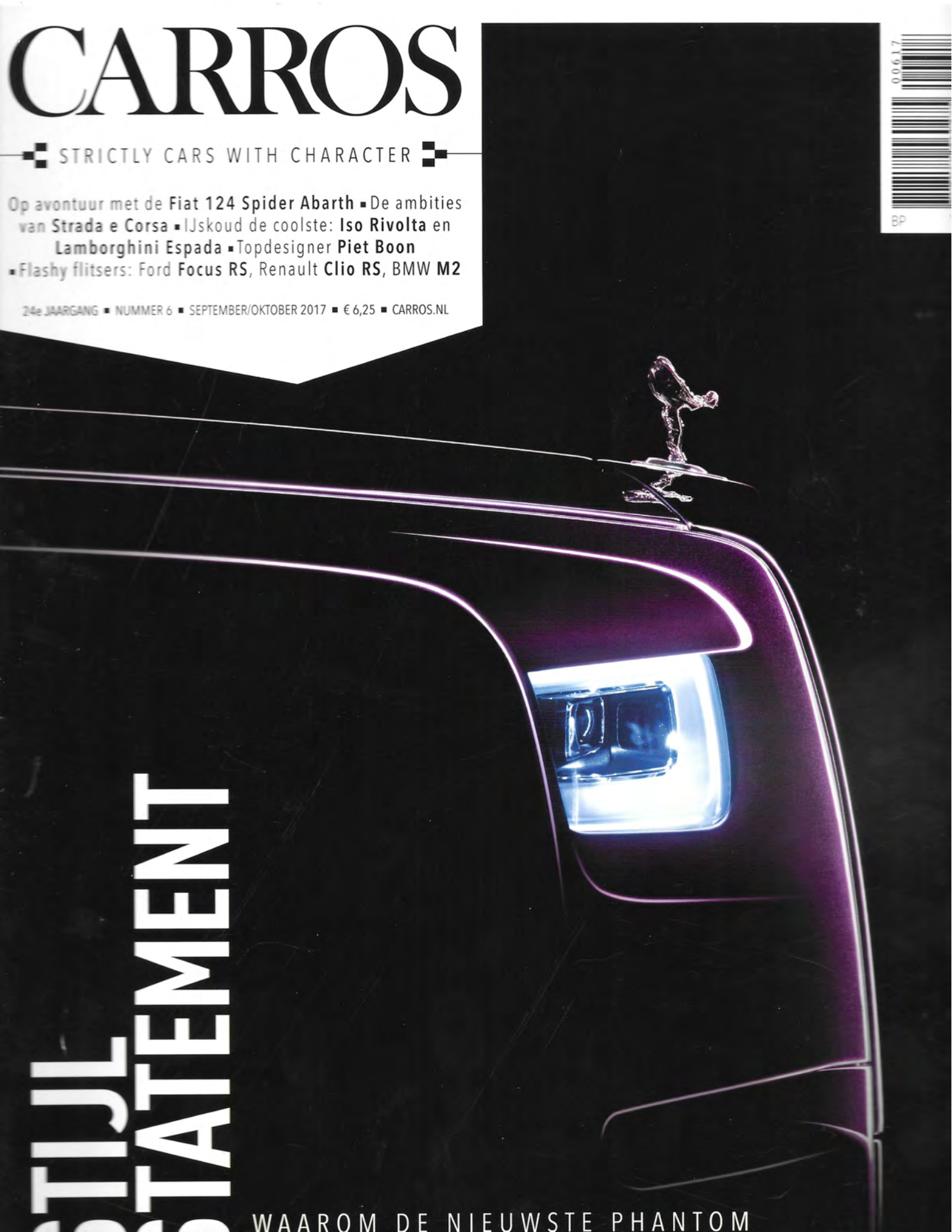
CARROS

STRICTLY CARS WITH CHARACTER

Op avontuur met de **Fiat 124 Spider Abarth** ▪ De ambities van **Strada e Corsa** ▪ IJskoud de coolste: **Iso Rivolta** en **Lamborghini Espada** ▪ Topdesigner **Piet Boon** ▪ Flashy flitsers: Ford **Focus RS**, Renault **Clio RS**, BMW **M2**

