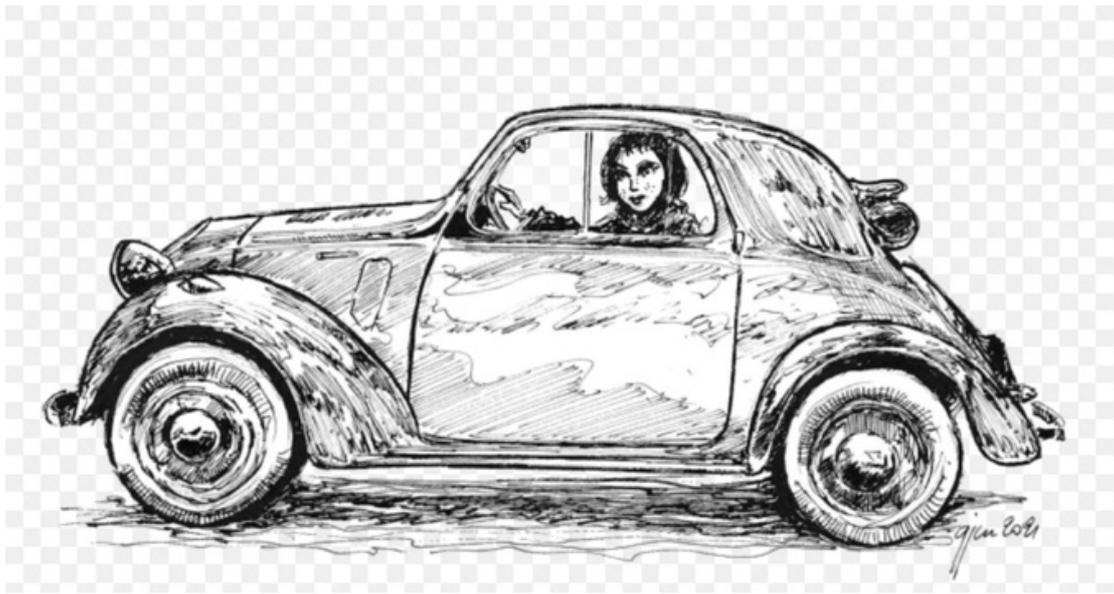


DOSSIER DE PRESSE



**GORDINI**



***FIAT-GORDINI-ABARTH-SIMCA***  
***L'AFFAIRE FRANCO-ITALIENNE***

## ***Abarth Works présente une exposition temporaire et unique : 'L'AFFAIRE FRANCO-ITALIENNE'***

Vous avez dit Abarth? Vous pouvez en être sûr, tout le monde pense immédiatement à une Fiat 500 qui porte un scorpion dans son logo. D'abord, sa pique! Et puis, il y a ce bruit. Un son qui évoque des images d'un film qui se déroule sur les circuits d'antan. Ceux qui étaient jeunes dans les années soixante vous diront encore plus: ils gonflaient leurs bagnolles et c'était un échappement Abarth qui faisait vraiment la différence. Quelle époque, souvenirs souvenirs...

Nous voilà à fond dans l'histoire de la marque. En effet, Abarth était initialement connu pour ses échappements de sport. Sans oublier toutes ces petites voitures de course basées sur la Fiat 500 et la Fiat 600. Petit format, grand spectacle! Finalement, tous ces mordus de la marque se retrouvent au musée Abarth Works et sont complètement perdus: c'est quoi ça, toutes ces Simca? Et Gordini? On est quand-même dans un musée Abarth ici?

***Du 2 septembre au 4 novembre 2023 l'affaire se concentre à Lier.***

Cette exposition temporaire se déroule au musée Abarth Works à Lier, du 2 septembre au 4 novembre 2023. Dans une zone clôturée, à l'abri de tous les regards, se trouvent 27 voitures impliquées dans cette affaire Franco-Italienne. Elles sont toutes exceptionnelles, voir uniques. Après votre visite, vous pouvez ajouter 'expert' sur votre carte. Vous saurez tout sur les liens entre Fiat, Gordini, Simca et évidemment Abarth. Le premier fait que vous allez remarquer: l'histoire de Gordini, qui était un coureur et en même temps un préparateur, a débutée chez Simca. Ce n'était que des années après qu'il allait collaborer avec Renault.

Mais où est donc le lien avec Abarth? Déjà avant la guerre, Amédée Gordini avait un partenaire qui s'appelait Victor Camareno. Ils exploitaient à eux deux un garage Fiat à Paris. Là, ils préparaient des Simca qui, au début n'étaient rien d'autre que des Fiat fabriquées en France. Il n'y avait que le logo qui était différent. Pour ces Simca, c'était Abarth qui produisait à partir de 1949 des collecteurs. Plus tard, au début des années soixante, Abarth allait construire lui-même des modèles ultra rapides à la demande de Simca.

