VEERTIENDAAGS € 3,30 • nr. 242

Auto Wereld

7 MEI 2009

BEZOEK ONZE WEBSITE: WWW.AUTOWERELD.BE

DE BESTE STADSWAGEN?
GROTE FINALE!

SEAT IBIZA • MITSUBISHI COLT • PEUGEOT 207 • TOYOTA YARIS • HYUNDAI i20 • FORD FIESTA

www.autowereld.be

ITALIAANSE FURIES

ALFA ROMEO 8C COMPETIZIONE
ONTMOET MASERATI GRANTURISMO S

DE ANDERE ABARTH

De naam Abarth mag dan wel onlosmakelijk met Fiat zijn verbonden, de Italiaanse tovenaar van Oostenrijkse afkomst ging in zijn jonge jaren ook met andere merken scheep. Met Simca bijvoorbeeld, wat verklaart waarom deze sympathieke bolle bolide zijn carrière begon als een rijdende koekendoos. Pardon, een Simca 1000. Tekst: Iwan Kneuts Foto's: Fred Bayet

Als trouwe fan van Michel Vaillant herkennen we de knalgele Abarth Simca 1300 Corsa onmiddellijk als de auto waarmee Mauro Bianchi in het album 'De 8ste Man' de rally Lyon-Charbonnières wint, voor het jonge geweld van het Vaillant-team. Zou het kunnen?

'Wat we weten is dat de auto chassisnummer 69 heeft, dat hij in 1962 werd gebouwd, dat hij alvorens in 1963 te worden ingeschreven een jaar voor het fabrieksteam van Abarth reed en dat hij meestal in het rood met een blauwwitte streep was geschilderd. Toen we de auto tien jaar geleden in de VS kochten, was hij in zeer slechte staat. Onder het rood vonden we geel, wat de kleur van de Ecurie Belge was, die in 1962 een Abarth Simca 1300 Corsa inzette in de 24 Uren van Le Mans met aan het stuur Claude Dubois en Georges Harris. Of het deze auto is, weten we niet. Maar we hebben na lang twijfelen toch besloten om hem in het geel te spuiten', schetst Abarth-goeroe Guy Moerenhout in het kort de geschiedenis van de auto, die nog maar net volledig heropgebouwd is.

De Alpen over

Dat Simca, lang voor er sprake was van een Rallye 1, voor een snelle versie van de in 1961 voorgestelde 1000 de Alpen overtrok, lag een beetje voor de hand. In 1934 was de Société Industrielle de Mécanique et de Carrosserie begonnen met het onder licentie bouwen van Fiat-modellen. Zo spaarde men in Turijn de torenhoge invoerrechten uit. Simca, dat pas in 1951 met de Aronde een eerste eigen auto produceerde, had dus als een band met Italië. En Carlo Abarth zelf had al snel in de smiezen dat de kleine Franse gezinswagen meer mogelijkheden bood. 'Abarth was een aanhanger van het buitenboordprincipe, met een motor die achteraan achter de wielen lag. Hij was er van overtuigd dat je zo de snellere auto's bouwde, omdat ze wendbaarder waren in de bochten en makkelijker stuurden. Hij ging zelfs zo ver dat zijn prototypes met buizenchassis ook de motor achterin hadden. Daar waar anderen toch voor een centrale motor begonnen te kiezen. De Simca 1000 was in die zin voor hem een ideale basis voor de bouw van een GT-wagen', legt Moerenhout uit.

Daarom kortte Abarth het chassis van de Simca 1000 met een kleine negen centimeter in en liet hij bij de Carrozzeria Beccaris een speciaal koetswerk bouwen. De lichte carrosserie is volledig van aluminium en beantwoordt helemaal aan wat men toen aerodynamisch vond, de druppelvorm indachtig langs alle kanten afgerond en met een hoge kont. Ideaal om te slipstreamen. Het doel was de luchtweerstand zo klein mogelijk maken. Van neerwaartse druk was er toen nog geen sprake. En praktisch, zo merken we bij het instappen, is het allerminst. De door de hoge achterkant bijna vlak liggende achterruit dient hooguit om extra licht in het interieur binnen te laten. Want hoe we onze binnenspiegel ook proberen af te stellen, we zien geen sikkepit. En de gestroomlijnde buitenspiegel is al evenmin een precisie-instrument. Maar wat zitten we over spiegels te emmeren in een auto die is gebouwd om vooruit te gaan?

