Auto REVIEW

VERGELIJKING Audi 100 2.3 E, Audi 200 quattro 20v, Audi V8 4.2

Classiccars

NUMMER 19

HET MAGAZINE VOOR YOUNGTIMERS & KLASSIEKERS

€4,95

LENTE!

MALLORCA PER MUSTANG

10 KOOPGIDS CABRIO'S UIT DE 80'S & 90'S

€4,95

PLUS Historie: hybride auto • Fiat 1100 Turismo Veloce • Peugeot 302 Darl'Mat

VIER GENERATIES

MERCEDES S-KLASSE

01719
BP8 710966 053300

B O-AZD-553

Duizendmijler

Rallyrijden anno 2017 betekent duizelingwekkende snelheden in zwaar bespoilerde auto's met brullende turbomotoren, megabrede banden en vierwielaandrijving. Zestig jaar geleden ging dat iets anders, getuige de bijna aandoenlijk ogende Fiat 1100 TV op deze pagina's. Toch is deze bescheiden Mille Miglia-held het brullen nog niet verleerd.

Tekst: Gert Wegman • Foto's: Igor Stuifzand

Mille Miglia. De naam van de Italiaanse straatrace heeft nog altijd een magische klank. En dat terwijl de laatste editie waarbij het om pure snelheid ging, alweer zestig jaar geleden plaatsvond. Van 1927 tot en met 1957 gold de race als één van de belangrijkste autosportevenementen van het jaar. Over wisselende parcours door Noord- en Midden-Italië, tussen Brescia en Rome, reden de rallyhelden van weleer een afstand van duizend Romeinse mijlen, oftewel 1500 kilometer. In de allereerste editie deden Ferdinando Minoia en Giuseppe Morandi er ruim 21 uur over in hun OM 665 Superba. Eenentwintig uur hotsend en bonkend over stoffige wegen, in een open auto met bladveren die niet meer dan zo'n 40 pk ophoestte. Letterlijk ...

Naarmate de jaren verstreken, werden de auto's steeds moderner en de snelheden steeds hoger. Niettemin dateert het record van acht uur en vier minuten niet uit 1957, maar van 17 jaar eerder. Het werd op de klok gezet door de voor nazi-Duitsland rijdende Fritz Huschke von Hanstein en Walter Bäumer. Dat deden ze in een BMW 328 Berlinetta Touring met een vermogen van 80 pk en een topsnelheid van 150 km/h. Overigens leidde de route in 1940 niet van Brescia naar Rome en weer terug, maar over de driehoek tussen Brescia, Cremona en Mantova, die door de deelnemers negen keer gerond moest worden. Verreden over de oorspronkelijke route staat het record van 10 uur, 7 minuten en 48 seconden op naam van van Stirling Moss en Denis Jenkinson (Mercedes-Benz), bij een gemiddelde snelheid van 160 km/h.

Donderende brul

In de editie van 1957 gaat de totaaloverwinning naar de Italiaanse Grand Prix-coureur Piero Taruffi. Met zijn 360 pk sterke Ferrari 315 S legt hij de duizend mijl in een kleine tien en een half uur af. Ruim drie uur later, in een tijd van veertien uur, twee minuten en 36 seconden komt als 91ste nummer 6 over de meet, een bescheiden Fiat 1100. Het rijdersduo Mandrini/Bertassi heeft dan wel een veel minder flitsende auto onder de beursgebutste billen dan hun zegevierende landgenoot, maar de mannen zijn dolblij met hun prestatie. Met recht, want in het algemeen klassement finishen ze dan wel 91ste, in de Touringklasse tot 1100 cc zijn ze het snelst. Een mooie prestatie, zeker als je bedenkt dat van de 310 deelnemers uiteindelijk maar 172 koppels de eindstreep hebben gehaald, waaronder zeven Fiats 1100.

Onder het korte motorkapje van de kleine groene Fiat ligt een viercilinder met nog geen 60 pk. Duidelijk meer dan de allereerste Mille Miglia-winnaars tot hun beschikking hadden, maar nog steeds geen getal waarvan je stijl achteroverslaat. Dat doen wij wel wanneer de bekende Vlaamse Abarth-verzamelaar Guy Moerenhout één van zijn twee 1100's Turismo Veloce tot leven wekt. Na een klassiek *choechoechoechoe* slaat het 1089 cc metende machientje licht rochelend aan, en vertoont in zijn stemgeluid veel meer 'baard' dan je op grond van zijn inhoud zou verwachten. Vervolgens geeft Moerenhout een paar flinke dotten gas en klinkt er uit de vuistdikke eindpijp een donderende brul die de ruiten in de wijde omgeving doet trillen.

