple and cheap solutions that would make it a manageable option for gentleman drivers, to whom the 1000 SP was mainly targeted.

The new 1000 SP took to the racetrack with the official Abarth Racing team and the many excellent results it achieved in prestigious races proved to be the best possible advertising means for promoting the vehicle to gentleman drivers

The Sport Prototype was driven by the umpteenth evolution of the Abarth twin-cam engine built on the Fiat 600 base. The unit, located behind the driver, achieved a power output of 105 HP at 8,000 rpm. Considering its displacement of under a litre (982 cm³) the engine would have had a specific power in

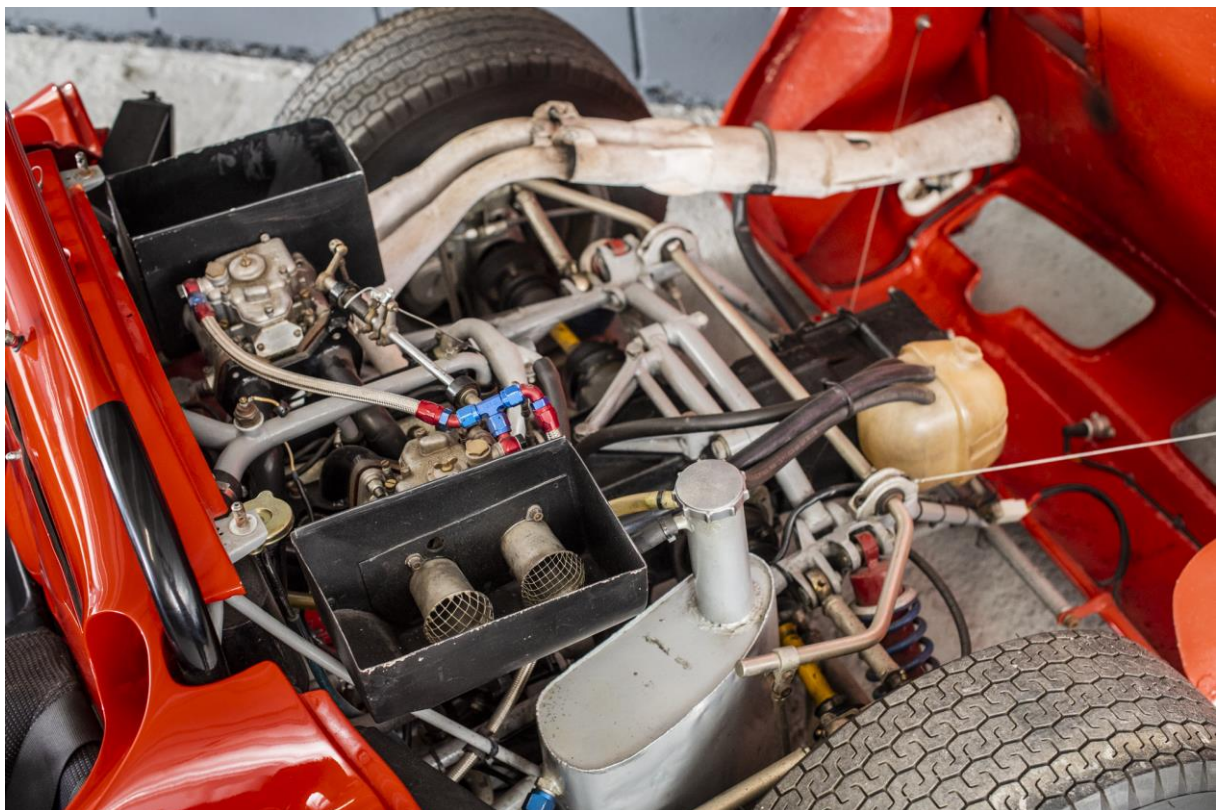
Historic Cars - www.historiccars.fr

cars@historiccars.fr

Gael Regent : +33626486171 – Guillaume Le Metayer : +33662119473

excess of 100 HP/litre. This value was considerably high for that period, also bearing in mind that the 1000 SP was designed to excel both in short uphill races and in long, hard, endurance races.

