



Fiat Abarth 1000 GT Bialbero – Légende de Sebring 1962

Abarth, une marque dédiée à la compétition :

Fondée en 1949 par Carlo Abarth, la marque au scorpion a bâti sa réputation sur une ingénierie audacieuse et des performances exceptionnelles en compétition automobile. Spécialisée dans les petites cylindrées dérivées principalement de bases Fiat, Abarth s'est rapidement imposée comme une référence incontournable dans les courses GT et sport-prototypes des années 1960.

Paradoxalement, c'est en se rapprochant de Fiat, qu'Abarth a gagné sa légitimité en tant que constructeur à part entière. Au Salon de Genève 1956, le stand Abarth réunit quatre voitures en épi, toutes équipées de la mécanique « 750 » : le coupé 215 A de Bertone, un coupé plus sage signé Viotti, une berline Fiat 600 décorée par Ghia et une berlinette créée par Zagato.

La voici enfin, la berlinette qui va répandre autour du monde la notoriété d'Abarth. Présentée dans une livrée blanche, la 750 GT reprend la ligne d'un modèle que Zagato avait montré au Salon de Turin 1955 et qui utilisait déjà une mécanique de Fiat 600. Au Salon de Paris 1958, Abarth expose deux berlinettes carrossées par Zagato pour séduire la clientèle française : une 500 GT et la nouvelle 750 Record Monza. La 750 Record Monza se distingue par une caisse plus trapue.

Au Salon de Turin 1959, la 750 Bialbero Record Monza Record disparaît déjà pour se dédoubler en deux variantes musclées : 700 et 850 Bialbero Record Monza qui correspondent aux catégories sportives que briguent les deux voitures.

En octobre 1961, exit Zagato pour laisser la place à une nouvelle carrosserie. Les 700 et 1000 Bialbero reçoivent une caisse plus lumineuse qui conserve des masses identiques, mais dont Zagato n'est plus l'auteur. Dessinée par Mario Colucci, elle est réalisée dans les ateliers Beccaris



Abarth s'est illustrée sur les circuits européens grâce à des innovations techniques constantes et une recherche poussée de performance et de légèreté. Ses modèles, dérivés principalement de bases Fiat, ont remporté de nombreux titres dans les championnats de Grand Tourisme et de Sport-Prototypes, contribuant à asseoir la réputation du Scorpion dans le monde du sport automobile.

Dans les années 1960, Abarth domine la catégorie 1 000 cm³, un segment très compétitif où s'affrontent des constructeurs comme Simca et Porsche. L'Abarth 1 000 Bialbero, avec son faible poids et son moteur optimisé, s'impose face à ses principaux adversaires.

Les Targa Florio, 1 000 km du Nürburgring, Mugello ou encore Sebring deviennent le théâtre de batailles acharnées dans cette catégorie. Dans les épreuves GT et Sport, les Abarth 1000, notamment sous leur forme "Bialbero" et "SP", remportent régulièrement la victoire grâce à leur agilité en virage, leur freinage efficace et leur excellente tenue de route. À cette époque, Abarth est réputé pour sa capacité à produire des voitures extrêmement compétitives avec des budgets bien inférieurs à

ceux de ses concurrents. L'ingéniosité de Carlo Abarth et de ses ingénieurs leur permet de tirer le meilleur parti des moteurs Fiat, en les retravaillant jusqu'à atteindre des niveaux de performance inattendus.



Parmi ces joyaux mécaniques, la Fiat Abarth 1000 GT Bialbero occupe une place d'honneur. Dotée d'un moteur 4 cylindres de 982 cm³ à double arbre à cames (Bialbero), alimenté par deux carburateurs Weber 40 DCOE, cette voiture développe près de 100 chevaux pour seulement 570 kg. Elle dispose d'une boîte manuelle à cinq rapports en option, de suspensions indépendantes aux quatre roues et de freins à disque intégrés sur chaque roue, une spécificité technique particulièrement avancée pour l'époque. En 1962, un essai du célèbre magazine *Auto, Motor und Sport* décrivait la voiture ainsi : « Avec un son brutal et tranchant, le moteur révèle immédiatement sa nature purement sportive. Une puissance et une agilité qui donnent du fil à retordre même aux GT bien plus puissantes. » Capable d'atteindre 212 km/h, la petite italienne étonne par sa vitesse et son agilité hors du commun.

