HISTOIRE D'UNE TRANSFORMATION :

Du pot de yaourt au scorpion…

Passionné (entre autres…) par la marque Abarth et roulant au quotidien en Abarth Grande Punto, l'envie d'en avoir une de la grande époque (années 50-60) me titillait depuis un certain temps. Cependant, la rareté de ces modèles et leurs prix exhorbitants ont vite mis fin à mes envies !
Par contre, trouver une réplique de Fiat-Abarth 500 (ou 600, éventuellement) était une possibilité à envisager. C'est ce que je fis. Malheureusement, les déplacements que je fis (jusqu'à Cannes, même…) ne furent pas concluants, à cause de modèles en état moyen ou baptisés Abarth uniquement parce qu'ils avaient un sticker scorpion sur le capot (!?) ou alors juste parce que le vendeur ne m'inspirait pas confiance, guère plus que sa voiture.

Mon envie étant quand même bien forte, le projet a alors évolué en :
Pourquoi ne pas « Abarthiser » moi-même une jolie et saine Fiat 500 normale ? Et oui, pourquoi pas ?…

Après une étude sérieuse de la question : choix et achat de la base, travaux à lui apporter, coût, limites de mes compétences… c'est décidé, j'y vais et je réalise mon rêve !

La base a été trouvée à Figeac (pas plus de 100 km de chez moi), pas neuve mais proprette, sympa et… blanche ! C'était une condition. Avec quelques atouts : un moteur de plus forte cylindrée (650 cm³ au lieu des 499 cm³ d'origine), une boîte de vitesses synchronisée (c'est bien pour que mon Amoureuse puisse la conduire facilement), allumage, électricité, deux pneus, deux amortisseurs neufs, etc. Le CT passé pour la vente est vierge.
Esthétiquement, elle est blanche avec capote (neuve) et intérieur rouges. Beaucoup de charme !

L'achat est conclu et je la ramène par la route, le trajet me servant déjà à « organiser » mentalement la transformation !!!

Une fois arrivé, petite inspection de détails, changement de carte grise (restée en CG normale) et finalisation de la liste des modifications à faire, vérification des sites sur lesquels je vais faire mes achats, actualisation du budget et envoi des commandes de pièces. Que du plaisir !

Au total, achat de la Fiat 500 + achat des pièces + décoration, etc.… tout compris, ma future Abarth m'aura coûté moins cher que celles que j'avais vues en annonces ou « en vrai », avec en prime le plaisir de pouvoir choisir la définition précise du modèle que je voulais réaliser, d'acheter

les pièces (neuves), de les monter en ayant toutes les factures, utiles pour l'historique de l'auto (même si je n'imagine pas de la revendre un jour).

Mon idée était de faire une réplique aussi fidèle que possible d'une Fiat-Abarth, sans jamais cacher que c'est une réplique mais suffisamment bien pour que seul un grand spécialiste ou amateur de la marque sache si c'est une vraie ou pas…

C'était aussi très important pour moi de passer du rêve à la réalité par moi-même, en prenant en charge l'ensemble des travaux ; ce fut un grand plaisir d'y parvenir.

Voici ci-dessous les grandes lignes des modifications faites pour faire d'une **Fiat 500 F** de février 1968 une **Fiat-Abarth 695** :

SUR LA FIAT 500 F

SUR LA FIAT-ABARTH 695

MECANIQUE :

Moteur 499 cm³ – 18cv
Filtre à air à cartouche
Echappement de petit diamètre
Cache-culbuteurs en tôle
Carter d'huile 2,5 l en tôle
Boîte de vitesses non synchronisée

Moteur 650 cm³ – 24cv (type 126)
Admission directe
Echappement 2 sorties de gros diamètre
Cache-culbuteurs en alu
Carter d'huile 3,5 l en alu
Boîte de vitesses synchro (sauf 1ère)

Moteur

ELECTRICITE :

Dynamo
Compteur rond et… c'est tout !
Pas de jauge à essence...

