11 | 2014 | € 5,95

Auto Week Classics

Klassiekers | Youngtimers | Sportscars

EXTRA
UITKLAPPOSTER
MASERATI

DUBBELTEST
DAF 55 COMBI (1970)
SAAB 95 (1963)

ONVERWACHTE OVEREENKOMSTEN

IN DE BAN VAN ...
ALLES VAN ABARTH

PROFIEL
VOLVO 343/360

BEREIKBARE DROOM
PORSCHE 928

PROEFRIT LINCOLN CONTINENTAL TOWN CAR EN SIMCA 1000 COUPÉ | **TEST** FORD TAUNUS, OPEL ASCONA EN VOLKSWAGEN JETTA | **GEREDEN** MINI'S GEBOUWD IN NEDERLAND, ITALIË EN AUSTRALIË | **IN BEDRIJF** CITROËN 2CV | **GESCHIEDENISLES** LANCIA DELTA | **MARKTPLEIN** AUDI 100 EN YELLOW CAB

INCLUSIEF Auto Trader HET MEEST COMPLETE KLASSIEKERAANBOD

8 710722 180028 01114 AP

GEBETEN DOOR DE SCHORPIOEN

Het Abarth Works Museum is een goed bewaard geheim. Gelegen nabij Antwerpen bleef de collectie lang onder de radar, maar nu vinden hoe langer hoe meer octaanliefhebbers hun weg naar Lier, om er begroet te worden door een man die het merk én de rallysport uit al zijn poriën ademt.

TEKST **KEN DIVJAK**, FOTO'S **MAURICE VOLMEYER**

guy
ABARTH
SQUADRA STORICA
guy moerenhout racing

Aan een normaal visitekaartje komt Guy Moerenhout niet toe. Naast rallycoureur is de geboren Antwerpenaar ook merkhistoricus, verzamelaar, tuner, restaurateur, replicabouwer en – *last but not least* – drijvende kracht achter het Abarth Works Museum. Een gedurfde naam voor een privé-collectie, maar met 180 geëxposeerde modellen meer dan gerechtvaardigd. Daarmee mag Guy zich eigenaar noemen van de grootste Abarth-collectie ter wereld, zeker nu de Italiaanse Maranello Rosso-verzameling stukje bij beetje onder de veilinghamer versplintert. In Frankrijk is er nog een derde tempel ter ere van Carlo Abarth, maar die telt amper 30 auto's en omvat vooral op prototypes uit de racerij. Maar: "Alleen met straatwagens kun je een collectie in leven houden", zegt de 64-jarige. "Circuitauto's zijn mooi, maar je kunt er niet mee naar buiten". Daarom verkeert 80% van de verzameling in rijdende toestand, en hangt er op heel wat exemplaren een kenteken. Een oldtimerplaat, dat wel. Maar anders dan in Nederland houdt die in België nauwelijks beperkingen in en zijn de kosten goed te doen. Sterker nog: Guy leent zijn wagens geregeld uit aan journalisten en coureurs om de legende levend te houden. "Auto's, hoe waardevol ook, zijn gemaakt om mee te rijden", zegt hij daarover. "En aangezien Fiat al genoeg werk heeft met de ontwikkeling van nieuwe Abarths, neem ik de klassiekers graag voor mijn rekening."