Briggs Cunningham – Une icône du sport automobile américain

Briggs Swift Cunningham, industriel fortuné, pilote passionné et visionnaire du sport automobile américain, a fondé en 1950 le Cunningham Racing Team. Reconnaisable à ses voitures arborant fièrement les couleurs américaines (blanc à bandes bleu foncé), Cunningham avait pour ambition ultime de remporter les 24 Heures du Mans avec une voiture américaine pilotée par un équipage américain. Si la victoire absolue

lui échappa toujours, son écurie obtint néanmoins d'excellents résultats, notamment une troisième place au Mans en 1953 avec la Cunningham C-5R.

Sebring 1962 : Trois Abarth au cœur d'une bataille mémorable

En 1962, Cunningham engagea trois exemplaires de la Fiat Abarth 1000 GT Bialbero à la première manche du Championnat du Monde FIA des Constructeurs, organisée le 23 mars sur le légendaire circuit de Sebring en Floride.

- Voiture n°7, notre voiture, (Châssis S/N 1127998, moteur n°229/259), pilotée par Walt Hansgen, termina deuxième à seulement huit secondes du vainqueur.
- Voiture n°8 (Châssis S/N 1128948, moteur n°229/235), pilotée par Bruce McLaren, remporta l'épreuve.
- Voiture n°9 (Châssis S/N 1127862, moteur n°229/102), pilotée par Briggs Cunningham ou Roger Penske selon certaines sources, dut abandonner sur casse mécanique après 1h30.

Une saison exceptionnelle couronnée d'un titre mondial



Durant toute la saison 1962, la Fiat Abarth 1000 GT Bialbero domine sa catégorie face à une concurrence relevée, composée notamment des Porsche 356 Carrera et Simca Abarth, permettant à la marque de décrocher le prestigieux titre de Champion du Monde FIA des Marques GT dans la catégorie jusqu'à 1000 cm³.

Histoire du châssis 1127988

Voiture officielle du team Cunningham : #1127988 porte le n°7 à Sebring 1962, pilotée à la deuxième place par Hansgen. Notre voiture continuera la saison 1962 sous les mêmes couleurs puis sera activement engagée en courses jusqu'à la fin 1964. Elle connut plusieurs propriétaires successifs : acquise en novembre 1962 par Don Rosendale, puis revendue à Jim Johnson en 1964. Celui-ci conserva notre Abarth jusqu'en 1986, date à laquelle elle fut achetée par Mike Blumberg. Le véhicule passa ensuite chez Jim Dulfeld en 1993, puis chez Lothar Hoess en 2005, avant son importation en Suisse en 2016. Ce dernier propriétaire décide d'entreprendre une restauration méticuleuse pour remettre sa voiture dans sa configuration originelle, arborant à nouveau les emblématiques couleurs de l'écurie Cunningham. C'est au garage Edi Wyss Engineering, motoriste Ferrari réputé et grand connaisseur des mécaniques Abarth, qu'est confié ce travail. Forte de cette cure de jouvence, la voiture se présente aujourd'hui dans un état irréprochable. La sonorité de son moteur rauque est une invitation à gravir les cols transalpins comme à se mesurer au tracé des circuits les plus mythiques. Régulièrement immatriculée en Suisse et accompagnée d'un dossier historique merveilleusement fourni, nous vous invitons à venir découvrir ce bijou dans nos locaux à Paris.