Cette exposition unique au musée Abarth Works vous dévoile la vérité: non seulement les Italiens, mais également les Français étaient mordus par le scorpion qui figure sur le logo Abarth.

## ***Tous les éléments dans cette affaire franco-italienne***

### ***La solution des Italiens: en France, toutes les Fiat deviendront des Simca!***

Turin, fin des années 20. Au quartier général de Fiat on cherche un moyen pour éviter les droits d'importation sur leurs voitures en France, des droits assez élevés. On décide d'envoyer un certain Henri Théodore Pigozzi en France pour y créer la 'Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile', en abrégé: Simca. Ainsi, en 1934, une nouvelle marque 'française' voit le jour. Jusqu'en 1951, une Simca était une Fiat avec un logo Simca, rien de plus. La Simca 5, par exemple, était tout simplement une version française de la Fiat Topolino qui présédait la légendaire Fiat 500.



### ***Simca venait à peine de naître et déjà un sorcier se présente: Gordini.***

Dans les années 30, un coureur automobile construisait lui-même ses voitures de course en prenant chaque fois la même base, une Simca, autrement dit une Fiat française. Son nom: Amédée Gordini, un Italien qui avait repris la nationalité française. Avec son partenaire Victor Camareno, lui aussi un Franco-Italien, il exploitait un garage Fiat. Durant de nombreuses années, Gordini donnait des ailes à la marque Simca. Les victoires en sport automobile se succèdent. Ce n'était que des années après que Gordini allait collaborer avec Renault.

## ***Vivement les ‘barquettes’ que les Italiens appellent ‘barchetta’!***

Il ne faut jamais comparer les voitures de Formule 1 actuelles avec les voitures de course d’il y a presque un siècle. On était bien loin de la technologie hyper avancée que l’on voit aujourd’hui. A cette époque, c’était l’improvisation qui regnait. On prenait un modèle existant, on remplaçait la carrosserie par une autre, une fabrication maison plus légère et plus aérodynamique, et puis on ajoutait des chevaux. Rien de plus simple. Dès les années 30 jusqu’au début des années 50, c’était le genre de voitures de course que l’on voyait le plus sur les circuits européens. Amédée Gordini et Carlo Abarth faisaient tous les deux partie des grands maîtres en la matière. Au musée Abarth Works vous allez découvrir quelques chefs-d’œuvres réalisés par ces deux spécialistes. Des voitures aujourd’hui devenues rares et certaines même uniques, comme la Gordini Deho de 1938, une deux places en gris métallique. Malgré que c’est une voiture de course, elle dispose de sièges en cuir rouge qui reflètent un certain art de vivre. C’était l’époque des “gentlemen drivers”, la recherche de vitesse n’empêchait pas de profiter d’un minimum de luxe.



***Les Français savent ce que c'est, le savoir-vivre .***

Pigozzi, l'envoyé spécial qui avait débarqué en France au début des années 30 pour y construire des 'Fiat françaises', était un homme ambitieux. Après moins de vingt ans, Simca était une vraie marque française dans tous les sens, surtout avec le lancement de la Simca Aronde en 1951. Ce fut un grand succès, la voiture se vendait comme des petits pains. Il y avait également la Simca 8 Sport en version cabriolet et coupé. Une magnifique 'gran turismo' dessinée par Pininfarina, à ce moment encore 'Farina'. La fabrication se faisait en France chez Facel qui sortira plus tard la légendaire Facel Vega, le luxe à gogo, avec un gros V8 sous le capot. Sous le capot de la Simca 8 Sport, ça se passait d'une façon plus discrète: un 1200 quatre cylindres, 51 cv et une vitesse de pointe de 135 km à l'heure. Pas plus? N'oubliez pas que nous étions fin des années 40, début des années 50. La référence était la Porsche 356 et les prestations étaient comparables avec celles de la Simca 8 Sport. La différence se situait au niveau du style: la Porsche 356 était une vraie voiture de sport, tandis que la Simca 8 Sport était une 'Gran Turismo' plutôt axée sur le confort. Parmi les exemplaires encore existants, plusieurs se trouvent en Belgique, notamment au musée Abarth Works. En plus, ce sont vraiment des bijoux restaurés dans les règles de l'art.



## ***Abarth tire la carte Simca, bon pour trois des voitures les plus exclusives au musée.***

Abarth produisait déjà des échappents et des collecteurs pour Simca et Autobleu, qui les vendaient sous licence. En 1961, on pouvait enfin parler d'une vraie collaboration entre Simca et Abarth. La Simca Abarth 1300 Corsa en était le résultat. Il s'agissait d'un modèle coupé de sport ultra léger. Comme Colin Chapman, l'homme derrière Lotus, Carlo Abarth se concentrait d'abord sur le poids, sans oublier la recherche de puissance. Pour la Simca Abarth 1300 Corsa, il a développé un moteur complètement neuf: un 1300 avec un double arbre à cames, 2 carburateurs Weber 45 DCOE, 128 cv. En rapport avec le faible poids ça résultait en une vitesse de pointe de 230 km/h, pour la version route bien entendu. La Porsche 911, qui sortira en 1964, ne dépassait pas les 211 km/h. La Simca Abarth 1300 Corsa ne fut produite qu'à 55 exemplaires dont deux se trouvent au musée Abarth Works.