Meccano

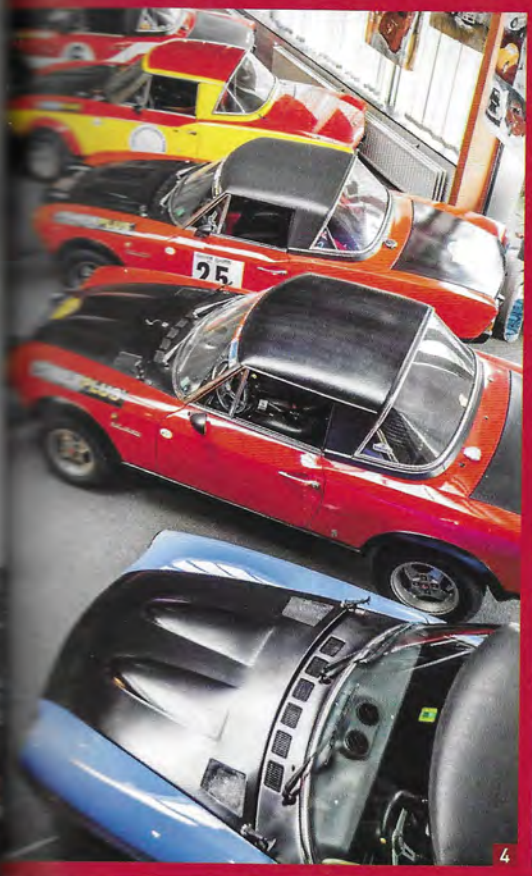
Tegen alle verwachtingen in is onze gastheer niet op de achterbank van een Abarth verwekt. "Mijn vader was verknocht aan 911's, wat natuurlijk ideaal was voor rallydoeleinden, maar tegelijkertijd zo voorspelbaar."

1

2

| **1.** Guy was jarenlang actief in de rallysport als preparateur en coureur. | **2.** De 131 Abarth Groep 4 is één van de kroonjuwelen. | **3.** Zeg je Abarth, dan zeg je Campagnolo-velgen van magnesium. | **4.** In de voorste ruimte staan zomaar negen Fiats 124 rally. | **5.** Servicewagens en -trucks zijn er ook. | **6.** De Fiat Abarth Record Monza werd in 1958 getekend door Zagato.

3


25

4

Bahco

OFFICIAL

POWERPLUS
1-OYB-109
servizio corse

5

1 OYK
528
B

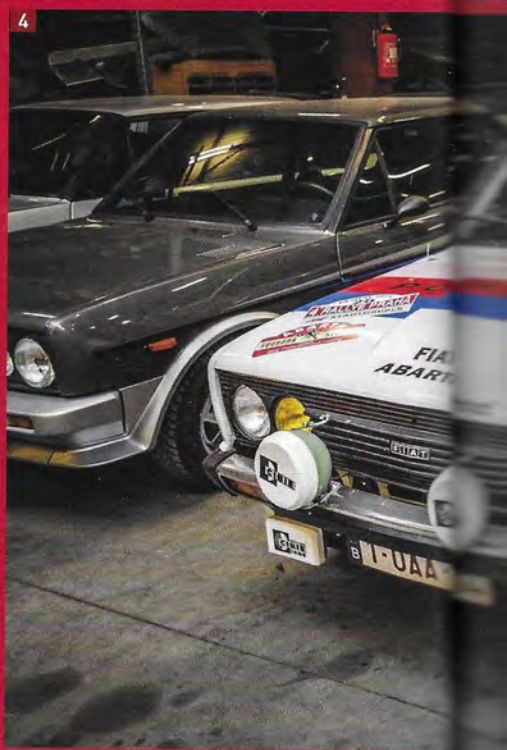
6

1

| 1. Tegen vier 131 Abarths kan zelfs een Lancia Stratos niet op. | 2. Fraaie 850 Coupé van Allemano. | 3. Met deze door Montabone getunede 1.6 plaagt Guy maar al te graag Porsche 911-rijders. | 4. De 131 Diesel werd ontworpen voor de Londen to Sydney-marathon. Dient de roze streep om aan te geven dat dit een iets minder potente Abarth is? | 5. Deze Lombardi Grand Prix ondergaat een totale restauratie.

3

4



5

Moerenhout jr. zou het anders doen, en prepareerde vanaf de jaren 70 een indrukwekkende lijst *unusual suspects* voor deelname aan binnen- en buitenlandse proeven, vaak met hemzelf achter het stuur. Op de muur van zijn kantoor hangen foto's van een driftige Honda Accord, een wulpse Alfa Romeo GTV6 en zelfs een pk-zwangere Lada Niva. Zijn piek bereikte hij in 1982 met een deelname aan Parijs-Dakar, maar tegen die tijd was hij al bij Fiat Auto Belgio onder contract als officiële Abarth-piloot. Eén van de laatsten nota bene, want daarna trok de schorpioen zich terug uit het wereldkampioenschap Rally, exact 20 overwinningen rijker.