Lichter dan licht

Nadat ons lange lijf verrassend vlot achter het sportstuur is gewrongen, worden we omsingeld door kaal metaal. En door de bodem

zien we hier en daar de garagevloer. Hoewel hij nog maar net opnieuw is opgebouwd, is het de auto aan te zien dat hij heeft geleefd. 'Een echte Abarth vind je slechts zelden in topconditie terug. Ze werden gemaakt om mee te racen, niet om duurzaam te zijn. Abarth werkte volgens het principe licht, lichter, lichtst. Een typisch Abarth-onderdeel is bijvoorbeeld een afgedraaide versnellingspook. Net stevig genoeg om één raceseizoen mee te gaan. Zelfs op zijn racers was Abarth zeer secuur. Zij werden voor de start van het seizoen op de weegschaal gezet en als er een kilootje te veel aan zat, mochten ze het er aftrainen', weet de eigenaar van deze kleine bolide. Aan de ietwat krappe kuipstoel te merken, mogen we ons gelukkig prijzen dat Carlo Abarth al sinds 1979 op de eeuwige racebanen rondwaart.

Het contrast met een moderne GT-auto, waarvan de rolkooi eruitziet als een spinnenweb waarin zelfs Spiderman zou verloren lopen, is enorm. Van een rolkooi is hier geen spoor, veiligheidsgordels moesten nog worden uitgevonden en de kuipstoel die ongeveer tot halfweg onze rug komt, dient alleen om in de bochten niet van links naar rechts te schuiven. Maar wat ons, zij het met terugwerkende kracht, het griezeligste lijkt, is de aanwezigheid van een 80 liter grote benzinetank op de plaats waar je in een 'normale' auto de achterbank ontdekt. Geen veiligheidstank, maar een aluminium reservoir. Gelukkig is dit een auto die voor klimwedstrijden is gebouwd. En die heeft een 25 liter metende tank in de boeg. Kwestie van samen met de batterij wat gewicht op de voorwielen te zetten.

Als doordeweekse chauffeur doet de lay-out van het dashboard ons even glimlachen. De drie grote, ronde klokken achter het driespakige sportstuur zijn natuurlijk zeer overzichtelijk, maar schakelaars en knopjes zijn onder de rand van de boordplank weggemoffeld. Het lijkt wel alsof Abarth een boodschap wilde geven: 'Niet met de knopjes spelen, rijden!'

Explosieve cocktail

We nemen het hem niet kwalijk. Want wie met de Abarth Simca 1300 snel wil gaan, kan maar beter zijn twee handen op het stuur houden. In het amper 600 kilogram wegende autootje ligt een ongeveer 140 pk sterke racemotor. Geen Simca-motor, want die ligt netjes gedemonteerd in het magazijn. Onder de traditioneel op een kier staande motorkap zit een door Abarth op basis van een Fiat-motor gefabriceerd juweeltje. Helemaal van aluminium met twee

In het kaalgeplukte interieur vind je alleen het hoogstnodige. Zelfs de bedieningsknopjes zijn onder de boordplank weggemoffeld.

Eenvoudiger als dit kan een kuipstoel echt niet zijn. Overbodig te zeggen dat deze niet op maat van de racer is gemaakt.

Typisch Abarth: door de op een kier staande motorkap zie je de nokkenastandwielen hun rondjes draaien.

bovenliggende nokkenassen, waarvan de tandwielen tussen motorkap en carrosserie doorgluren. Zo kan je ook een glimp van de twee dubbele Weber-carburators opvangen. Maar waarom een Fiat-motor in een Simca? 'Om snelle auto's te bouwen, zocht Abarth het beste van het beste bij elkaar. Dat het dikwijls om onderdelen van andere auto's ging, kon hem niet schelen. Zo staan onder deze wagen vier schijfremmen van de Jaguar XK', is de uitleg van de kenner. Met andere woorden: dit is een explosieve cocktail.