Het spartaanse dashboard is aangekleed met rally-instrumenten. Links onder de sleutel zit de trekstartknop.

Geen klassiekerliefhebber die bij het horen van deze ouderwetse pokkenherrie géén grijns op zijn tronie krijgt …

Gas erop

We nemen naast Moerenhout plaats op de grijsgroene voorbank. Hij laat nog even zien hoe je de motor start: eerst de sleutel centraal op het dashboard rechtsom draaien, dan de startknop uittrekken, en op tijd weer induwen. Als de motor koud is, kun je het stationair toerental iets verhogen met de handgasknop. Moerenhout zet de versnellingsbak met de grote hendel aan de stuurkolom in één, en vanaf de eerste meters is duidelijk dat hij niet bang is om de 60-jarige Fiat flink op zijn falie te geven. Niet zo gek als je bedenkt dat de Vlaming een enorm ervaren rallyrijder is. We rijden het erf van Moerenhouts Abarth-museum af en stuiven de openbare weg op. Al in de bebouwde kom gaat het gas erop, en voordat we er erg in hebben, knallen we met 90 km/h tussen de panden op het bedrijventerrein door. De motor gromt woest en de uitlaat brult als een bezetene. In de eerste drie versnellingen is de 1100 verrassend rap, al doet de overdosis aan geluidsindrukken ook veel voor de snelheidsbeleving.

Met graagte duikt de bejaarde rallyheld korte bochtjes in en vanaf 2000 toeren pakt het hese motortje soepel op. Moerenhout ziet er geen been in de naald van de toerenteller tot 6000 tpm op te jagen, waarbij het motorgeluid een onrustbarend niveau aanneemt. Stuiterend op de voorbank beleven we de stevige stoten van de wielophanging en de trillingen van de aandrijflijn in alle hevigheid mee. We vragen ons bezorgd af of we straks niet met een droge knal tot stilstand zullen komen, terwijl de motor in onderdelen onder de auto vandaan stuitert. Guy Moerenhout lijkt onze zorg absoluut niet te delen; glimlachend ramt hij de stuurpook voor de bocht een versnelling terug. Wanneer de bak krakend protesteert, roept-ie glimlachend: "Ik had er een tijdje niet meer mee gereden. Het gaat soepeler wanneer ge dubbel clutcht, maar hij rijdt verder heel plezant, toch? Hij is wel zestig jaar oud, hè?!"

Fiat 1100/103 Turismo Veloce

AANDRIJVING benzine; viercilinder lijnmotor, voorin in lengterichting ingebouwd; 2 kleppen per cilinder; 1 centrale nokkenas, aangedreven via ketting; watergekoeld; dubbele carburateur (Weber 36 DCD7); boring x slag: 82,5 x 74 mm; cilinderinhoud: 1089 cm^3; compressieverhouding: 8,0 : 1; max. vermogen: 39 kW / 53 pk bij 5200 tpm; max. koppel: 74 Nm bij 4300 tpm; vierbak, handgeschakeld (pook aan stuurkolom); achterwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL zelfdragende carrosserie van staal; 4 portieren; v: dubbele draagarmen, schroefveren, telescoopschokdempers, stabilisator; a: starre as, halfelliptische bladveren, telescoopschokdempers, stabilisator; worm-en-rolbesturing; remmen v/a: trommels; banden v/a: 5.20 – 14,5; wielen: 3,5J x 14.

TECHNISCHE GEGEVENS L/B/H: 3915 / 1458 / 1490 mm; wielbasis: 2340 mm; spoorbreedte v/a: 1232 / 1215 mm; leeggewicht: 850 kg; max. toelaatbaar gewicht: n.n.b.; tankinhoud: 52 l; gebouwd in 1957; productieaantal: n.n.b.

PRESTATIES acceleratie 0-100 km/h: ca. 22,0 s; topsnelheid: 140 km/h; verbruik: ca. 11,0 l/100 km (1 : 9,1).

FIAT

Dankzij een 'snelle' cilinderkop en een speciale carburateur hoest het elfhonderdje zo'n 60 pk op.

Zijn stemgeluid vertoont heel wat meer 'baard' dan je zou verwachten.

Toch blijft het voor de verwende 21ste eeuwse automobilist een bijna bizar idee om met een auto als deze 14 uur achtereen op het scherp van de snede kriskras door Italië te racen. Om hoepelend aan het flinterdunne zwarte stuur hairpins te pakken in de Apennijnen, op het Toscaanse platteland met 80 km/h door smalle dorpsstraatjes te denderen en te planken op de rechte wegen over de Povlakte. We geven je het te doen in deze orgie van mechanisch lawaai en zonder de moderne gemakken van airconditioning en ergonomisch verantwoorde stoelen ...