24e JAARGANG ■ NUMMER 6 ■ SEPTEMBER/OKTOBER 2017 ■ € 6,25 ■ CARROS.NL

00617
BP



STIJL STATEMENT

WAAROM DE NIEUWSTE PHANTOM

KLANT IS KONING

Deze maand een CARROS die samenvalt met veel echt nieuws. We maakten kennis met de nieuwe Audi A8, Mercedes S-Klasse, Range Rover Velar, Audi S5 Sportback, McLaren 570S Spider, Jaguar F-Type 2.0 en de Fiat 124 Spider Abarth. Het aardige is dat we op basis van genoemde auto's twee stromen kunnen onderscheiden. Eén stroom richting emotie - waarbij geluid, puurheid, en de basis van autorijden in de vorm van puur genieten achter het stuur en met de glimlach op je gezicht het gaspedaal diep intrappen, belangrijk zijn. En een stroming waarbij het gemak de mens dient en pure ontspanning door optimaal comfort en rust een heel ander soort genieten mogelijk maakt. Aan beide stromen hangt een prijskaartje, zoals bij alle vormen van extremiteit het geval is. Het is wel opmerkelijk dat je bij de emotionele stroming juist geld betaalt voor elementen waarvoor je bij de andere stroming juist betaalt om ze weg te krijgen. In deze tijd, waarin de techniek inderdaad alles lijkt mogelijk te maken, zal de klant zich meer en meer de koning voelen. Op een haast *tailor-made* basis kan iedere wens worden uitgevoerd, past er op ieder potje een deksel. Het aardige is dat als we beide stromen in gedachten even voortzetten, we enerzijds uitkomen bij de oersportwagen waarin ieder hobbeltje gevoeld en ervaren wordt en iedere verandering van het gaspedaal gehoord wordt. Anderzijds doen we zo min mogelijk, worden we vervoerd en genieten van totale rust, massagestoelen, zachte muziek en optimaal comfort. Tot we thuis zijn waarschijnlijk, dan rennen we naar de garage om even een rondje met die sportwagen te maken. We blijven tenslotte wel jongens. ⛳

Frank Kloppert, uitgever

ZO DICHTBIJ ZO VER WEG

EEN DER BEROEMDSTE RALLYAUTO'S IS DE VROEGERE FIAT 124 SPIDER ABARTH. EEN PARMANTIGE, CHARMANTE CABRIOLET OMGETOVERD TOT RALLYMONSTER KAMPIOENSMATERIAAL. NA DE TERUGKEER VAN DE FI 124 SPIDER IS ER NU OOK WEER EEN ABARTH-VERSIE. TOGEN ERMEE NAAR HET ABARTH WORKS MUSEUM.

Meteen na het overschrijden van de Nederlands-Belgische grens verandert het landschap. Glooiingen, meer ruimte, een grote verscheidenheid aan huizen, huisjes, fabriekjes en overige bouwsels die schijnbaar willekeurig in dat landschap zijn geplaatst. Een veel opener, onbekommerder sfeer. We schieten er in onze scharlakenrode Fiat 124 Spider Abarth met geopende kap doorheen, onder een blauwe zomerhemel met witte cumuluswolken. De warme rijwind en de diepe uitlaattoon uit vier pijpen vergroten ons reisgevoel nog verder.

We zitten diep verzonken in deze Abarth, in dunne maar ferme tweekleurig lederen kuipstoelen, achter een drievoudig rond overkapt dashboard en een dik sportstuur met Abarth-logo. Een in alle opzichten buitengewoon aangename, comfortabele positie. Ook al omdat de 170 pk sterke 1,4 liter viercilinder turbomotor bij 140 nauwelijks 3.000 tpm draait in de zesde versnelling.

Uit pure jolijt duwen we de pook soms naar 5, trekken hem zelfs ook nog terug naar 4, vloeren het gas, draaien de toerenteller steeds helemaal uit naar zes-, zevenduizend en schakelen met snelle ferme bewegingen weer door naar 5 en dan 6. De Abarth accelereert hard. Niet in de zin van *supercar*-hard, maar ambachtelijk hard. Met een gestaag oplopend toerental en een aanzienlijke snelheidstoename. En steeds rauwere schreeuwen uit het speciale Monza Record-uitlaatsysteem, met vanuit het vooronder ook nog turbogefluit en aanzuiggeloei.