'Let op, de auto is afgesteld voor klimwedstrijden. Daarom staat hij snaarhard afgeveerd', waarschuwt de eigenaar, voor we de Abarth de sporen geven. Zoals gezegd, is deze Simca 1300 nog maar net opnieuw rijklaar gemaakt. Dit wordt dus een shakedown. Het is heel even wennen, want in tegenstelling tot de moderne, by wire gestuurde gaskleppen is er in de kleine Abarth een rechtstreekse verbinding tussen de rechtervoet en de dubbele carburators. En die verdragen geen aan-uit-bewegingen. Wel kordate, maar progressieve druk. Een zware voet in een fijnlederen slof als het ware. Hoe gevoelig zo'n nog nauwelijks opgewarmd Abarth-motortje wel is, merken we op de nijdig doorpekte hoofdweg, waar de racewagen stuitert als een op hol geslagen knikker. Onze nieren stuiteren niet echt vrolijk mee en tot overmaat van ramp lukt het ons nauwelijks om de rechtervoet stil te houden. De motor stottert als Arno na teveel pintjes. Gelukkig liggen de kronkelende zijwegen er vaak beter bij dan de geteisterde grote banen en zodra de eerste bochten zich aankondigen, leren we een heel andere auto kennen. De ophanging van de Abarth Simca is deels klassiek, deels modern. Tenminste, toch voor die tijd. Vooraan zit, net als bij de Simca 1000, een dwarse bladveer. Achteraan koos men voor op een subframe gemonteerde driehoeksdraagarmen met schroefveren.

De Abarth Simca 1300 laat zich graag de bocht in dwingen, om vanaf dan vooral met de rechtervoet te worden gestuurd.

Sturen met de... rechtervoet

Een fikse duw op het gaspedaal wordt beantwoordt met het gulzige, zuigende geluid van de vrijuit ademende carburatoren. En omdat de uitlaat als enig doel heeft de uitlaatgassen efficiënt naar buiten te lokken, wordt het kwartet, eens je in de toeren klimt, overstemd door het gebrul van de motor. Een heerlijke sound, die ons lijkt uit te dagen. Vliegensvlug schakelen we op, waarbij de snelheid en de precisie van de vierbak ons aangenaam verrast. Voor zover we bij dit soort auto's in dergelijke termen mogen spreken, is onze testwagen standaard uitgerust met een manuele vierbak. Een zesbak was een optie, maar gezien de roeping van deze auto niet noodzakelijk. Motor en bak werken immers voortreffelijk samen en de hele tijd worden we met onze rug, of toch de onderste helft ervan, in de kuipstoel gedrukt. Afremmen vraagt iets meer werk, maar gelukkig staan de pedalen uitstekend geplaatst voor een tip-hielmanoeuvre. Een must, want iets te brutaal terugschakelen, stuurt je zo in een baan om de aarde. Om scherp op de lijn de bocht in te duiken, heeft de gele Abarth druk op de voorwielen nodig. En omdat er geen spoiler is die daarvoor zorgt, is een ouderwetse lastwissel het enige juiste recept. Zo wilde Carlo Abarth dat zijn auto's werden gemend: fiks de bocht insturen en daarna sturen met de rechtervoet. Optimaal profiterend van de motriciteit van dit concept. Een ideale leerschool voor wie met een Porsche snel wilde gaan. Toine Hezemans was een van de rijdende bewijzen van deze stelling.

Venijnig als een schorpioen

De Abarth Simca 1300 Corsa is een verduiveld doeltreffend machientje. Vanuit de chauffeursstoel voel je hem perfect aan en hij reageert heel snel op elk bevel van zijn menner. Maar daar schuilt hem ook het gevaar. Ga iets te ver, ga een beetje overreageren en je krijgt een steek van de schorpioen. Het venijn zit hem, net als bij het kenteken van Abarth, in de staart. Het verhaal gaat dat Carlo Abarth voor een schorpioen koos omdat het zijn sterrenbeeld was. Maar met dat achter de achterwielen hangend tegengewicht, zou de keuze ook wel eens symbolisch kunnen zijn. Het aantal Abarths dat tijdens de dienst sneuvelde, is dan ook aanzienlijk. 'Abarth ging soms ook een beetje te ver. De 2 liter-versie van deze auto, die een beetje langer was, was daar een voorbeeld van. Die had 202 pk en haalde een top van 270 km/u. Daar zijn nogal wat racers mee verongelukt', vertelt Moerenhout. De Abarth Simca 1300 Corsa daarentegen was een winner. In 1962 klopte een Abarth 1300 tijdens de Trofeo di Autumni in Vallelunga de Alfa Romeo 1300 SZ. En in de drie daarop volgende jaren won de auto 96 races en zegevierde Abarth drie keer op rij in het FIA-kampioenschap in divisie 1, zeg maar het wereldkampioenschap voor GT-auto's in de kleinste klasse. ■

Korte romance

Abarth werkte maar een korte periode met Simca samen. In 1963 nam Chrysler een meerderheidsparticipatie in de Franse constructeur en kort daarop werden de leveringen aan Abarth stopgezet. Het verklaart waarom deze auto's zo zeldzaam zijn. Van de Abarth Simca 1300 wordt vermoed dat er ongeveer 200 zijn gebouwd. In totaal zijn er drie modellen op basis van de Simca 1000: de Abarth 1150, de 1300 en de 2000. De eerste behield het koetswerk van de 1000, de andere twee kregen een Abarth-carrosserie.