Its lightweight chassis and body in polyurethane and fibreglass held the 480 kg dry kerb weight of the vehicle, providing a maximum speed of over 220 km/h. Its simple, low, streamlined lines, especially at the front, were possible thanks to the fact that the radiator motor was located on the sides. A solution which, in a very low-lying vehicle, offered better protection for the radiator hoses. This resulted in the typical rounded shape of the rear mudguards, which were preceded by powerful air vents. The vehicle was characterised by a large panoramic glass windscreen, a prerequisite for obtaining homologation as a Sport vehicle in Group 4.

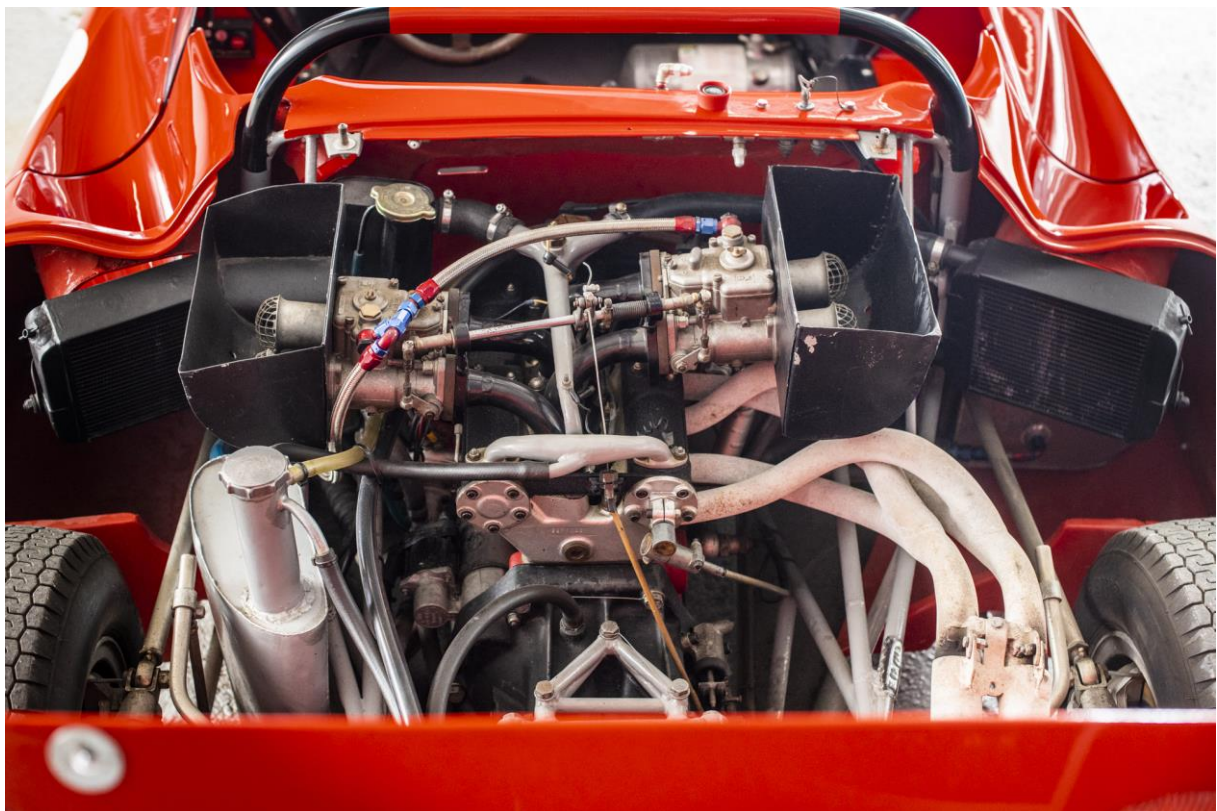


To enable the first specimens of the 1000 SP to race, Abarth had to register the vehicles in the category in which Formula and one-off vehicles competed: the gap between the Abarth proposal and the competition could easily have proved insurmountable, but this was not the case. The first important success was achieved at the gruelling 500 km race on the Nürburgring track, on 4 September 1966: the Abarth 1000 SP, driven by Müller and Steinmetz, won the 1000 category outright and came third overall. The race was won by Ernst Furtmayr - expert uphill racer and winner of the Mountain Championships in Germany and Austria - in an Abarth OT 1300.