'Snelle toerwagen'

Het vergt een minder wild inlevingsvermogen om je voor te stellen hoe het Italiaanse middenklassegezin zich in de jaren vijftig in een auto als deze voortbewoog. En daar was-ie natuurlijk vooral voor bedoeld. De Fiat 1100/103 werd geïntroduceerd op de salon van Genève van 1953. Net als de in 1950 gelanceerde 1400 had de nieuwe 1100 een moderne zelfdragende carrosserie met modieuze rondingen en verkeerd om scharnierende voorportieren. Verder was de technische layout traditioneel. De vooroorlogse motor met enkele carburateur stond in lengterichting voorin en bracht zijn bescheiden 36 pk via een vierversnellingsbak over op de achterwielen. Als papa Giuseppe op de autostrada een flinke aanloop nam en het bakelieten stuur stevig in zijn knuisten hield, kon hij uiteindelijk een topsnelheid van 116 km/h bereiken. Daarmee liet hij in elk geval tijdgenoten als de Volkswagen Kever en de Austin A30 achter zich.

Behalve voor de vierdeurs sedan kon het moderne Italiaanse gezin ook kiezen voor de praktische vijfdeurs Familiare (stationwagon). De sportieve 1100 Turismo Veloce verscheen in oktober 1953. Gezien de naamstoevoeging (vrij vertaald: 'snelle toerwagen'), was het standaardvermogen natuurlijk onvoldoende. Dankzij een tweetraps Weber-carburateur en een hogere compressieverhouding (7,4 : 1 in plaats van 6,7 : 1) werd dat opgekrikt tot 48 pk. In 1954 werd de compressieverhouding nog iets verder opgevoerd en steeg het vermogen tot een magische 50 pk, goed voor een topsnelheid van maar liefst 135 km/h.

Kooptips Fiat 1100/103 TV (1957)

Doordat de Fiat 1100 TV veel voor races en rally's is ingezet, zijn er maar weinig exemplaren overgebleven. Voor de unieke jaargang 1957 is dat zeker het geval. Uiterlijk onderscheidt hij zich van eerdere jaargangen door een aangepaste grille, separate verstralers en grotere achterlichten. Dankzij de hogere compressieverhouding steeg het vermogen naar 53 pk, goed voor een topsnelheid van 140 km/h. Als de auto van zijn achterbank wordt gestript, komt hier zelfs nog 5 km/h bij. Tip van Guy Moerenhout: lees vóór aankoop eerst het standaardwerk over de Fiat 1100 TV van Gino Giugno.

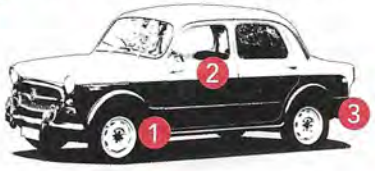
CARROSSERIE Let vooral op roest en – gezien het sportverleden van veel auto's – op slecht uitgevoerde schadereparaties. Ook is van belang dat onderdelen als sierlijsten, portiergrepen en dergelijke allemaal aanwezig zijn, want deze zijn lastig te vinden. Belangrijkste advies is om een auto te kopen die weinig aan pekel en vocht is blootgesteld. De meest roestgevoelige onderdelen zijn de spatborden, en dan vooral de onderzijde daarvan. Het front, het kofferdeksel en de wagenbodem zijn ook roestgevoelig.

TECHNIEK Technisch is de Fiat 1100 een eenvoudige en robuuste auto. Een gezonde motor moet gewillig, zonder horten en stoten, de hogere toerentallen opzoeken. Dat gaat wel met een stevige geluidsproductie gepaard. Voor deelname aan de Mille Miglia is het van cruciaal belang dat het originele 06-motornummer aanwezig is. Zolang er geen nare rammels, tikken of ratels te horen zijn, is er geen reden tot ongerustheid. Het schakelen gaat niet heel soepel, maar dat hoort erbij. De 1100 TV heeft een gedeelde cardanas, in plaats van een massieve as die de standaard modellen hebben.

ONDERDELEN De meeste technische onderdelen zijn nog wel verkrijgbaar, al kan de zoektocht soms enige tijd vergen. De verkrijgbaarheid van plaatwerk en kleine materiaal is veelal lastig. Op Italiaanse onderdelenbeurzen en via de Italiaanse Fiat 1100 Club is nog verrassend veel te vinden.

