148 PAGINA'S
€3,45

BELEEF HET RIJDEN

Auto REVIEW

GEHEEL VERNIEUWD!

VIERCILINDER MUSCLE CAR
FORD MUSTANG

SPORTWAGEN PUR SANG

Mercedes-AMG GT

Ford Fiesta
1.0 EcoBoost

Renault Clio
Energy TCe 90

Skoda Fabia
1.2 TSI Greentech

Peugeot 208
PureTech 82

VW Polo
1.2 TSI

HOE GOED IS DE NIEUWE FABIA?

Vernieuwde Audi A1

BMW 225i Active Tourer
vs.
Opel Zafira 1.6 Turbo

Land Rover Discovery Sport

BP8 710966 263303
01501
€3,45

DE WEG VAN DE MINSTE WEERSTAND

Met de onderdelen die Carlo Abarth maakte, werd zelfs een Fiat 500 in potentie een racewinnaar. Van stuur tot cilinderkop, je kon van alles krijgen om van een bescheiden 500'je iets bijzonders te maken. Fiat zet deze traditie waardig voort met de moderne 695 Tributo Ferrari.

Tekst en foto's: Igor Stuifzand

De okergele Abarth 595 esseesse Competizione op deze pagina's is uniek. Eigenaar Guy Moerenhout heeft de restauratie net voltooid en nog niet eens de gelegenheid gehad om het autootje te laten kentekenen. Wat er dan zo bijzonder is? Welnu: allereerst is élke originele Abarth 595 esseesse iets speciaals. Liefhebbers en verzamelaars zijn graag bereid er een klein kapitaal voor neer te tellen. Maar wat deze auto helemaal uniek maakt, gaat schuil onder de motorkap: daar bevindt zich – en houd je slabbetje maar paraat – een heuse, originele, uiterst zeldzame Radiale-cilinderkop.

TUBA

Guy Moerenhout is uitbater van het Abarth-museum in het Belgische Lier. Zijn verzameling speciale Abarth-modellen grenst aan het ongelofelijke. Van een eenvoudige, met origineel Abarth-materiaal gemodificeerde Fiat 500 tot een zeldzame Abarth 1300 OT Periscopio, van een originele Simca-Abarth 1150 SS tot de replica van de Groep 4 X1/9 1300 Prototipo, Guy heeft er eentje (of meerdere) in zijn prachtige collectie. Maar hij spaart ze niet alleen maar 'voor de heb', veel van de historische Abarths krijgen ook weer nieuw leven ingeblazen. In de werkplaats achter de toonzaal worden de meest geweldige auto's gerestaureerd, gereviseerd, gecreëerd en geprepareerd. De okergele 595 esseesse Competitione is daarvan het laatste resultaat.

We zakken door de knieën en aanschouwen de luchtgekoelde tweecilinder die schuilgaat onder de door twee stevige beugels ondersteunde motorkap. Bij de eerste aanblik lijkt er weinig te zijn om enthousiast van te worden, want wat kan een 594 cc metend tweepittertje nou helemaal waarmaken? Maar dan zien we links boven het roodgelakte ventilatorhuis de wel erg flinke carburateur. Het gaat om een dubbele Weber met twee open inlaatkelken van formaatje 'tuba', die op poorten aansluiten met een diameter van 40 millimeter. Zo'n zelfde carburateur vind je ook op bijvoorbeeld de dubbelnokker van de Alfa Romeo Giulia. Reken dus maar dat de motor nooit ondervoed raakt.

Guy merkt dat we nog steeds niet bijzonder onder de indruk zijn van het motortje, dat open en bloot aan de wereld wordt getoond. "Het gaat hierom: de Radiale-cilinderkop. Abarth heeft maar 22 van deze koppen gemaakt. Wereldwijd zijn er nu nog vijf bekend en twee daarvan heb ik", glundert Guy. Oké, die kop is dus heel erg zeldzaam, maar wat dóet 'ie dan precies?

Reken maar dat je je lol op kunt, als er even geen recht stukje asfalt meer voor je ligt.

