VEERTIENDAAGS € 3,20 • nr. 191

Auto Wereld

22 MAART 2007

NIEUWPRIJZEN • OPTIES • OCCASIES

www.autowereld.be

[NIEUW]

BMW **M3 CONCEPT**
& RENAULT **TWINGO**

[DETAILTEST]

MERCEDES **CLK 63 AMG**

[EERSTE TESTS]

BMW 1 SPORTSHATCH

SAAB **9-3 BIOPOWER**
OPEL **CORSA OPC**
BMW **5**

[DUBBELTESTS]

- BMW **X5 4.8i** & **3.0d**
- TOYOTA **AURIS 1.6** & **1.4 D-4D**

AUDI TT
ROADSTER

+ **SPECIAL RETRORALLY**

DE MOOISTE
GROEP B'S

JONG GEWELD

FIAT ABARTH 124 RALLY

DE FRÊLE KRAC

In 1972 werd op de stand van Pininfarina in Genève de Fiat 124 Sport Rally voorgesteld, een auto die even later al als Abarth 124 Rally mee het mooie weer in de rallysport mocht gaan maken. Precies 35 jaar later kondigt Fiat op hetzelfde autosalon aan dat Abarth als naam voor sportieve Fiats zal worden gereanimeerd. Meer hadden wij natuurlijk niet nodig om even terug in de tijd te gaan. Tekst: Iwan Kneuts Foto's: Fred Bayet

Tussen 1972 en '74 zijn er slechts 1.013 stuks van de Fiat Abarth 124 Rally gebouwd. De zoektocht naar een mooi exemplaar leek dus een werk van lange duur te kunnen worden. Maar dat was buiten Guy Moerenhout gerekend. In zijn Abarth Works Museum in Lier staan op dit moment maar liefst zes 124 Rally's van uiteenlopend pluimage te blinken. Van een bloedmooie Azurro-kleurige Stradale - dus de straatversie - tot een authentieke Groep 4-rallywagen waarmee de Pool Jaroszewicz in zijn jonge jaren de successen aan elkaar reeg. 'Op dit moment heb ik een zeventigtal auto's, waaronder enkele zeer zeldzame', vertelt de man die in buitenlandse bladen wel eens de Abarth-goeroe wordt genoemd. 'Want wie kent nog de Abarth op basis van de Simca 1000? Er zijn er slechts tien van gemaakt, wij hebben er één. Een auto die we, geloof het of niet, in Finland vonden.'

Tussen de verhuisdozen

'Ik ben 36 jaar geleden als mecanicien begonnen. Vanaf 1996 ben ik me gaan concentreren op Abarth en Fiat Abarth, waar-

ACHTPATSER

voor men mij op dit ogenblik van over de hele wereld contacteert', gaat de Abarth-man verder. Intussen kijkt Guy Moerenhout uit naar de opening van zijn nieuwe vestiging én zijn Abarth Works Museum in Lier. Er werd nog volop verhuisd toen wij er op bezoek gingen, maar zelfs tussen de verhuisdozen ziet het er al bijzonder indrukwekkend uit. Vooral omdat Moerenhout volledigheid nastreeft. 'In een prachtig boek over de rallygeschiedenis van Fiat zag ik plots een foto van 124S. Ik wist toen niet eens dat er met deze auto ooit rally's werden gereden. Dus ben ik op zoek gegaan. Op de oldtimerbeurs in Antwerpen vond ik een degelijk exemplaar. En die gaat nu omgebouwd worden tot een rallywagen.'

Van spin naar schorpioen

Onze aandacht gaat natuurlijk uit naar de Abarth 124 Rally. In 1970 was Fiat schoorvoetend aan rallyrijden begonnen met een 124 Spider. En de overname van Abarth door Fiat in 1971 versnelde de ontwikkeling van die auto. De oorspronkelijke 1,6 liter-motor werd vervangen door een 1800, die uit de Fiat 132 werd geplukt. Met een dergelijke auto won de Zweed Hakan Lindberg in 1972 de Acropolis Rally. Wat de overwinning nog wat zoeter maakte, was dat de aartsvijand van binnen het eigen concern, Lancia, werd geklopt. Simo Lampinen werd met een Lancia Fulvia tweede. Lindberg won enkele weken later nog de Alpenrally in Oostenrijk en aan het einde van het seizoen mocht de Italiaanse 124-rijder Rafaele Pinto zich Europees kampioen noemen. De auto, die pas in 1974 officieel als Fiat Abarth 124 Rally werd ingeschreven, evolueerde aan sneltreinvaart. De cilinderinhoud werd opgeboord tot 1.839 cc en gaandeweg steeg ook het vermogen. Van 165 naar 170 pk, door de montage van de eerste zestienklepscilinderkop, daarna naar 180 pk en in 1975 zorgde een mechanische Kugelfischer-injectie zelfs voor 210 pk. Door de jaren heen was de Abarth 124 Rally ook afgeslankt van 1.015 naar 900 kilogram. De *jour de gloire* beleeft het team in 1974 in de Rally van Portugal, waar drie Fiats de eerste drie plaatsen bezetten. Maar op dat moment wordt al duidelijk dat Lancia binnen de familie binnen de

