

ENQUÊTE AUTOUR D'UNE 124 ABARTH (FIN...)

Voilà, c'était fait : après ces multiples démarches, j'avais enfin obtenu un accord de principe pour pouvoir faire immatriculer mon véhicule en carte grise de collection. Le certificat établi par le commissaire priseur en 1990 était accepté comme justificatif d'une immatriculation antérieure ! Ceci étant acquis, il me restait quelques éléments à fournir...

Tout d'abord, pour pouvoir passer le contrôle technique et en l'absence de carte grise (on y revient toujours) le centre de contrôle réclamait un certificat de conformité du véhicule par rapport à sa configuration d'origine. A l'époque de sa fabrication, les nécessités d'homologation en groupe 4 impliquaient la mise en production de 500 véhicules, chiffre remonté à 1000 pour l'homologation en groupe 3. Dans la réalité, les coques étaient prélevées sur la chaîne au fur et à mesure. Elles ne se suivaient donc pas et les numéros de série s'intercalaient au sein de la production globale des spiders. Les caisses étaient ensuite dirigées vers Abarth en fonction des besoins. Grâce au numéro de série et en comparant aux nombreux 124 Abarth recensés par le club 124 allemand, une date approximative de mise en circulation pouvait être évaluée entre la moitié de l'année 74 et début 1975. La date retenue était donc administrativement fixée au premier janvier 1975.

Qui dit contrôle technique dit nécessité de répondre aux normes de sécurité pour cette période... Il devait donc y avoir à bord deux ceintures de sécurité et bien sur des pare-chocs avant et arrière qui étaient pour cette voiture, en configuration course, inexistantes. Pour les ceintures, le harnais conducteur était suffisant et une ceinture de sécurité était adaptée côté passager. Les pare-chocs, facilement disponibles auprès de nos détaillants de pièces préférés étaient également installés. Le contrôleur, n'ayant aucun élément concernant les 124 Abarth dans ces tablettes, réclamait un descriptif constructeur du modèle. Là, impossible de me tourner vers Fiat France quand on connaît le manque de bonne volonté de l'importateur confronté aux véhicules anciens de la marque, a fortiori pour ceux qui n'avaient jamais été importés dans notre beau pays. Espérons qu'un jour cette politique maison évoluera. J'avais heureusement dans mes documents le descriptif technique de la 124

Abarth trouvé sur une bourse d'échanges et que j'avais eu la sagesse d'acquérir.

Un petit réglage de la carburation plus tard, le passage du contrôle technique pouvait être effectué et obtenu sans contre visite. Le contrôle anti-pollution obligatoire pour les véhicules immatriculés après le 30 Septembre 1972 étant validé sans problème. Le parcours du combattant me semblait enfin devoir s'achever...

Pour simplifier les démarches d'immatriculation la transaction s'effectuait alors avec le vendeur. J'étais désormais propriétaire de cette Abarth repérée de nombreux mois auparavant ! Je pouvais envoyer à la FFVE le certificat de vente par adjudication au précédent propriétaire, le certificat de cession du véhicule à moi-même et le contrôle technique validé. J'attendais moins d'une semaine avant de recevoir le fameux sauf-conduit délivré par la FFVE me permettant d'obtenir une immatriculation en voiture de collection.

On a émis beaucoup de réserves par rapport à cette carte grise de collection notamment quant aux limites imposées de circulation. Dans l'absolu, cela ne constituait pas pour moi un handicap : la circulation est libre dans le département d'origine et les départements limitrophes en sachant que l'Ile de France, où mon Abarth est immatriculée, est assimilée à un seul département. Ceci permet d'élargir la zone de circulation sur route de la Normandie à la Champagne sans restriction. De toute façons, dans sa configuration avec pont court, les longs voyages semblaient assez difficile à effectuer et je voyais plus cette voiture comme un engin à utiliser en rallye de régularité ou sur piste. Enfin, il était vraisemblable que la réforme des immatriculations françaises conduise à supprimer cette restriction de circulation dont on ne voit d'ailleurs pas bien l'intérêt. Quelle différence à circuler sur nos départements qu'elles soient à 50 ou 300 km de votre domicile ?

Son arrivée dans ses nouveaux appartements me permettait de réaliser un bilan. La voiture avait sans doute eu une vie mouvementée: sa robe bleue et jaune n'était pas d'origine et elle avait due à un moment donné

être débarrassée de certaines pièces spécifiques aux véhicules engagés en compétition. Il n'en restait pas moins qu'elle avait eu un passé en rallye comme en témoignait les nombreux éléments encore présents dont je réalisais l'inventaire :

La carrosserie : ailes élargies groupe 4, bavettes aux quatre passages de roues, jantes de 7 Pouces, attache rapide du capot moteur, calandre manifestement bricolée à l'emplacement des phares additionnels groupe 4.



Mécanique : moteur préparé vu les performances aux essais réalisés, traverse avant groupe 4, tôle en alu de protection de carter moteur, tôle de protection de réservoir, patins de protection du train avant, emplacement de batterie dans le coffre (spé groupe 4), pont court 8/43, autobloquant de pont, carter d'huile à oreilles en alu, bobine de secours, trompettes de carburateurs, boîte vraisemblablement crabotée (à vérifier au démontage), barre de torsions avant et arrière réglables.

Dans l'habitacle : sièges baquets (optionnels sur les Stradale), support d'extincteur, arceau 6 points (4 sur les stradale), contacteur d'avertisseur sonore au pied droit du copilote, coupe circuit, goupille de blocage du cliquet de frein à main, double boîte de fusibles au tableau de bord, relais supplémentaires orphelins sous le tableau de bord pour alimenter des phares additionnels, emplacement visible du tripmaster au tableau de bord et de sacoches dans les contreportes, volant spécifique

A ces constatations se rajoutaient deux éléments qui allaient me permettre d'essayer de reconstituer son histoire : le sticker de passage au contrôle du Rallye Due Valli en novembre 1975 et l'autocollant sur la barre transverse de l'arceau de sécurité «Fiat Ceccato Schio».

Mais tout cela pourra faire prochainement l'objet d'un autre article...

Dr F