>

Wat zich even later voor ons uitstrekt, schaars verlicht door zonlicht dat binnenvalt door vergeeld plexiglas hoog in de hal, tart elke beschrijving

De Abarth blijft onder dit soort sprints en tijdens de bereikte hoge rechtuitsnelheden laag, breed en vierkant op de baan liggen, waarbij het - bekrachtigde – stuur zwaar, rustig en precies blijft aanvoelen. Dat heeft beslist te maken met de grotere wielen ten opzichte van de gewone Spider, de speciale Bilstein-veerpoten en natuurlijk de perfecte 50:50-gewichtsverdeling. Er is een totaal contactgevoel, het is echt jij en je Abarth, met elkaar verbonden in de techniek.

Er zijn, op een simpel Sport-knopje onder aan de pook na, verder ook geen overbodige knopjes om te kiezen voor andere instellingen. Alsof je daar zin in hebt of *tijd* voor hebt. Deze Abarth is puur. Puur goed. Zo houden we het graag vol: het liefst in één ruk door naar Italië.

PAKKINGEN EN MOERTJES

Wat zoeken wij in België? Wel, we zijn op weg naar Lier, vijftig kilometer zuidoostelijk van Antwerpen. Daar zou zich een regelrecht Wereldwonder bevinden. De term 'Werelderfgoed' zou van toepassing zijn: het *Abarth Works Museum*, de grootste verzameling Abarths ter wereld. Straatmodellen zowel als race- en rallyauto's. Tevens alle soorten Fiat-afgeleiden, zoals SEATs, Lada's, Polski's, Zastava's en wat dies meer zij. En alles naar verluidt in authentieke staat. Het Abarth Works Museum zou bovendien dankzij het decennialange opkopen van overjarige onderdelenvoorraden uit alle delen van de wereld ook nog een uniek onderdelenmagazijn bezitten. Van bij wijze van spreken originele Cromodora-wielmoertjes van Group-4 1000 SP-Abarths tot voetpakkingen en simmeringetjes van alle soorten OTC-motoren. Maar voor ons is het belangrijkste dat zich daar enkele exemplaren van de tussen 1972 en 1975 slechts 1.013 maal geproduceerde Fiat 124 Spider Abarth bevinden. Twee daarvan zelfs pure raceversies uit een serie van vijftig die Fiat voor professionele klanten bouwde. Competitieauto's in originele staat, niet opgeknapt of gerestaureerd. En... rijklaar! Voor ons! Zo had althans de eigenaar van het Museum – de Belg Guy Moerenhout zelf – ons telefonisch met eenvoudige maar zelfsprekende vriendelijkheid toegestaan.

RITMISCH DRUMMEN

Na alle voorbereidingen arriveren we de ene naar Lier binnendruppelt voert. We willen met de Spider Abarth opgaan in dat glooiende Belgische land, in de sfeer van de Rally van de Grensstreek of de Rally van Ieper, over verbeelding gesproken. De Spider Abarth voelt rotsvast aan, er is ondanks de wat al te hoge snelheden toch geen onderstuur en bij toch weer even wat gas erbij ook geen overstuur. We hadden dus nog veel harder gekund.

We rijden over gezellige provinciale wegen, hele stukken over witte betonplaten met zwarte lassen, met het heerlijk ritmische drummen van onze wielen. Lange en korte bochten, op hoge maar niet door Rijkswachters gecontroleerde snelheden. We zijn heerlijk aan het rijden. Door dorpen en dorpjes, gehuchtjes. Een jarendertigvilla naast een frietkot, een kerkje naast een leuk oud fabriekje. En druk is het niet, nergens. De ene keer rommelen wij er met volvette motorsound rustig langs, een andere keer laten wij de turbo vol aanblazen – aanfluiten – als de weg zich weer opent. Minutenlang met de Abarth op het scherpst van de snede opererend. Onszelf weer tot de orde roepend via feilloos vertragende zespots-Brembo's. De Fiat 124 Spider Abarth is voor dit soort rijden gemaakt.