PASPOORT	
Motor	vier-in-lijn, achteraan
Cilinderinhoud (cm³)	1288
Vermogen (kW/pk bij opm)	93/125 bij 6000
Koppel (Nm bij opm)	n.m.
Transmissie	achterwielen, manuele vierbak
Lengte/breedte/hoogte	3555/1480/1140
Gewicht (kg)	630
Top (km/u)	230
0-100 km/u (sec.)	n.b.
Prijs in 1962 (euro)	16.000
Waarde nu (euro)	120.000

Italiaanse passie in België

Op de website van de stad Lier staat het Abarth Works Museum helemaal vooraan op de lijst van bezienswaardigheden, ver voor de Zimmertoren. Om alfabetische redenen, natuurlijk. Maar in het gastenboek ontdek je toch ook dat zeker niet alleen pure autoliefhebbers dit unieke museum bezoeken. Tekst: Iwan Kneuts Foto's: Fred Bayet

Guy Moerenhout wordt wereldwijd erkend als Abarth-specialist. Sommigen noemen hem zelfs de Abarth-goeroe.

Hij mag dan wel in een hoekje staan, de Abarth Simca 1150 is een van de pronkstukken uit het museum.

Op basis van een Fiat 850 Spider werd deze 1000 OT gebouwd. Een typisch Abarth-product, want naast volledig afgewerkte auto's verkocht Abarth vooral ombouwkits.

Het is niet de eerste keer dat we te gast zijn in het Abarth Works Museum. Twee jaar geleden vielen we er in volle verhuis binnen om er met een bloedmooie Abarth 124 Spider (zie AutoWereld 192) terug buiten te rijden. En het gebeurt ook al wel eens dat we zomaar, zonder aanwijsbare reden, binnenvallen. Telkens is het een feest om ons aan de collectie unieke auto's te vergapen. Maar wat wij het leukst vinden aan het Abarth Works Museum van Guy Moerenhout, is het niet te temperen enthousiasme van de man zelf. Op onnavolgbare wijze geeft hij elke auto een verhaal en hij is nooit te beroerd om eens een 'specialleke' uit de garage te halen. Zo hadden we nog maar net de Abarth Simca 1300 Corsa terug afgeleverd, of hij nodigde ons al uit voor een ritje in een Fiat 131 Volumetrico Abarth. 'Tussen 1981 en 1983 zijn er amper 200 van gebouwd, waarvan twee met airconditioning. Dit is één van die twee. Gevonden in Italië met amper 60.000 kilometer op de teller. Wat deze auto ook speciaal maakt, is dat de motor een soort proefmodel was voor die van de Lancia 037-rallywagen'. Meteen kennen we de geschiedenis van deze auto. Hij ziet er behoorlijk doordeweeks uit, maar gaat met 140 pk onder de kap verbazend goed vooruit. Wat de Abarth-man met een brede glimlach demonstreert, door het gaspedaal kordaat in te drukken.

Vele watertjes

Voor hij zich in 1997 op Abarth concentreerde, had Guy Moerenhout al een aantal watertjes doorzwommen. Als jonge mecanicien leerde hij de stiel bij Ford-garage Permeke, waar hij al gauw de verantwoordelijkheid kreeg over de RS-modellen. In 1971, hij was toen net 21 jaar, stampte hij in Mortsel een eigen garage uit de grond en ging hij zich achtereenvolgens bezighouden met het verkopen, onderhouden en opfokken van Honda's, Lada's, Fiats en Alfa Romeo's. Voor de Franse Lada-invoerder Poch bouwde hij Niva's voor de woestijnmarathon Parijs-Dakar en de vele foto's aan de muren verklappen dat hij zelf ook het stuur in handen nam. Zo reed hij rally met een grote BMW 3.0 CSi, nam hij met een zelfgeprepareerde Fiat Uno Turbo deel aan de 24 Uren van Ieper en concentreerde hij zich enkele jaren op de toen populaire 4x4-rally's. Om zich vervolgens op rally's voor historische auto's te gaan storten en in 1995 en '96 met een Porsche deel te nemen aan het Britse kampioenschap. Na een eerste uitstap met een Abarth 1000 OT in de Tulpenrally, besloot hij zich op het Italiaanse merk toe te leggen. Met de intussen gekende gevolgen. Guy Moerenhout mag vandaag niet alleen trots zijn op zijn Abarth Works Museum, hij staat ook wereldwijd bekend als dé Abarth-goeroe. Eén blik op de website van het museum volstaat om te weten waarom.