De voorkamer van het museum staat dan ook in het teken van twee succesvolle rally-Abarths: de 124 Spider en de 131 Groep 4. De groen-witte Alitalia 131 is dé auto die Sandro Munari eind jaren 70 door de WRC-kalender navigeerde. "En weet je wat nog het leukste is?", voegt Guy er met pretoogjes aan toe. "Een paar jaar geleden stond hier ineens iemand aan de deur met een grote koffer. Het bleek de man die de auto destijds bij Abarth besteld had voor rallygebruik in Zuid-Amerika. Via via had hij vernomen dat 'zijn' 131 in België beland was. Dat had hem ertoe gebracht om alle toebehoren in een koffer te steken en die persoonlijk aan het museum te komen doneren. Zo hebben we uiteindelijk de puntjes op de i van onze Alitalia-restauratie kunnen zetten." De entree van het museum is gratis, je moet alleen even een afspraak maken. Daar zegt AutoWeek Classics natuurlijk geen nee tegen. Er valt gewoon teveel te zien, dus vragen we Guy om er drie uit te pikken. Maar niet vooraleer we hem over het hoe en waarom van zijn Abarth-fascinatie hebben uitgehoord. "Zoals je op de foto's kunt zien, heb ik de afgelopen 42 jaar met heel wat merken gewerkt. Honda, Mitsubishi en Daihatsu, om er maar een paar te noemen. Maar geen enkel merk liet zich zo naar mijn hand zetten als Fiat. Ik vergelijk het wel eens met Meccano, de Lego-puzzel voor gevorderden, want zo moet Carlo Abarth het ook beschouwd hebben. Hij was immers niet te beroerd om eerst naar de oplossingen van anderen te kijken en overal de beste ingenieurs weg te kapen alvorens zelf aan de slag te gaan. Alleen spijtig dat die eclectische aanpak de prijs van zijn creaties dermate hoog maakte dat het merk er uiteindelijk aan ten onder gegaan is."

'ER STOND HIER INEENS EEN MAN MET EEN KOFFER VOOR DE DEUR'

Diesel-Abarth

Eén van Guys favorieten staat momenteel op de brug. "Dit is een Lombardi Grand Prix coupé. Carrozzeria Francis Lombardi produceerde die in de eerste plaats zelf, maar liet ze ook onder licentie bouwen door OTAS *(Officina Trasformazioni Auto Sportive)*,

1

2

tuner Giannini én Abarth. Die laatste ontwikkelde er zelfs een Scorpione SS-kit voor met een topsnelheid van 185 km/h." Niet mis als je bedenkt dat de onderliggende Fiat 850 voorzien was van 37 paarden, maar toch geen doorslaand succes. "De Abarth 1300 Scorpione is de laatste wagen die Carlo onder eigen naam ontwikkelde" bevestigt Guy, "en is daarmee het sluitstuk van bijna 20 jaar Abarth-productie". Daarna ging het merk op in Agnelli's Fiat-portfolio.