Aandachtspunten

1. Roest aan wagenbodem, spatbordranden en front
2. Zijn alle strips, portiergrepen en verchroomde ornamenten aanwezig?
3. Let op slecht herstelde aanrijdingsschade



Clubs

Fiat Club Nederland www.fiatclub.nl

Fiat Club Belgio www.fiatclubbelgio.be

Fiat 1100 Club Italië www.nuovamillecentoclubitalia.it

De 'Italiaan' heeft volledig witte wielen, bij de 'Belg' zijn de velgranden in kleur gespoten, zoals het hoort.

Een Mercedes 180 uit die tijd was nauwelijks sneller. Om ervoor te zorgen dat al die power zonder te veel wringen op de achterwielen werd overgebracht, voorzag Fiat de TV van een tweedelige cardanas, in plaats van een enkelvoudig exemplaar. Aan de buitenkant was de snelle 1100 te herkennen aan de rechtere, verder doorlopende achterspatborden, een in contrastkleur gespoten dak en tweekleurige wielen (wit gecombineerd met de kleur van het dak). Aan de voorkant onderscheidde de Turismo Veloce zich door een iets afwijkende grille, met in het midden een grote centrale mistlamp.

De sportief ingestelde automobilisten onder de Fiat-rijders waren dol op de 1100 TV. Al vanaf het begin maakte de auto zijn opwachting bij sportieve evenementen, waaronder de Mille Miglia. En met succes: in 1954, '55, '56 en '57 werd hij eerste in zijn klasse, en ook in de rally van Algiers naar Kaapstad deed de 1100 uitstekende zaken.

Op en top Belgisch

De 1100's TV van Guy Moerenhout zijn alle twee van 1957. Dat zie je vooral aan het modernere front met de nieuwe grille, de extra verstralers en de grotere achterlichten. Het vermogen was voor deze jaargang middels een speciale cilinderkop verder opgeschroefd tot 53 pk, wat een top van 140 km/h mogelijk maakte. Aan de auto die op kenteken staat, heeft Moerenhout nauwelijks iets hoeven doen. Om hem te bemachtigen des te meer. Was het zo'n langdurige zoektocht? "Nou, niet echt, ik vond hem bij toeval op een Italiaanse autoverkoopsite, maar ik kreeg de verkoper maar niet te pakken. De advertentie was heel summier en niemand reageerde op mijn telefoontjes. Sowieso was ik argwanend, want de auto werd ver onder de marktwaarde aangeboden. Omdat de 1100 TV aan de échte Mille Miglia heeft meegedaan, mag je er ook de Mille Miglia Storica (de moderne klassiekerversie van de aloude endurancerace, red.) mee rijden. Combineer dat met de zeldzaamheid van deze versie – die alleen maar in 1957 is geproduceerd – en je komt tot prijzen van 50 tot 55.000 euro. Maar de vraagprijs van deze auto was veel lager. Ik was dus wel een beetje bevreesd voor oplichting. De eigenaar bleek echter een welgestelde architect annex autoverzamelaar. Bovendien was hij voorzitter van een Italiaanse klassiekervereniging. Toen ik dat wist, heb ik gedurende een maand of drie regelmatig telefonisch contact proberen krijgen en uiteindelijk heb ik per mail in het Engels én het Italiaans gevraagd of de auto nog steeds te koop was. Het antwoord daarop was kort en krachtig: *yes*. Daarop heb ik de auto ongezien gekocht en vooruit betaald. Dat hield natuurlijk wel een zeker risico in, maar al met al durfde ik dat wel aan."

Te langen leste kwam de Fiat in het hallencomplex van Moerenhout in Lier terecht. De auto was helemaal origineel en verkeerde in een goede, rijdbare staat. Niet veel later werd Moerenhout gebeld door een landgenoot. Of Guy belangstelling had voor een Fiat 1100

Passie voor Abarth

Het leven van Guy Moerenhout (67) staat volledig in het teken van klassieke auto's. Hij heeft een schat aan ervaring op het gebied van rallyrijden, daarnaast is hij al bijna zijn hele leven bezig met het repareren, restaureren en prepareren van auto's. Al sinds zijn 21ste heeft Moerenhout zijn eigen bedrijf, waar hij tot op de dag van vandaag samen met zijn medewerkers de handen uit de mouwen steekt. Het enige wat wordt uitbesteed, is spuitwerk. Moerenhouts voorliefde voor Fiat en Abarth is ontaard in het Abarth Works Museum, de grootste Abarth-verzameling ter wereld, verdeeld over drie enorme hallen in het Vlaamse Lier. Zowel het museum als Moerenhouts bijzondere expertise trekt veel internationale gasten en klanten. Behalve allerlei bijzondere en unieke Fiats en Abarths, komen we in Lier ook een aantal Rovers BRM tegen. We zien verder diverse Lancia's en een hele rits Lada's en Moskviches. Daarnaast beschikt Moerenhout over een imposante bibliotheek over zijn geliefde merken. Meer info: www.abarth-gmr.be