kortste keren opnieuw de bovenhand zal krijgen met de gloednieuwe Stratos. Desondanks scharrelt Fiat in 1975 nog enkele ereplaatsen samen, waaronder een overwinning voor de toen nog piepjonge Markku Alen in de Rally van Portugal.

Liggende piloten

De Abarth 124 Rally had duidelijk iets met Portugal. Wij kregen een rallyuitvoering mee die nog stond uit te hijgen van de Ronde van Portugal, een rally voor historische wagens waarin Moerenhout en co-rijder De Munck als eerste buitenlandse equipe negende eindigden. 'En dan hadden we nog de ongelooflijke pech dat op een bepaald moment drie bladzijden uit het roadbook ontbraken', foetert de Abarth-man.

De auto vertoont nog duidelijke kampsporen, maar daar houdt Moerenhout van. 'Tuners van vroeger waren artiesten. Wanneer ze een liefdevol geprepareerde motor of versnellingsbak gingen inbouwen en plots merkten dat die niet paste, werd waar het nodig was met een hamer wat ruimte geklopt. Nu wordt alles eerst uitgerekend, keurig uitgezaagd en op maat gelast. Ik werk het liefst op de oude manier, de manier waarop de meeste van deze auto's zijn ontstaan. Ik hou ook niet van te fel opgekalefaterde auto's die mooier lijken dan nieuw. Aan een rallywagen wil ik zien dat ermee gereden is. Ik wil hem, zoals de Fransen het zo mooi zeggen, *dans son jus*.' Hoe dan ook, de Fiat Abarth 124 Rally brengt ons meteen in de juiste sfeer. We laten ons in de mooie, originele kuipstoel glijden en nestelen ons achter het ragfijne driespakige Abarth-sportstuur. Gelukkig kan de stoel een

Vanop de mooie kuipstoel kijk je uit op een ragfijn, driespakig Abarth-sportstuur.

heel eind achteruit en vinden we snel een goede zithouding. Hoewel, ideaal is het niet. Vandaag zitten rallyrijders kaarsrecht in hun voorgevormde kuipstoelen, maar die van de jaren '70 lagen achter hun stuur. Op zich is daar niets mis mee, maar met haast gestrekte armen aan het loodzware stuur draaien lijkt ons niet echt comfortabel. Of hadden die mannen toen armen als dokwerkers? 'Gewoon een tulpvormig stuur monteren is de oplossing', weet Guy Moerenhout. Het is goed om weten, maar terwijl we onze zespunts-harnasgordel aanspannen, borrelt het besef naar boven dat dit hard werken wordt. Een negatieve gedachte die wordt weggeblazen wanneer we de motor starten. De 170 pk sterke motor zuigt de benzine via twee dubbele Weber-carburators gulzig naar binnen en de sportuitlaat legt nog een laatste, juiste accent. Eens we de ongeduldig grommende auto uit de garage hebben gemanoeuvreerd, gaat het stuur al wat vlotter van links naar rechts en spoort een heerlijke sound ons aan om snel door de vijf versnellingen heen te vliegen.

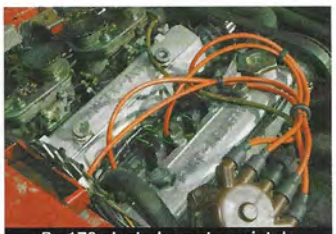
Man en machine

Guy Moerenhout leerde de stiel bij de bekende Antwerpse Ford-dealer Oscar Permeke en kreeg er al snel de verantwoordelijkheid over de RS-modellen. Wanneer hij op eigen benen kwam te staan, wisselde hij Ford voor Honda en werd invoerder van Mugen-onderdelen. Daarna genoot hij bekendheid als Lada-tuner en werkte voor verschillende nationale teams. Onder andere voor de Franse Lada-invoerder Poch, tijdens diens Parijs-Dakar-periode.