The echo of that victory again reverberated just a few days later in Valle d'Aosta: at the Aosta-Pila uphill race, which counted towards the Italian Mountain Championship, Italian driver Leo Cella won the 1000 category, masterfully driving the new Abarth creation to victory. Word of these two surprising successes began to get around and Abarth soon began receiving its first orders for the vehicle. After producing 50 cars, in March 1968, Abarth was able to obtain Group 4 Sport/ Class 1000 homologation.

And the 1000 SP kept on racking up successes, even in the hands of gentleman drivers. Veneto-born driver Lado took home the first victory in the new category, winning the Stallavena-Bosco Chiesanuova uphill race on the roads of his home territory, while other gentleman drivers also contended in the endurance competitions. The Palazzoli/Bottalla and Pasotto/Grano teams won the class at the 1000 Km in Monza on 25 April 1968. Benefiting from numerous developments and transformations, the vehicle continued racing for over a decade, gratifying many gentleman drivers, some of whom would happily wait a long time to receive their vehicles ordered from Abarth.

In this way, Carlo Abarth fulfilled his entrepreneurial goal of selling his customers a trump card, and Colucci experienced the satisfaction of having designed a vehicle according to his own beliefs that also won the favour of his boss. However, their bone of contention regarding the two technical solutions would never be buried. One vehicle that could be considered a Solomonian blend of their two diverging visions was the 1967/68 Abarth 2000 Sport Tipo SE010. Built on a lightweight tubular "Colucci-style" chassis, it was fitted with a rear overhang engine, as favoured by Carlo Abarth. The relationship between the two men would continue to be built on mutual trust and support, and Colucci would continue contributing to the destiny of Abarth with his technical ingenuity for many years to come.