Dans leur jus

In dit museum moet je geen afgelikte modellen verwachten. Guy Moerenhout ziet een auto het liefst, zoals hij het zelf zegt, 'dans son jus'. 'Een Abarth werd gemaakt om te racen. En een auto die heeft geracet, is niet mooi. Zo kan je vaak het verschil zien tussen echt en namaak. Als de auto er te netjes uitziet, moet je op je hoede zijn. Een voorbeeld: van de Groep 2 Fiat Ritmo waarmee Willy Plas in de jaren '80 het Belgisch rallykampioenschap heeft gereden, is geweten dat hij ooit zes keer over de kop is gegaan. Dat blijf je zien, ook al is hij perfect gerepareerd. Zo kan je de authenticiteit van de auto bewijzen.' En om bij de Ritmo te blijven, er hangt natuurlijk een mooi verhaal aan vast. 'Ik heb die auto jaren geleden in een wei gevonden. Pas lang nadat hij opnieuw was opgebouwd, kwam ik te weten dat het een auto was die door Fiat Auto Belgio tweedehands was aangekocht en dat de eerste die er mee reed niemand minder dan Jody Scheckter was. Die nam er in 1978, toen hij pas zijn Ferrari-contract had ondertekend, mee deel aan de Giro d'Italia.' Het maakt de auto, waarvan de fabriek er slechts zes bouwde, nog een beetje exclusiever.

Een auto die geen F1-wereldkampioen aan het stuur behoeft om exclusief te zijn, is de Abarth Simca 1150 EsseEsse. Van deze wagen, die eruitziet als de gepensioneerde vader van de Simca Rallye 1, zijn er in totaal tien stuks gebouwd. Vandaag zouden er nog maar drie overblijven. Eén in Japan, maar die zou geen originele neus meer hebben, één in de Verenigde Staten, maar die zou een andere motor én een ander dashboard hebben en één in Lier. 'Die is wel 100% origineel en daarom letterlijk uniek', zegt Moerenhout trots. 'En weet je waar we hem vonden? In Finland, waar hij werd gebruikt in rally's en speedwayraces. Op een dag was ik met mijn vrouw in Finland, waar we letterlijk in het midden van nergens een aantal leden van het Astra Team tegen het lijf liepen. Zij vertelden me ergens een auto te hebben gezien die me kon interesseren. Ik ben er meteen op af gegaan en heb hem zonder te twijfelen gekocht. En blijkbaar was ik niet de enige die op zoek was, want even later stond er in een plaatselijke krant dat het een groot schandaal was dat die auto naar België was verhuisd.'

Abarth of niet Abarth?

Intussen staat de Abarth Simca 1150 in een hoekje van het museum naast een Abarth Fiat 1000 OT, die gebaseerd is op de Fiat 850. Het is alsof verre neven elkaar hebben teruggevonden. Vanuit Carlo's Bar hebben we ook zicht op een Allemano Spider 750 waarmee in de VS veel werd geracet, een Abarth Zagato GT Corsa die is gebouwd op basis van een Fiat 600 uit 1957 en een rode Abarth Simca 1300, het broertje van onze testauto. 'Deze heeft chassisnummer 68.

En wat opvalt, is dat de steunen niet voorzien zijn op een Abarth- maar op een Simca-motor. Ik vermoed dan ook dat het om een prototype van Abarth gaat.' Waarmee we terug bij de vraag 'wat is een echte Abarth?' zijn beland.

'Het is zeer moeilijk om een Abarth te identificeren. Op de eerste plaats omdat de informatie in Italië zeer moeilijk te verkrijgen is. En je moet weten dat Abarth vooral een merk van bouwdozen was. Je had natuurlijk de auto's die door Abarth zelf werden gebouwd en die een Abarth-chassisnummer kregen. Maar naast elke 'echte' Abarth werden ook tien auto's getransformeerd met een originele Abarth-kit. Zijn dat dan ook echte? Voor mij wel', vind de Abarth-conservator, die zich ook bezighoudt met het bouwen van remakes en replica's. 'Omdat originele auto's vaak onvindbaar zijn, of in elk geval peperduur. Bij het bouwen van deze wagens respecteren we altijd de filosofie van Carlo Abarth. Als we vandaag op basis van een oude Fiat 500 een Abarth 595 bouwen en daar originele onderdelen voor gebruiken, doen we net hetzelfde als die duizenden fans die destijds een kit kochten. En als bepaalde onderdelen niet meer verkrijgbaar zijn, maken wij ze opnieuw volgens de specificaties van toen. Zo ook met zeldzame modellen als de Periscopo en de Monomille, waarvoor we koetswerken aanbieden. Wanneer daar een nieuwe auto mee wordt gemaakt, gebeurt dat wel volledig zoals toen. Het is niet zoals bij bepaalde kitcars, waar een carrosserie van een exclusieve sportwagen op het chassis van een Kever wordt gezet.'