ABARTH 695 TRIBUTO FERRARI

AANDRIJVING benzine, viercilinder lijnmotor; elektrohydr. klepbediening (inlaatzijde), 1 bovenliggende nokkenas (uitlaatzijde), 4 kleppen per cilinder; watergekoeld; voorin overdwars geplaatst; directe benzine-inspuiting; boring x slag: 72,0 x 84,0 mm, cilinderinhoud: 1368 cm³; compressieverhouding: 11,0 : 1; max. vermogen: 134 kW / 180 pk bij 5750 tpm; max. koppel: 250 Nm bij 3000 tpm; gerobotiseerde vijfbak; voorwielaandrijving.
CARROSSERIE – ONDERSTEL zelfdragende carrosserie van staal, 3 portieren; v: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator; a: torsie-as, schroefveren, schokdempers, stabilisator; remmen v/a: gevent., geperforeerde schijven / geperforeerde schijven; banden: 205/40 ZR 17.
TECHNISCHE GEGEVENS L/B/H: 3657 / 1627 / 1485 mm; wielbasis: 2300 mm; leeggewicht: 1135 kg; acceleratie 0-100 km/h: 6,9 sec.; topsnelheid: 225 km/h; gem. EU-verbruik: 6,5 l/100 km (1 : 15,4); prijs / : niet meer leverbaar.

Met zijn wijsvinger op de carburateur begint Guy zijn uitleg. "Je begrijpt dat de carburateur lucht aanzuigt en deze vermengt met benzine. Dit mengsel wordt via het inlaatkanaal richting de cilinder geleid. Zodra de inlaatklep zich opent, wordt het mengsel door de zuiger naar binnen gezogen, waarna de klep zich weer sluit. Vervolgens volgt de compressieslag, waarbij het mengsel wordt samengeperst en de ontsteking het mengsel vervolgens tot ontbranding brengt. Dan opent de uitlaatklep zich en kunnen de verbrandingsgassen richting uitlaat geleid worden." Tot zover niets nieuws onder de zon, want bij een standaard 595-motor – bij elke verbrandingsmotor – gebeurt precies hetzelfde. "Klopt, maar het verschil zit 'm in de manier waarop het mengsel en de uitlaatgassen door de verbrandingsruimte stromen. Bij de standaard 595 zitten inlaat- en uitlaatkanaal aan dezelfde kant van de cilinder, zodat de gassen zich als het ware in een bocht moeten wringen om het uitlaatkanaal te bereiken. Bij de Radiale-motor zitten in- en uitlaatkanaal recht tegenover elkaar. Het mengsel stroomt aan de ene kant van de cilinder naar binnen, komt tot ontbranding en wordt vervolgens aan de andere kant van de cilinder weer afgevoerd. In een rechte lijn, de weg van de minste weerstand."

Tot zover de theorie. Want waar we vooral nieuwsgierig naar zijn, is wat dit alles in de praktijk oplevert. "Standaard levert het motortje van de 595 esseesse 32 pk, met de Radiale-cilinderkop is dat 56 pk bij 7400 toeren per minuut." Kijk, nu hebben we het tenminste ergens over! Een vermogen van 56 pk uit een tweecilindertje van 594 cc betekent dat de motor maar liefst 94,3 pk per liter slagvolume ontwikkelt. Dat is een waarde die begin jaren zeventig alleen binnen het bereik van een goed afgestelde racemotor lag. En hoe hard gaat zoiets nou? "Deze auto heeft een vijfversnellingsbak. Met de korte overbrenging was 140 km/h mogelijk, maar met de langste overbrenging lag de topsnelheid op 180 km/h", vertelt Guy met een grijns van oor tot oor. Eh ... 180 km/h? In een 45 jaar oude Fiat 500?

HOUTEN KIST

Nadat we de motor uitvoerig hebben bekeken, neemt Guy ons mee naar de kofferruimte voorin. Links van de tank is het chassisnummer ingeslagen, dat de identiteit van de auto bevestigt. "Oorspronkelijk is hij van Erich Bitter geweest, de fabrieks-coureur die ook Abarth-importeur voor Duitsland was en later, op basis van Opel-techniek, zijn eigen auto's ging bouwen.

In een uitgave van *Auto Motor und Sport* uit 1970 vond ik een artikel over deze auto. Toen ik hem kocht was hij blauw, maar onder de lak ontdekte ik al gauw de originele kleur: okergeel. In deze kleur staat hij ook op de foto's in *Auto Motor und Sport*." Als basis diende een Fiat 500L (van Lusso), herkenbaar aan de extra beugels op de bumpers en het kunststoffen dashboard. Dat het een Competizione is, zie je aan de zwarte spatbordverbreders. Die zijn los op de oorspronkelijke schermen bevestigd, in tegenstelling tot veel andere modellen, waarbij de spartborden zijn uitgeklopt. "Waarschijnlijk is dit de enige 595 esseesse Competizione die Abarth in de Lusso-uitvoering heeft geleverd."

Vanbinnen valt vooral het mooie instrumentarium op, dat bestaat uit een grote snelheidsmeter en een toerenteller die helemaal tot 8000 tpm draait. Tussen beide grote klokken zijn twee metertjes voor het brandstofpeil en de oliedruk geplaatst. Verder is het interieur vrij standaard, maar Guy haast zich te zeggen dat hij nog twee sportkuipjes klaar heeft staan voor de 595 esseesse Competizione. Die worden binnenkort in de auto gemonteerd.