GEMAKKELIJK DAKJE

Natuurlijk: onze *nuova* Fiat 124 Spider Abarth heeft met de authentieke Spider Abarth – op zijn beurt gebaseerd op de in 1966 voor het eerst getoonde Fiat 124 Spider 1600 – weinig gemeen. Nee, ook qua vormen niet. Al is er wel met knap gebruik van enkele van Pininfarina's karakteristieke stylingelementen toch meteen die associatie met het origineel.

Kijk naar de rechthoekige grille en de manier waarop de koplampen in de voorzijde van de voorspatborden zijn verzonken. En dan de beide in lengterichting opbollende verhogingen in de motorkap. Ooit bedoeld om plaats te bieden aan het hogere kleppendeksel van de – Lampredi! – DOHC-viercilinder en de grotere luchtfilterkast van de dubbele carburatie.

Aan de achterzijde zijn het brede achterlichtunits die in de verte op die van de oer-Spider lijken. En dat heupknikje in de flanken: bij het oude Pininfarina-model halverwege de wagenlengte sterk geknikt, gevolgd door de neergaande lijn van de aflopende achterzijde. Waarbij de bovenrand van de achterschermen naar binnen helden. Dat knikje zit er bij onze *nuova* Spider Abarth ook, maar meer naar achteren. Terwijl de achterzijde van de auto daarachter juist opbolt.

Qua interieur geen enkel retro-element: het instrumentarium is vrijwel geheel des Mazda's, hoewel met Italiaanse saus – alcantara, leder, glanslak, stiksels, Abarth-logo's – overgoten. En dan het dak. De Abarth-versie van weleer had juist geen cabrioletkap. Die had een versterkte *hardtop* met daaronder een aan de wagenbodem geschroefde rolkooi. Uiteraard met extra versteviging en vooral voor de stijfheid van het geheel. De cabriokap van onze Abarth is, net als die van de standaard 124 Spider van weleer, het allergemakkelijkst en rapst manueel te openen en te sluiten dakje van de ganse autowereld, hartstochtelijk open rijden aanmoedigend.

DUVELTJE

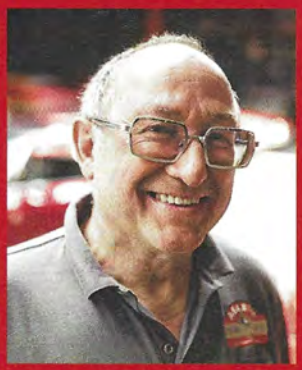
Via weggetjes die we kiezen omdat ze er mooi en leuk uitzien en in de gewenste richting lopen, komen we langs de mooiste plekken. Dorpen en stadjes als Weelde, Rijkevorsel, Oostmalle en Grobbendonk. Tegen lunchtijd rollen we Lier binnen. We volgen de borden naar het industrieterrein, een afwisseling van oude bouwsels en moderne complexen. Tussen twee van die moderne gebouwen zien we een laag en breed jarenzestigpand met een ouderwetse glazen entree. *Abarth Works Museum* vermeldt de gevel. Op de parkeerplaats voor het gebouw een authentieke rode, maar wild bestickerde Fiat 124 Spider Abarth met vier reusachtige Carello's op de neus. We zetten onze Abarth ernaast, stappen uit en vergapen ons aan het ruim veertig jaar oude origineel. Dan komt een gezette man met een rechthoekige bril met dik verchroomd montuur naar buiten: Guy Moerenhout zelf. Na wat eerste kout over beide Abarths gaat het langs een in de entree museaal opgestelde Maserati-bromfiets en een tweetal op een sokkel gemonteerde viercilinder Abarth-motoren met ontzagwekkende Webers met gegaasde inlaatkelken naar het

>

museumrestaurant. Of we een Duveltje willen. Guy meent het...