Gedurende al die tijd bleef Moerenhout zijn passies combineren en bleef hij actief als rallyrijder. In 1995 en '96 reed hij met een Porsche 911 het Britse rallykampioenschap voor historische auto's. Vandaag beperkt hij zijn uitstappen tot enkele grote wedstrijden per jaar. En werkt hij koortsachtig aan zijn museum in de nieuwe vestiging van Guy Moerenhout Racing, die in mei opengaat.
Info: *www.abarth-gmr.be*

Groepsbelangen

In de achteruitkijkspiegel groeit de tweede Abarth. Het is een Groep 3-standaardversie, die destijds werd gebouwd voor privérijders. De motor had een met twee millimeter vergrote boring, waardoor de cilinderinhoud net boven de 1.800 cc uit kwam. Voor de voeding stonden twee Webers 44 IDF in. Verder stond de auto van huis



De 170 pk sterke motor zuigt de benzine via twee dubbele Weber-carburators gulzig naar binnen.

Een rode bolide met zwarte motorkap en zwart omrande spatbordverbreders: elegant en tegelijk ook indrukwekkend.

uit op een Bilstein-ophanging en zorgden Pirelli's met maatje 185/70 VR13 voor het contact met de weg. Zo zwart en rond als de banden waren, zo mooi waren de Crommodora-velgen. Een leuk detail op deze auto zijn twee rubbertjes net achter de hardtop. Neem die weg en je kan zo de achterophanging bijregelen.

De rode bolide met zwarte motorkap en zwart omrande spatbordverbreders ziet er elegant en toch indrukwekkend uit. Hij is laag, breed en op de motorkap tekenen zich duidelijk de *powerdomes* af. Een batterij verstralers maakt het geheel af. Wanneer we terug over de motorkap van onze eigen auto naar voren kijken, blijft onze blik hangen op de uitstulpingen op de motorkap, waarin twee verstralers zijn weggemoffeld. Deze motorkap, waarvan er destijds voor de homologatie vijftig moesten worden gebouwd, is kenmerkend voor de laatste Abarths 124. Net zoals de bredere spatbordextensies en de luchtuitlaten achter en de inlaten voor de voorwielen kenmerkte deze motorkap de Groep 4-versies uit 1975, het jaar van de zwanenzang van de Abarth 124 Rally. Alles wees er natuurlijk op dat Lancia dankzij de Stratos de interne oorlog binnen het Fiat-concern had gewonnen. Maar niets was minder waar. In 1975 fuseerden beide afdelingen tot de Squadra Rally, die onder leiding stond van Cesare Fiorio en die al volop bezig was met de ontwikkeling van de Fiat 131 Abarth. Want, zo oordeelde Fiat, een dicht bij de seriewagens staande rallywagen was publicitair interessanter.

Mooiste cabrio

De Abarth 124 Rally blijft alleszins de mooiste op een cabrio gebaseerde rallywagen ooit. De laatste die van een cabrio vertrok, was de Peugeot 307 WRC. Niet meteen de succesvolste rallywagen van het merk en evenmin de mooiste. Bovendien hadden de ingenieurs zich het apelazarus gewerkt om toch maar te verdoezelen dat het ooit een, naar sportieve maatstaven tenminste, slap in de koets zittende flaneerauto was. De Fiat Abarth van zijn kant is trots op zijn afkomst. De enige aanpassing was een dunne hardtop, waarvan ook de sierlijsten werden verwijderd, en een achter de stoelen gemonteerde rolbeugel. Het gaf de rallywagen iets breekbaars. Maar schijn bedroog. De Abarth 124 werd geroemd omwille van zijn wegligging en zijn betrouwbaarheid.

'Het is inderdaad een zeer goede auto voor moderne uithoudingsrally's. Een bijkomend voordeel is dat de Abarth 124 eerder zeldzaam is en organisatoren van wedstrijden als de Monte Carlo Historique, die de luxe hebben deelnemers te moeten weigeren, er liever een Fiat dan een zoveelste Porsche 911 bij hebben', licht de conservator van het Works Museum toe. Waarom Works Museum? 'Omdat hier ook wordt gewerkt', lacht Moerenhout. En omdat de auto's die er te kijk staan, ook te koop staan. Maar het laatste woord is opnieuw aan de pakkenmannen. Na de TE 2800 (AW 183), die examen aflegde als flikkenauto en de Volvo 240 Turbo (AW 187) die effectief in dienst trad, hebben we opnieuw te maken met een politiewagen. De Nederlandse Rijkspolitie schafte zich destijds twee Abarth 124 Rally's aan. De enige waarmee ooit dakloos werd gereden, trouwens.

TECHNISCHE STEEKKAART	
Motor	vier-in-lijn
Cilinderinhoud (cm³)	1756
Max. vermogen (kW/pk bij opm)	94/128 bij 6200
Max. koppel (Nm bij opm)	161 bij 5200
Transmissie	achterwielaandrijving, manuele vijfbak
Lengte/breedte/hoogte (mm)	3914/1630/1240
Wielbasis (mm)	2280
Rijklaar gewicht (kg)	945
Topsnelheid (km/u)	180
0-100 km/u (sec.)	8,7