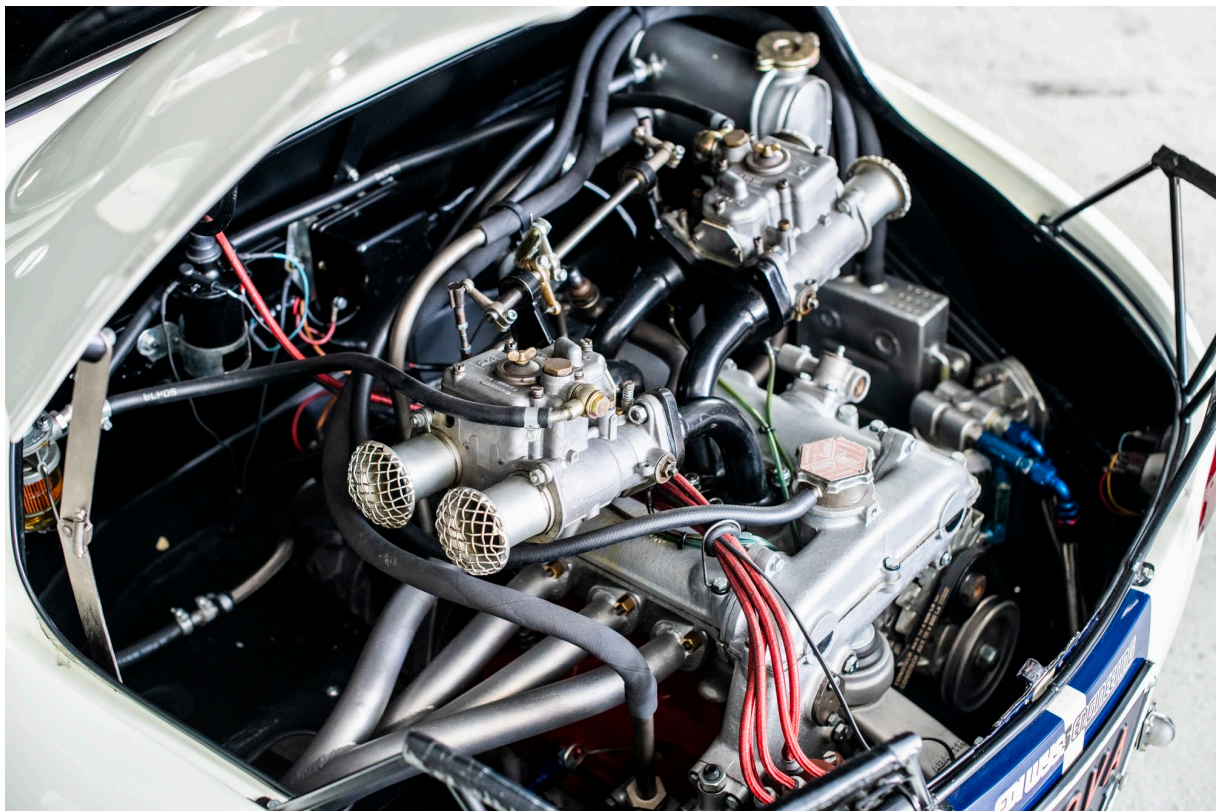


Fiat Abarth 1000 GT Bialbero – Legend of Sebring 1962

Abarth, a brand dedicated to competition:

Founded in 1949 by Carlo Abarth, the Scorpion brand built its reputation on bold engineering and exceptional performance in motor racing. Specializing in small-displacement cars derived mainly from Fiat underpinnings, Abarth quickly established itself as an essential reference in GT and sport-prototype racing in the 1960s.