SPRAKELOOS

Wat zich even later voor ons uitstrekt, schaars verlicht door zonlicht dat binnenvalt door overgroeid plexiglas hoog in de hal, tart elke beschrijving. Zelfs voor een ervaren verteller als de schrijver. In gelig oranje licht roerloze silhouetten van direct als exoten herkenbare auto's benemen hem het praten. Auto's uit lang vervlogen tijden. Bereden, zoals je weet, door reeds lang bejaarde of allang overleden grootheden. Auto's die je destijds – als jongmens – uit boeken en tijdschriften kent, van toenmalige kalenders, uit oude vlekkerige films. Het ongeloof deze auto's niet alleen juist hier in het Vlaamse Lier te zien, maar ook de hoeveelheid ervan. Rij na rij, hal na hal. Tientallen, ja, honderden auto's. Een trits Fiats 2300 Coupés, een paar Dialbero's, alle soorten OTC's, een stel geprepareerde 131's Racing in originele Alitalia-kleuren, eentje daarvan zelfs met 'Walter Röhrl' op het portier, een Fiat 750 Abarth Record Monza van het Amerikaanse Team Roosevelt, van de broer van de toenmalige Amerikaanse president, destijds US-importeur van Fiat, die ermee op Sebring en Daytona reed. Daar tussendoor dan een Fiat Dino Spider, twee *full race*-Lancia's 037, opeens twee Fiats X1/9, eentje civiel, de ander een raceauto, en tussen alles door ook echte raceauto's die Abarth voor deelname aan Group 4/6 Sportscar-races bouwde. En dan tegen de wanden van die enge, West Side Story-achtige stellages met honderden decoratief uitgestalde onderdelen.



GUY MOERENHOUT EN HET ABARTH WORKS MUSEUM

De Belg Guy Moerenhout (67) – vanaf kindsbeen autogek, rallyfanaat in het bijzonder – voltooide op 16-jarige leeftijd zijn opleiding tot Volslagen Monteur Autotechniek en deed bij diverse automerken ervaring op. Op zijn 21e nam Guy voor het eerst deel aan een rally, in een zelf geprepareerde auto. Er zouden nog vele rally's volgen, in binnen- en buitenland. Ook in internationale evenementen reed hij zich met zijn allesofniets-rijstijl steevast in de kijker. Aanvankelijk reed Moerenhout met Fords Escort en Porsches 911, daarna Fiats en Abarths. Guy schrijft zich nog regelmatig in voor klassiekerrally's, met een auto uit eigen stal. De meer dan 250 auto's die Guy heeft verzameld, zijn ondergebracht in een familiestichting en staan in meerdere hallen van het Abarth Works Museum opgesteld. Een unicum, met recht 'werelderfgoed'.

"Mijn verzameling, alles wat ik doe, komt voort uit liefde voor de Italiaanse auto. Ik heb dan ook meer auto's en ook uniekere exemplaren dan Fiat of Abarth zelf. Fiat is niet bij mijn activiteiten betrokken, maar helpt soms wel met stands op evenementen. En ik wil dat iedereen ze kan zien en bewonderen. Hier komen connaisseurs uit alle delen van de wereld. Nee, ik verkoop niets. Alles wat hier staat is uniek; reden waarom ik ze ooit aanschafte. Maar voor echte liefhebbers, aardige lui, rij ik zo'n auto er gerust even uit. Voor een ritje. Zoals nu deze Spider Abarth, voor jullie!"

(zie ook www.abarth-gmr.be)

Cromodora- en Campagnolo-velgen, Dino-spatborden, Abarth-neuzen, Ansa-uitlaten. En zo gaat het maar door. Nogmaals: hal na hal. Hoofdschuddend ga je er – nog steeds sprakeloos – langs.

Sprakeloos zijn we temeer in het als bibliotheek ingerichte archief: hier bevinden zich vrijwel alle – oude – boeken, tijdschriften en films, tevens alle werkplaats- en onderdelenboeken, persberichten en overige documentatie over Abarth. Kasten vol. Welzeker dus ook een 'Abarth-wereldarchief'.