En 1963, Abarth se base à nouveau sur la Simca 1000, cette fois-ci en gardant la carrosserie d'origine. La Simca Abarth 1150 voit le jour. Elle était disponible en quatre versions dont la 1150 SS Corsa était la version 'haut de gamme', la plus rapide. Elle disposait de 86 cv et avait une vitesse de pointe de 170 km/h. De cette version seulement 10 exemplaires ont été vendues, surtout pour participer à des épreuves de "speedway". Le seul exemplaire encore existant, avec la boîte à 6 rapports, se trouve au musée Abarth Works. Guy Moerenhout, le fondateur du musée, a découvert cette voiture tout à fait par hasard lors d'une visite au Finlande où elle était utilisée par des pilotes locaux dans les courses sur glace. La voiture y était plus au moins une légende et le fait qu'un pilote de rallye belge la transfèrait vers son pays, était pour les Finlandais rien de moins qu'un 'enlèvement'. C'était même un point au journal télévisé national.

Juste à titre d'information: au moyen des années 60, Simca a décidé de ne plus vendre ce modèle. C'était Abarth lui-même qui devait le faire. Ainsi la voiture française devenait à nouveau une voiture italienne.



## ***Ils en faisaient un sport de changer de nom et d'identité.***

En France, Fiat devenait la marque Simca. Amedeo Gordini, un Italien, changeait de nationalité et devenait un Français avec Amédée comme prénom. Ce n'est pas tout. Il y avait aussi un Autrichien, Karl Albert Abarth. Lui, il prenait la route vers l'Italie et devenait, une fois sur place, Carlo Alberto Abarth. Il faut le dire, côté intégration, ils donnaient tous l'exemple. Leur vision passait au de là des frontières, leurs prestations également. Ils dépassaient même les frontières de l'Europe, certaines de leurs histoires se passaient à l'autre côté de l'Atlantique. Vous voulez connaître toute l'histoire du phénomène Abarth? Alors, prenez la direction de la Belgique et allez visiter le musée Abarth Works, le musée Abarth le plus important au niveau mondial. C'est à Lier, non loin d'Anvers. Le fondateur, et aujourd'hui toujours l'inspirateur du musée, a décidé de rester Belge et gardera son nom: Guy Moerenhout. Au moins un qui ne compliquera pas l'affaire. Une raison en plus pour aller voir cet expo unique, 'L'Affaire Franco-Italienne', qui se déroule du 2 septembre au 4 novembre 2023.



SIMCA 8 SPORT  
COUPE 1950

**FIAT-GORDINI-ABARTH-SIMCA  
THE ITALIAN-FRENCH AFFAIR**



**SIMCA GORDINI  
DEHO 1938**      **SIMCA ABARTH T150  
1963**      **FIAT SIMCA BARCHETTA  
SPORT 1937**

In het Abarth Works Museum, vlakbij Antwerpen, zijn meer dan 300 oldtimers tentoongesteld. De collectie neemt de bezoeker mee terug naar de succesjaren van Abarth, Fiat, Lada, Seat en vele andere merken die op 1 of andere manier verbonden zijn met de oprichter Guy Moerenhout (GMR).

Vanaf 2 september tot 4 november worden 30 Simca's in de schijnwerpers gezet tijdens een speciale tentoonstelling over deze Italiaans/Franse affaire.

**ABARTH GMR**  
WORKS MUSEUM

Abarth GMR Works Museum  
Industriestraat 5A  
2500 Lier - Belgium  
info@abarth-gmr.be  
www.abarth-gmr.be

# INFOS PRATIQUES

**Location:**

Industriestraat 5a

2500 Lier

[www.abarth-gmr.be](http://www.abarth-gmr.be)

☎ 03 449 00 16

✉ [info@abarth-gmr.be](mailto:info@abarth-gmr.be)

**Heures d'ouverture:**

de mardi au vendredi entre 9h et 12h et entre 14 h et 18 h,  
samedi de 10h à 16h.

Dimanche uniquement pour des groupes sur rendez-vous

**Nocturnes:**

Jeudi 7 septembre 2023

Jeudi 5 octobre 2023

Jeudi 2 novembre 2023

ouvert jusqu'à 22 h

**Tickets:**

sur place ou via [info@abarth-gmr.be](mailto:info@abarth-gmr.be):

10 € par personne, enfants moins de 10 ans gratuit

Pour de groupes à partir de 6 personnes, réservez par e-mail.

**Contact:**

Vicky Van Broeck

☎ 0479 94 76 18

✉ [vicky@abarth-gmr.be](mailto:vicky@abarth-gmr.be)