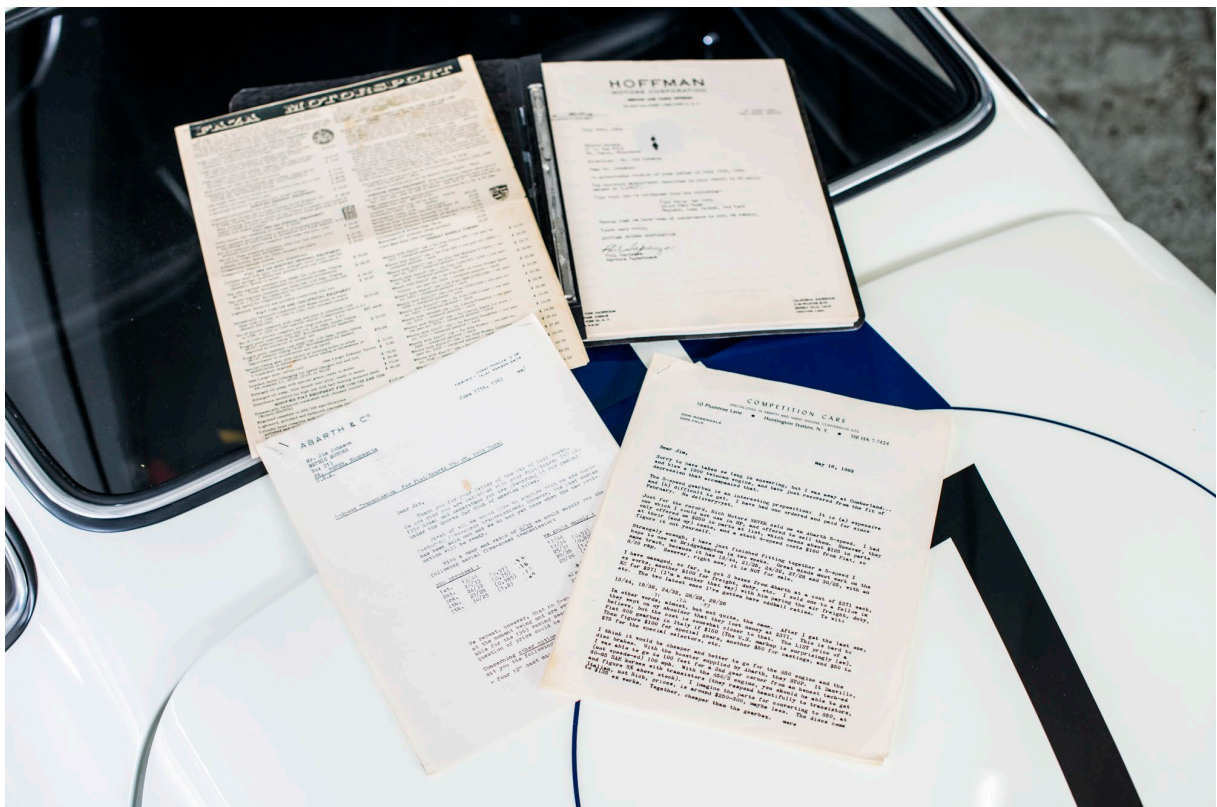
Paradoxically, it was by forging closer ties with Fiat that Abarth gained legitimacy as a manufacturer in its own right. At the 1956 Geneva Motor Show, the Abarth stand featured a herringbone of four cars, all equipped with the "750" powertrain: Bertone's 215 A coupé, a wiser coupé by Viotti, a Fiat 600 sedan decorated by Ghia, and a sedan created by Zagato.



At last, here it is, the berlinetta that will spread Abarth's fame around the world. Presented in a white livery, the 750 GT took its lines from a model that Zagato had shown at the 1955 Turin Motor Show, and which was already powered by a Fiat 600. At the 1958 Paris Motor Show, Abarth exhibited two Zagato-bodied sedans designed to appeal to French customers: a 500 GT and the new 750 Record Monza. The 750 Record Monza was distinguished by a stockier body. At the 1959 Turin Motor Show, the 750 Bialbero Record Monza Record disappeared, to be split into two muscular variants: 700 and 850 Bialbero Record Monza, which corresponded to the sports categories for which the two cars were intended. In October 1961, Zagato left to make way for new bodywork. The 700 and 1000 Bialbero received a brighter body that retained identical masses, but was no longer

designed by Zagato. Designed by Mario Colucci, it was produced in the Beccaris workshops.

Abarth has made a name for itself on European racetracks thanks to constant technical innovation and a focus on performance and lightness. Its models, mainly based on Fiat underpinnings, won numerous titles in Grand Touring and Sport-Prototype championships, helping to establish the Scorpion's reputation in the world of motor sport.