Turismo Veloce uit 1957 ... Dit exemplaar was niet in concoursstaat, maar had zeker potentie. En het leuke was dat deze 1100 in alle opzichten op en top Belgisch is. Hij is namelijk van de band gelopen bij S.A.M.A.F., oftewel de Société Anonyme de Montage des Automobiles Fiat in Waterloo. Tot 1968 werden in die Belgische fabriek behalve 1100's ook 600's en 1500's geassembleerd.

'Dans son jus'

Aan deze auto moest heel wat meer gebeuren dan aan zijn Italiaanse broer. Zo vertoonde een achterportier forse schade en de bodem vergde enig laswerk. Tijdens de werkzaamheden aan de carrosserie kwam Moerenhout erachter dat Fiat voor de afwijkende achterspatborden van de TV-versie als basis gewoon de afgeronde schermen van het standaard model had gebruikt. In de kofferbak zie je nog precies de naad waarlangs de opzetstukken aan de originele schermen zijn vast gelast. Moerenhout en zijn mannen zijn zelf trouwens ook niet bang van laswerk en andere carrosseriereparaties. Veel plaatwerkdelen worden veelal in de werkplaats van Moerenhout gemaakt, geklopt en gekrompen. Alleen het spuitwerk wordt uitbesteed.

De motor en de versnellingsbak zijn door Moerenhout volledig gereviseerd. "Het was een rallywagentje, met een speciale nokkenas. Verder was deze voorzien van een Abarth-kit, bestaande uit een speciale dubbele carburateur en een aangepast luchtfilter. We hebben alles uit elkaar gehaald, mooi opgekuist, nieuwe lagertjes erin gezet en hij loopt nu echt perfect. Als je gaat reviseren moet ge voor bepaalde zaken, een koppelingspomp bijvoorbeeld, wel efkes zoeken, en vaak moet je ervoor naar Italië reizen. Op Italiaanse beurzen is nog heel veel te krijgen, maar natuurlijk heb ikzelf in de loop der jaren ook heel veel stukken verzameld."

Omdat Moerenhout een zwak heeft voor auto's met patina, of zoals hij zelf zegt 'wagens *dans son jus*', heeft hij onderdelen als de koplampranden, de grille en de diverse ornamenten niet opnieuw laten verchromen, maar geschuurd en gepolijst. Verder heeft hij één sierlijst moeten namaken, omdat hij nergens het juiste exemplaar met ronde achterzijde kon vinden. Ook ontbrak er een portiergreep en omdat dit type specifiek voor dit ene bouwjaar is, was het een hele uitdaging om een vervangende klink te vinden. Na een langdurige internationale zoektocht vond Moerenhout een passend exemplaar ... in zijn eigen onderdelenvoorraad.

Een andere lastige horde bleek het mengen van de juiste metallic lakkleur van de donkere carrosseriedelen. Uiteindelijk is de originele kleur die onder één van de knipperlichten 'verstopt' zat als basis gebruikt. Probleem is echter dat de moderne watergedragen lakken een ander kleurnuance geven dan de originele lak. Maar na veel uitproberen en vergelijken met de kleur op de auto, is het gewenste resultaat bereikt. De Belgische 1100 is nu bijna klaar, alleen de remmerij is nog niet af, en de bekleding moet nog worden gestoomd. Er zitten hier en daar wel wat slijtplekjes in, maar dat vindt Moerenhout prima. "Ik heb helemaal niets met concours d'élégance, waar zelfs de gereedschapsset nog in nieuwstaat moet zijn. Nee, wij willen met beide auto's dit jaar nog een serieuze rally gaan rijden. Liefst eentje met niet al te veel lange rechte stukken, want tot 80 km/h is de auto heel rap, maar daarboven moet hij inleveren. Hij is ook heel geschikt voor het rijden van klimkoersen, want hij houdt echt ongelooflijk baan! En iedereen vindt hem leuk, hè. Maar de grootste charme van deze Fiat is instappen, wegrijden en het gevoel van zestig jaar geleden ervaren. Daarom wil ik deze auto's gebruiken waarvoor ze zijn bedoeld: rally rijden en plezier hebben!" CC

Met dank aan

Guy Moerenhout voor het ter beschikking stellen van zijn auto's, tijd en expertise. Kijk op www.abarth-gmr.be voor een virtueel kijkje in zijn Abarth Works Museum.