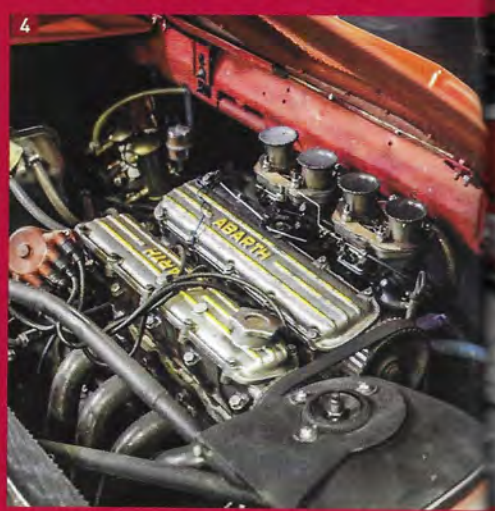
Zelfs een icoon als de 131 Stradale moet het afleggen tegen het curiosum dat verderop geparkeerd staat: een 131 Abarth Diesel. Origineel geconcipieerd om aan de Londen to Sydney-marathon deel te nemen, is dit waarschijnlijk de traagste rally-Abarth ooit gebouwd. "Maar wel een van de fijnste" volgens Guy, "al moet ik toegeven dat dit geen originele auto is", zegt hij in alle eerlijkheid. "Abarth bouwde drie experimentele 131's om het potentieel van zelfontbranders in een rallyomgeving te testen, maar het deelnemende exemplaar crashte dramatisch tijdens de raid van 1978. De andere twee verdwenen in particuliere handen en zijn nu gemakkelijk € 100.000 waard. Dit is een waarheidsgetrouwe conversie met toestemming van de fabriek, maar wel een die bijzonder goed stuurt." Fotograaf Maurice vindt vooral de roze *striping* frappant, alsof die het vuurspuwende origineel visueel van deze 75 pk-versie moest onderscheiden.

Gebrand om ons weer op het rechte pad te krijgen, duikt Guy plots in een anonieme vierdeurs. Er hangt een foto op van niemand minder dan wijlen Paul Frère, met daaronder '1st owner'. Dit is de vermaarde Fiat 125 S Abarth waar de Belgische journalist-piloot zo van hield? Een snelle blik in Frère's autobiografie bevestigt die claim. 'Uiteindelijk was ik nog het meest aan mijn Fiat 125 S verknocht."

We ontdekken nog veel meer tijdens een korte rit rond het industriepark waar het Abarth Works Museum gevestigd is. "Deze 125 is prima gedempt en toch snel genoeg om de 911's met een tweeliterblok bij te benen. Je zou de gezichtsuitdrukking van die Porsche-piloten dan eens moeten zien!" We proberen het uit en zelfs Maurice zit gelukkig klem tussen de vierpuntsharnassen op de achterbank. Onze rallyrijder in ruste weet het gaspedaal nog altijd te vinden. Zelfs de wijkagent steekt zijn hand aanmoedigend omhoog wanneer we met 7.000 toeren per minuut voorbij komen scheuren. Terug op de parkeerplaats draait Guy nog een paar victorierondjes alvorens hij de natikkende 125 S aan de kant zet. De Abarth-historie kent verschillende invalshoeken, van bloedmooie tweezitters via gestroomlijnde circuitmachines tot gehomologeerde rallywagens. Maar toch is Abarth voor de meesten synoniem met opgepepte Fiat-producten die hun intentie lang niet altijd kenbaar maken. *Sleepers* zeg maar, oftewel wolven in schaapskleren met een kenmerkend geluid en een hoogtoerig karakter. Daarvan staan er meer dan genoeg in Lier, aangevuld met curiosa van Simca tot Moskvitsj. De collectie van Guy Moerenhout doet het oude Abarth herleven als in zijn gloriedagen. Met een beetje geluk krijg je er zelfs een testrit bij, want aan- en verkopen doet Guy ook nog in zijn vrije tijd. Benieuwd of dat nog op zijn visitekaartje past ... ✦

DE AGENT MOEDIGT ONS AAN, TERWIJL WE MET 7.000 TPM VOORBIJKOMEN

3



4

5

| 1. Iedereen kan de Abarth-bibliotheek op aanvraag consulteren. | 2. Niet alle auto's zijn in concoursconditie maar rijden doen ze allemaal. | 3. Guy weet het gaspedaal nog altijd goed te vinden. | 4. De Twin Cam van Lampredi is alomtegenwoordig. | 5. Vier op een rij met een reeks bloedmooie 2300 S'en. | 6. De Cinquecento met 695 cc. Abarth-motor en het kenmerkende geopende motorkapje is voor velen het Abarth-icoon.

6

7