LITTEKENS

En dan staan daar de Fiats 124 Spider Abarth waarvoor we kwamen! Een wonder. Anabole vechtjassen. Uitgeklopt, opgezwollen, ruig, vuil, gemeen, origineel smerig. Maar o zo gaaf. Twee verschillend geprepareerde exemplaren. Wij besluiten na het betastende bewonderen toch te kiezen voor de auto die Guy al voor ons buitenzette: de minst geprepareerde versie die juist door de nog goed herkenbare Fiat-vormen extra lekker oogt. En die qua fotografie ook het beste naast onze retro-Abarth past. Not zo goed een ongerestaureerd exemplaar, met littekens van veel en harde strijd aan buiten- en binnenkant. Binnen zijn het vooral die doorgezeten racekuipen, het sleetse leer van het sportstuur en van de duizenden malen heen en weer geroste pookknop die opnieuw mijmering veroorzaken. Want wat heeft deze auto niet allemaal meegemaakt? In wiens handen? Maar dan komt Guy aanlopen en roept dat we nu echt lekker moeten gaan rijden.

'Werelderfgoed': het Abarth Works Museum is de grootste verzameling Abarths ter wereld

KORTE EINDOVERBRENGING

De verschillen tussen de gewone Fiat Spider en de Fiat Spider Abarth waren destijds legio. Ten eerste de speciaalbouw van de kleine serie die sowieso een ander soort kwaliteit oplevert. Verwijderd waren de achterbank, alle polsteringen en de hele kapconstructie. In plaats daarvan een 'plexiglas' dakpartij met daaronder de stalen rolkooi annex chassisversteviger, terwijl motorkap en kofferdeksel van glasfiber waren gemaakt.

Essentieel was dat de 96 pk sterke 1.600 cc motor plaatsmaakte voor een 1.800 cc-motor die in basis 128 paarden bij 7.000 tpm leverde. In geval van een der voornoemde vijftig echte competitieversies was het blok zelfs opgeboord tot 1.880 cc, bezat een zestienklepskop alsmede twee tweedubbele Weber IDF44-carburateurs en leverde 210 pk. Latere injectieversies zelfs 220 pk en vaak – door tuning – nog veel meer. De transmissie bestond uit standaard Fiat-vijfbakken, maar werd juist vanwege die hogere vermogens vaak vervangen door Colotti-racebakken met rechte vertanding voor koppelingloos snel schakelen. De eindoverbrenging, met mechanische sper, was met het oog op maximale acceleratie kort. Topsnelheid – in feite niet interessant – bedroeg daardoor zo'n 160 à 170 km/h. Rijklaar wogen race-Abarths rond 830 kilogram; ruim 110 minder dan straat-Spiders.

BEWONDERING

De oude Abarth start. Een heilig moment. Aanvankelijk spatklappend terugspugend uit zijn dubbele Webers, als holle ploffen hoorbaar onder een gesloten motorkap, en op hooguit twee à drie cilinders lopend, daarbij bruine rook brakend, totdat de bougies de boel een beetje aan het branden krijgen. Benzinegeur alom.