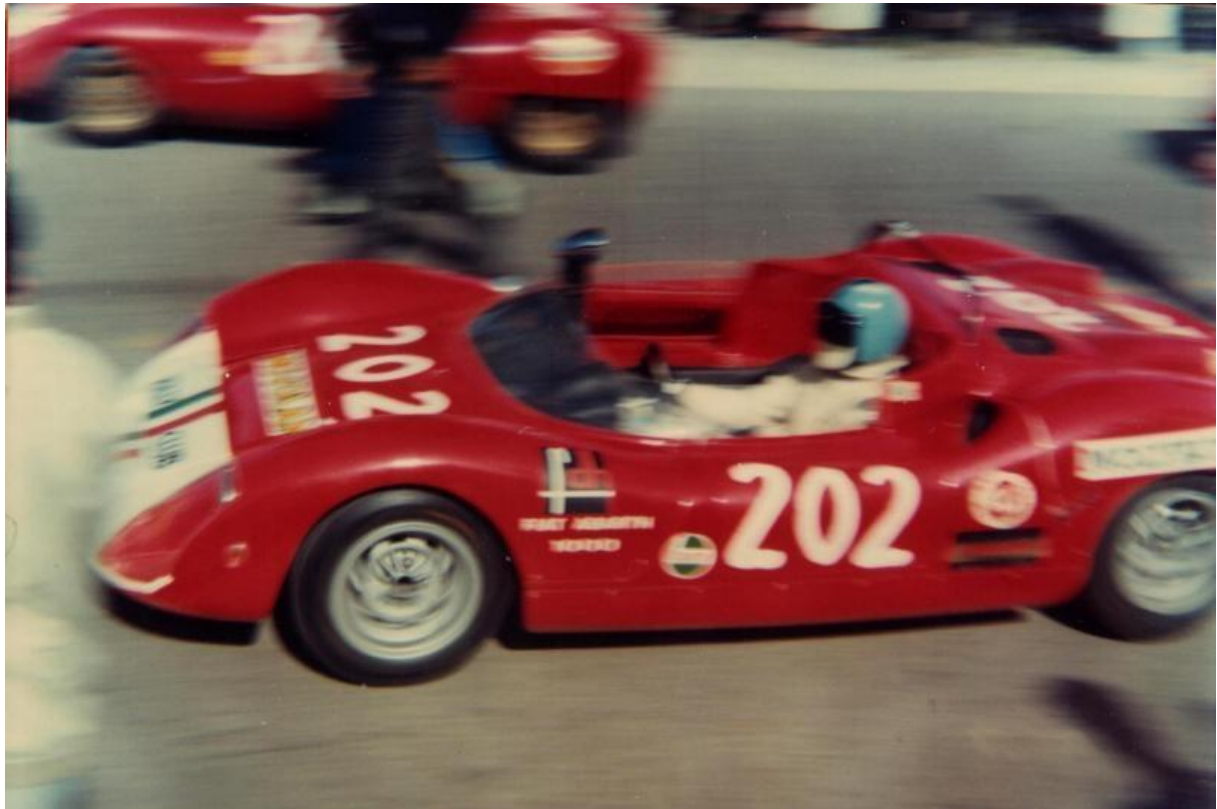


Our car: The only 1000SP raced in the 24 hours of Le Mans.

*The Abarth 1000 SP chassis #SE04*0047 took the start of the mythical Le Mans 24 Hours race in 1969. This edition was won by 24-year-old Jacky Ickx (author of the famous start walk) associated with Jackie Oliver in the Ford GT 40.*

It is the only Abarth 1000SP to take part in the 24h race.

*Of the 109 cars entered for the 1969 Le Mans 24 Hours, only 45 managed to qualify. Among them was number 51: the Abarth 1000 SP entered by Ecurie Fiat-Abarth France for Italian drivers Maurizio Zanetti and Ugo Locatelli, and only 14 saw the finish line. In the prototype class up to 1150 cc, the little Abarth's main competitor was the Alpine Renault A210 of Serpaggi-Ethuin, which finished in 12th place. Despite promising tests, the adventure in Le Mans turned out to be short-lived for #SE04*0047, due to a faulty distributor, causing an early withdrawal on the ninth lap. Apart from this unfortunate participation Zanetti and Locatelli shared the cockpit throughout the 1969 season. Starting with the 1000 km of Monza, the first race in which their 1000 SP (in the colours of the Jolly Club team) finished 14th and won the Gr. 6 prototype class up to 1000 cc. The two gentlemen drivers then tackled the Targa Florio (44th OA), then the hill-climbing races... Trieste-Opicina, Trento-Bondone, Cesana-Sestriere, Malegno-Borno.*



At international level, in addition to the 24 Hours of Le Mans, Zanetti drove our Abarth in the Nürburgring 500 km (13th OA) and the Coupe du Salon (2nd OA), while Locatelli took part in the 1000 km of Paris (14th OA).

*In 1970, #SE04*0047 changed hands, bought by Renzo Ruspa and Pier Giorgio Pelegrin. Among the most important races are again the Targa Florio (16th OA) and the "Circuito Mugello". During this period, the bodywork underwent some modifications. The most obvious one is at the rear to improve aerodynamics, facilitate the cooling of the engine and to save a few precious kilos, a new short bonnet was fitted to our Abarth.*

*At the next change of hands, the car crossed the border to France, bought by the racing driver Jean-Marie Lemerle. He registered #SE04*0047 as #SE04*0043 and changed the chassis number, thus avoiding the payment of customs duties. Lemerle will enter his new acquisition in many hill-climbing races and road circuits, circuit of Soisson, Course de Cote d'Autun etc...*

In Retromobile 2008, our Abarth was on Christophe Pund's stand at the Galerie des Damiers.

The same year, it was back on the Le Mans track where it made a comeback during the Le Mans Classic in the hands of Wolfi Zweifler, a great collector and driver of Italian cars.

Sometime later, it joined the team of Pierre Mellinger, great Ferrari collector who once again entered the little Abarth on the Le Mans track before handing it over to its current owner, who will give it a special place in his private museum.

Today, in its 1969 Le Mans configuration, the car is in an incredible state of preservation having benefited from a careful restoration by GPS Classic making it perfectly fit to shine at historic races such as Le Mans Classic. An extensive file accompanies the car as does its second "short" bonnet from the 1970 season.



Fiat Abarth 1000 SP - 1968

MOTEUR/ENGINE: 4 cylinders in line, DOHC, Weber 40DCOE, central/rear longitudinal 982 cm³

PUISSANCE/POWER :105 HP @ 8000 rpm

SPEED: over 220 km/h

WEIGHT: 480 kg

DESIGN: Abarth Spider Sport body