Destijds had Abarth een dikke modellengids, maar de onderdelencatalogus was nog veel dikker. Importeurs, dealers en eigenaren konden naar hartenlust aan hun auto's blijven sleutelen, om ze nog sneller en nog scherper te krijgen. Deze traditie werd in 2007 door Fiat in ere hersteld, met de introductie van de Abarth 500 en Grande Punto. Want ook als je nu een nieuwe Abarth zou kopen, bestaat nog steeds de mogelijkheid om er achteraf een fabrieksoriginele tuningkit op te laten schroeven. En net als vroeger wordt deze kit geleverd in een mooie houten kist met Abarth-logo's.

Waar Fiat ook een traditie van gemaakt heeft, is het introduceren van allerlei speciale uitvoeringen. Een van de leukste *limited editions* van de afgelopen jaren is de 695 Tributo Ferrari, waarvan maar 1695 exemplaren gebouwd zijn. De Tributo Ferrari is allang uitverkocht, maar Guy Moerenhout heeft er eentje staan die hij voor een klant verkoopt. De Tributo Ferrari heeft een aantal opvallende elementen. Allereerst natuurlijk de lakkleur: Scuderia Rosso, in combinatie met strepen over de motorkap, het dak en de achterklep in de kleur Racing Grigio. Er is gretig met carbon sierdelen gestrooid en om iedereen te laten zien om welke uitvoering het precies gaat, prijkt er op beide flanken en op de achterklep een speciaal Tributo Ferrari-embleem. Groot lichtmetaal met Brembo-remklauwen ronden het

Eh ... 180 km/h? In een 45 jaar oude Fiat 500?

ABARTH 595 SS COMPETIZIONE (1970)

AANDRIJVING benzine; tweecilinder lijnmotor; 1 centrale nokkenas met stoterstangen en tuimelaars, 2 kleppen per cilinder; luchtgekoeld, achterin in lengterichting geplaatst; dubbele carburateur (Weber 40 DCOE); boring x slag: 73,5 x 70,0 mm; cilinderinhoud: 594 cm³; compressieverhouding: 10,0 : 1; max. vermogen: 56 pk bij 7400 tpm (met Radiale-cilinderkop); max. koppel: n.n.b.; vijfbak, handgeschakeld; achterwielaandrijving.
CARROSSERIE – ONDERSTEL zelfdragende carrosserie van staal, 2 portieren; v: onafh. ophanging met draagarmen, dwarsgeplaatste bladveer, schokdempers; a: onafh. ophanging met schuingeplaatste draagarmen, schroefveren, schokdempers; remmen v/a: trommels; banden: 165/70 x 10.
TECHNISCHE GEGEVENS L/B/H: 2970 / 1320 / 1335 mm (500L); wielbasis: 1840 mm; leeggewicht: 501 kg; acceleratie 0-100 km/h: n.n.b.; topsnelheid: ca. 180 km/h (langste overbrenging); gem. EU-verbruik: n.n.b.

uiterlijk vertoon af. Maar aan de binnenkant gaat de feestvreugde vrolijk verder. Je zit in een speciale kuipstoel van Sabelt Racing, die grotendeels bekleed is met ruwe alcantara. Aluminium pedalen en een klein sportstuurtje zorgen ervoor dat je voor een paar snelle ronden over het circuit in een perfecte werkhouding zit – en blijft zitten, voor als het bochtig wordt. Want reken maar dat je je lol op kunt, als er even geen recht stukje asfalt meer voor je ligt.

De 1,4-liter T-Jet motor is voor de gelegenheid opgevoerd naar 180 pk. Daarmee bereikt de 695 Tributo Ferrari een topsnelheid van 225 km/h en accelereert hij in nog geen zeven seconden naar de honderd. De gerobotiseerde Competizione-transmissie is toch wel een kleine dissonant, maar als je de sportknop hebt ingedrukt en de bak bedient met de flippers achter het stuur, lukt het heel aardig om de versnellingsbak je wil op te leggen. Waarbij er allerlei gerommel, gepruttel en gebrom uit beide uitlaatpijpen komt. Ook wat dat aangaat wordt de naam Abarth in ere gehouden. Net als zijn kleine voorganger, blijft de Abarth 695 Tributo Ferrari zijn bestuurder uitdagen.

MET DANK AAN

Guy Moerenhout Racing,
Industriestraat 1, Lier (België),
tel. 0032 3 449 0016, www.abarth-gmr.be