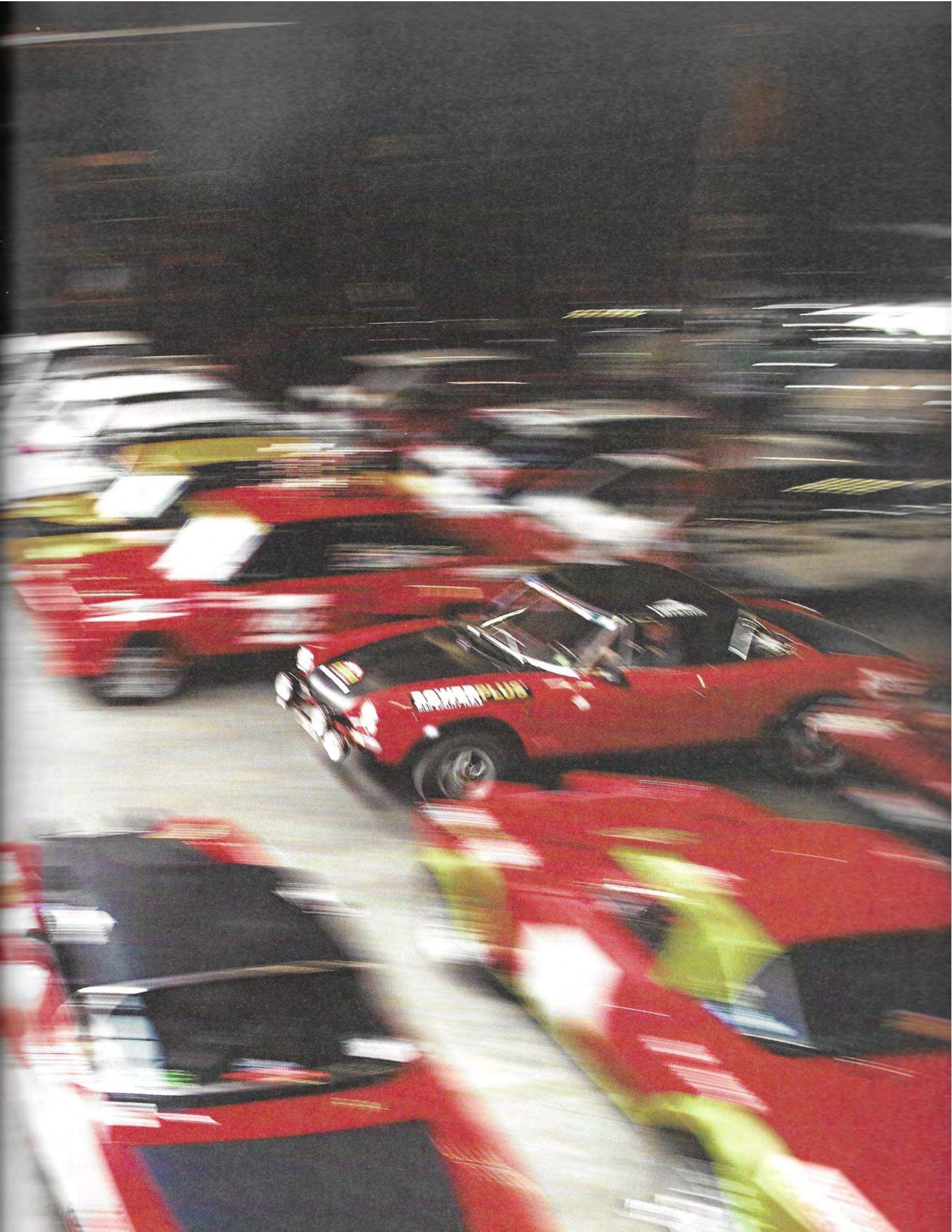
Zodra alle vier pitten meedoen is er een vurige, directe gasvoetreactie met een felle toerentoename! We zitten met het grote lijf intussen klem in de ouderwetse, ribfluwelen racekuipen, de handen aan het dunne, ten behoeve van het klassieke, wijdarmse ellenbogenwerk – want geen stuurbekrachtiging – hellend geplaatste 'sportstuur'. De zitpositie in deze competitieauto is curieus genoeg minder diep en minder horizontaal dan in de replica.

De eerste motorbelasting – optrekken in 1 en door naar 2 – wordt met een hard snorkelend inlaatgeluid aangepakt; het uitlaatgeluid daarbij qua scherpte en toonsoort verrassend genoeg exact gelijkend op dat van onze moderne Abarth. Horen en zien vergaan je zo'n beetje, terwijl we de eerste kilometers ook nog zeer moeten wennen aan het zware sturen zoals dat ook het gevolg is van het sterk negatieve camber van de voorwielen. En dat terwijl de achterwielen door die korte overbrenging worden overvoerd met vermogen. Doorschakelen is dus het devies. Koppel erop. Alleen zo snelheid maken. Koppelen en schakelen gaat overigens geolied, kinderspel.