In the 1960s, Abarth dominated the 1000 cm³ category, a highly competitive segment in which manufacturers such as Simca and Porsche competed. The Abarth 1000 Bialbero, with its low weight and optimised engine, beat off its main rivals.

The Targa Florio, 1 000 km Nürburgring, Mugello and Sebring became the scene of fierce battles in this category. In GT and Sport events, Abarth 1000s, particularly in their 'Bialbero' and 'SP' forms, regularly won thanks to their agility in corners, their effective braking and their excellent roadholding. At the time, Abarth was renowned for its ability to produce extremely competitive cars with budgets well below those of its competitors. The ingenuity of Carlo Abarth and his engineers enabled them to make the most of Fiat engines, reworking them to achieve unexpected levels of performance.

Among these mechanical gems, the Fiat Abarth 1000 GT Bialbero stands out distinctly. Powered by a 982 cc inline four-cylinder engine featuring twin overhead camshafts (Bialbero) and fed by twin Weber 40 DCOE carburetors, the car produced nearly 100

horsepower for a weight of just 570 kg. It featured a five-speed manual gearbox, independent suspension on all four wheels, and integrated disc brakes—a remarkably advanced specification for the era. In 1962, a test by the renowned magazine *Auto, Motor und Sport* described the car: "With a brutal and sharp sound, the engine immediately reveals its purely sporty nature—power and agility capable of challenging even far more powerful GT cars." Reaching speeds up to 212 km/h, this compact Italian impressed greatly with its speed and unmatched agility.

Briggs Cunningham – An American motorsport legend

Briggs Swift Cunningham, a wealthy industrialist, passionate driver, and visionary figure in American motorsport, founded the Cunningham Racing Team in 1950. Renowned for its cars proudly displaying American racing colors (white with dark blue stripes), Cunningham's ultimate ambition was winning the 24 Hours of Le Mans with an American car driven by an American team. Although outright victory eluded him, his team achieved significant successes, including a third place at Le Mans in 1953 with the Cunningham C-5R.



Sebring 1962: Three Abarths at the heart of an unforgettable battle

In 1962, Cunningham entered three Fiat Abarth 1000 GT Bialberos for the first race of the FIA World Constructors Championship, held on March 23rd at the legendary Sebring Circuit in Florida.

- Car #7, our car, (Chassis S/N 1127998, engine n°229/259), driven by Walt Hansgen, finished second just eight seconds behind the winner.
- Car #8 (Chassis S/N 1128948, engine n°229/235), driven by Bruce McLaren, won the race.
- Car #9 (Chassis S/N 1127862, engine n°229/102), driven by Briggs Cunningham or Roger Penske according to some sources, retired due to gearbox failure after 1½ hours.

An exceptional season crowned with a world championship title



Throughout the 1962 season, the Fiat Abarth 1000 GT Bialbero consistently dominated its class against tough competitors such as the Porsche 356 Carrera and Simca Abarth, securing the prestigious FIA World Championship for GT Manufacturers in the under-1000cc category.

History of chassis 1127988

Official Cunningham team car: #1127988 was number 7 at Sebring 1962, driven to second place by Hansgen. Our car continued the 1962 season under the same colours and then raced actively until the end of 1964. It had several successive owners: acquired in November 1962 by Don Rosendale, then sold to Jim Johnson in 1964. He kept our Abarth until 1986, when it was bought by Mike Blumberg. The car then passed to Jim Dulfeld in 1993, then to Lothar Hoess in 2005, before being imported into Switzerland in 2016. The latter owner decided to undertake a meticulous restoration to return the car to its original configuration, once again

sporting the emblematic colours of the Cunningham stable. The work was entrusted to Edi Wyss Engineering, a renowned Ferrari engine builder and great connoisseur of Abarth mechanicals. Thanks to this rejuvenating treatment, the car is now in irreproachable condition. The sound of its throaty engine is an invitation to climb the Transalpine passes or to take on the most legendary circuits. Regularly registered in Switzerland and accompanied by a wonderfully comprehensive history file, we invite you to come and discover this jewel at our Paris premises.