Om maar één voorbeeld te geven. Als we in de garage de remake van de Abarth 030 zien staan, een racewagen op basis van de Lancia Monte Carlo waarvan er ooit twee zijn gemaakt, dan zouden we waarschijnlijk niet meer onder de indruk zijn mocht het een echte zijn. 'Het doel van het museum en van mijn activiteiten is zoveel mogelijk mensen mijn passie voor Abarth te laten delen. Om te laten zien waarvoor Abarth staat en welke auto's er in het verleden zijn gemaakt. Dat gaat van exclusieve sportwagens tot meer doordeweekse modellen. Daarom is de toegang tot het museum gratis en zet ik zoveel mogelijk informatie op de website.'

Te koop

Het Abarth Works Museum is allesbehalve een traditioneel museum, waar auto's worden geparkeerd om nooit meer te bewegen. Guy Moerenhout maakt er een erezaak van dat al de auto's in het museum, als ze het vandaag al niet doen, ooit allemaal moeten kunnen rijden. 'Daar zijn ze voor gemaakt', is zijn mening. Hij zal dus nog een tijdje de handen vol hebben, want in het museum en de achterliggende garage staan op dit moment een kleine 160 auto's. Vogels van uiteenlopende pluimage, waaronder zelfs exemplaren zonder een Abarth-logo. Zoals alle versies van de Lancia Beta, een rallyversie van de FSO Polonez en natuurlijk een reeks Fiats die wachten om tot een Abarth te worden getransformeerd. Hoe ver Moerenhout hierin gaat? Heel ver. Twee jaar geleden waren we er getuige van hoe trots hij was op de aankoop van een gezonde Fiat 124 S. 'In een nieuw boek over Abarth las ik iets over een 124 met Abarth-kit waarmee rally's werden gereden. Die moet er zeker bij, dacht ik. Ik heb hem meteen gekocht. Een bewijs dat je niet zeer veel geld moet uitgeven om een interessante auto te hebben.'

Het nieuwste speeltje is een Fiat-vrachtwagen. 'Van hetzelfde type als de transporter van Abarth. Van Hool had er eentje staan en die gaan we nu transformeren.' Maar de meeste auto's staan ook te koop. 'Uit noodzaak. Ik heb niet zoveel geld dat ik alle Abarths kan opkopen. Dikwijls is het met pijn in het hart dat ik een auto weg doe, maar meestal is het wel om een andere, interessantere auto te kopen. Want dat is dan weer een voordeel van bekend te zijn in het milieu. In plaats van steeds op zoek te moeten gaan, worden de auto's me vandaag aangeboden. Maar er zijn er natuurlijk wel een aantal die ik het liefst niet van de hand zou doen. Daarbij zijn de Abarth Simca 1150, de Abarth 1300, de 124 Abarth met zestienklepsmotor en de Fiat 131 Abarth waarmee Sandro Munari nog reed.' ■

Praktisch

Guy Moerenhout Racing en het Abarth Works Museum vind je in de industriestraat 1 in Lier. Een bezoek kan na afspraak van maandag tot en met zaterdag tussen 10 en 12 en 14 en 18 uur. Info: *www.abarth-gmr.be* en 03/449.00.16.

Rallywagens te kust en te keur: van een Lancia Beta Coupé via een Fiat 124 Spider tot een 131 Abarth.

Dat de op de Lancia Monte Carlo gebaseerde Abarth 030 een zogenaamde remake is, zal niemand storen. De auto is gewoon indrukwekkend.

De Fiat 131 Abarth in Alitalia-kleuren werd nog gereden door Sandro Munari en is een van de toppers van het museum.

Vanuit Carlo's Bar heb je een zicht op unieke auto's zoals (van links naar rechts) de Abarth zagato GT Corsa, de Alemano Spider 750 en de Abarth Simca 1300.