Alternateur
Tableau de bord en cuir rouge
+ 4 instruments + 4 voyants :
RPM, vitesse, pression d'huile, essence
Phares, clignos, charge, press huile
Jauge à essence + indic. du mini essence
Indicateur de pression d'huile + voyant

Tableau de bord

CARROSSERIE :

Jantes en tôle	Jantes en alliage Styl-Auto
Pneus 125 x 12	Pneus 145/70 x 12
Capot moteur ouvrant du haut	Capot moteur à ouverture inversée
	Supports capot moteur ouvert Abarth
	Attache-capots AV et AR Abarth
Rétroviseur chromé	Rétroviseur Californian rouge
	Essuie-glace à pantographe
Pare-chocs chromés	Retrait des pare-chocs
	Anneaux de remorquage
	Déplacement de la plaque d'immat AR

Roues / jantes

Capot moteur

Rétroviseur
Essuie-glace

INTERIEUR :

Tableau de bord à un seul compteur	Tableau de bord complet, câblé « maison »
Sièges simples	Sièges baquets réglables en longueur
Volant bakélite	Volant sport noir à 3 branches
Ceintures à enrouleurs	Harnais trois points rouges
Pommeau de levier de vitesses moche	Pommeau de levier de vitesses en cuir
Klaxon au volant	Klaxon au volant + 2ème à compresseur

Volant
Planche de bord

Intérieur
Sièges

DECORATION :

Sigle Fiat sur face AV

Sigle Abarth sur face AV
Bandes latérales Fiat-Abarth 695
Bande Fiat-Abarth sur capot moteur
Scorpion sur le capot AV
Insignes Abarth sur les côtés
Damier rouge sur le toit
Nom des pilotes sur portières (!)

Sigles face avant
Pare-chocs

Décoration
carrosserie

Quelques précisions quant à la transformation :

TABLEAU DE BORD :

Le tableau de bord, composé d'un simple compteur rond, sans jauge à essence ni pression d'huile a été remplacé par un tableau de bord en cuir rouge (magnifique !) équipé de :
- compteur de vitesses.
- compte-tours.
- indicateur de niveau d'essence + voyant de mini essence.
- indicateur de pression d'huile + voyant.
- voyants de feux de position, de feux de route, de clignotants et de charge.

L'adapter à la voiture n'a pas été des plus faciles (nombreuses modifs à apporter au tableau de bord d'origine). Le câblage a nécessité lui aussi beaucoup de réflexion, de soin et de minutie. Je crois que je connais désormais le schéma électrique des Fiat 500 F par coeur !!!

Il a fallu aussi tirer des fils :
- un fil depuis la bobine pour le compte-tours.
- un fil depuis la sonde de pression d'huile (que j'ai installée).
- un fil depuis la jauge à essence (changée pour une version à deux fils (niveau + mini).

Tout est raccordé à deux connecteurs à 6 broches qui se branchent à leur tour au faisceau électrique de la voiture (⇒ c'est démontable…).

CAPOT MOTEUR :

Le capot moteur ouvert, sur une Abarth, c'est comme les bandes blanches sur une Gordini ! Indispensable car indissociable de la marque ou du modèle...

D'abord, pour inverser son sens d'ouverture, il faut adapter deux charnières au niveau de la grille d'entrée d'air, reliées au capot. Stress assuré au moment de percer les tôles car toutes les surfaces sont arrondies et il n'est pas évident de trouver l'endroit excact de perçage pour que le capot soit positionné exactement comme je le veux et… qu'il s'ouvre !
Bon, ça a marché ! Conséquence : il faut déporter la plaque d'immatriculation. J'ai gardé le modèle carré d'origine, déplacé en partie basse de la caisse. J'ai acheté en bourse d'échanges deux feux de plaque et modifié le câblage électrique.

Le capot repose sur deux ensembles en tubes métalliques fixés à la caisse. La jonction entre capot et supports se fait grâce à des attache-capot (… Abarth, s'il vous plaît !).

SIEGES :

Les sièges rouges et blancs, certes sympathiques mais un peu plats, ont été remplacés par des sièges baquets rouges du plus bel effet. Je les ai montés sur des glissières de réglage avant-arrière. Ils ne basculent pas mais je n'en ai pas besoin car la banquette arrière est restée juste parce qu'elle va bien dans la déco intérieure mais elle ne sera pas utilisée. Trop de passagers dans une Fiat 500… même en parvenant à les faire entrer, ça fait juste trop de poids et ça limite les accélérations !!!

Deux harnais à 3 points ont été installés en lieu et place des ceintures qui équipaient ma Fiat lors de son achat. Il se trouve que sa date de mise en circulation peut la dispenser de ceintures. Donc, pas de problème avec le CT . Les harnais sont utiles et sympas.

DECORATION :

Alors là… il ne faut pas aimer la discrétion *(c'est moi qui dis ça… alors que je suis justement plutôt discret, normalement…).*
Les couleurs traditionnelles d'Abarth sont le blanc ou le gris Campovolo (un joli gris très clair, propre à cette marque), agrémentés de bandes, damiers ou marquages rouges et accompagnés, c'est inévitable, par des scorpions.
J'ai bien fait attention à bien utiliser les graphismes et coloris d'époque car ils ont évolué au fil du temps. Le résultat est Top…

JANTES :

L'entraxe des jantes classiques fait généralement environ 100 – 120 mm (en moyenne). La particularité des Fiat 500, c'est que l'entraxe fait 190 mm ; il faut donc des jantes spécifiquement prévues pour ce modèle. Celles que j'ai trouvées me plaisent beaucoup.

MECANIQUE :

Hormis le moteur et la BV déjà améliorés par le précédent propriétaire (et qui correspondent parfaitement à ce que faisait Abarth sur les Fiat 500 dans les années 60), l'admission directe, le carbu Weber de 28 et l'échappement sport me permettent d'avoir environ 30 à 32 cv, c'est ce qui se faisait à l'époque.

Un cache-culbuteurs en alu (pour le look) et un carter d'huile en alu lui aussi et de plus grande capacité complètent l'ensemble.

Les freins sont restés à tambours, les 695 Abarth étant équipées aussi bien en tambours qu'en disques. Il faut noter qu'il n'y avait pas deux Abarth identiques. Les 500 livrées par Fiat étaient équipées chez Abarth à la demande du client, à partir d'une liste d'options et d'améliorations. C'est pour cela aussi qu'il est difficile de distinguer une « vraie Abarth » d'une « fausse », ou, disons, d'une belle réplique.
Si vous preniez le catalogue de Renault ou de Simca, pour ne citer qu'eux, une R8 Gordini ou une 1000 Rallye était bien définie et toutes sortaient d'usine avec les mêmes caractéristiques. Pas chez Carlo Abarth !

Mon objectif étant d'abord de me faire plaisir et de faire une auto jolie, originale, peu courante et respectant l'esprit du scorpion, je pense avoir réussi et j'en suis fier.
Et les discussions qu'elle va provoquer lors de sorties ou de rassemblements m'amusent déjà !

ANECDOTES :

- PILOTE / COPILOTE

Le nom des pilotes/copilotes figurant sur les portes rappelle que les rêves de Daniel sont toujours encouragés par Brigitte. C'est sans doute ce qu'on appelle l'Amour et c'est tellement bon de partager des projets !

- HISTOIRE DE BAGUETTES

L'achat de cette voiture a failli ne pas se faire et j'étais à deux doigts d'abandonner : pourquoi ? à cause d'une baguette décorative !
En effet, une baguette chromée, collée par son propriétaire, faisait le tour de cette voiture. Ce n'était certes pas vilain mais je n'imaginais pas un tel chrome sur une petite Abarth, plutôt sportive et rustique.

Après avoir pris contact avec le vendeur, je l'ai informé : *« Je ne donnerai pas suite, votre Fiat 500 est très belle mais elle ne convient pas pour mon projet »*.
Alors que j'allais laisser tomber mes recherches, Brigitte m'a dit : *« Montre moi cette annonce ; tu vas laisser tomber à cause d'une simple petite baguette chromée, très jolie, de plus ? ».*
Du coup, je l'ai écoutée, je suis allé voir cette Fiat 500 trop « baguettée » et je l'ai achetée !

Plusieurs semaines plus tard, lors des travaux sur la future Abarth, ne pouvant pas attendre d'aller demander son avis à mon carrossier, j'ai tenté le coup et… j'ai réussi à décoller toutes les baguettes, sans laisser la moindre trace et sans abîmer la peinture !
Merci, Brigitte !

La fameuse baguette chromée !

Et la touche finale : le porte-clés !

Allez, contact !!!

Daniel REMY-CAROL
daniel-remy@sfr.fr

Adhérent AVAG.