Dan is daar de eerste bocht. Een haakse. Niet remmen, we willen meemaken wat er gebeurt. Wijd inderdaad die armen, loodzwaar insturen, en dan ineens als aan een touw strak naar binnen getrokken worden; het binnenwiel als het ware aangehaakt aan de binnenberm. Nu snel vermogen op die voelbaar lichtere achterzijde gezet. De Abarth reageert direct met uitbreken, dankzij de sper omgezet in een evenwijdige aandrijving en daarmee een keurige *power-*

>

Een totaal contact-
gevoel met de auto,
jij en je Abarth,
verbonden in
de techniek


ARMORPLATE

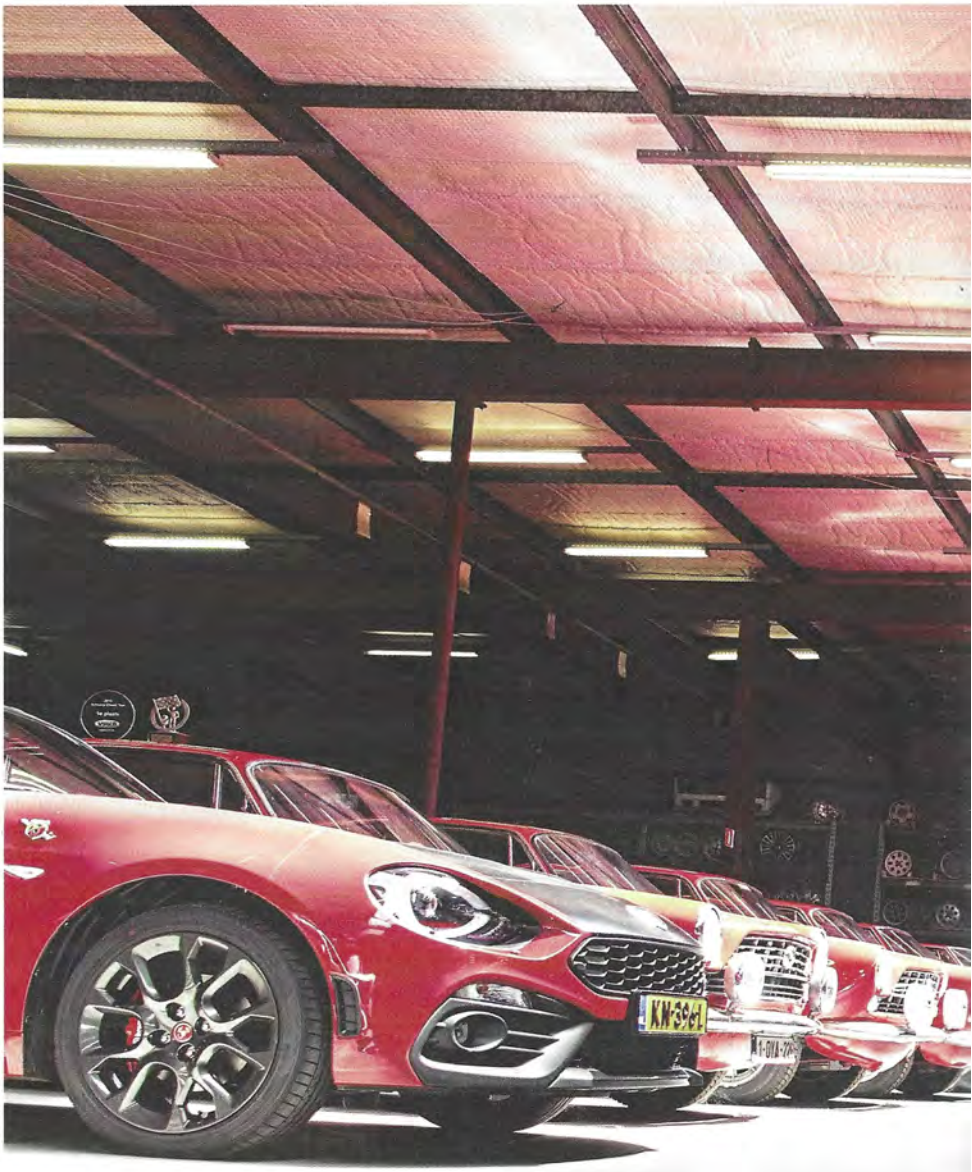
slide. Bij uitsturen zorgt datzelfde camber voor een haast vanzelf hernemen van de rechtuitstand, waardoor je – geen knopje! – als vanzelf weer mooi opgelijnd bent voor een recht stuk: *shortshifting* de verte tegemoet. Zo rijden we tientallen kilometers door het Vlaamse land. We beelden ons in zélf rallyrijder te zijn. Uur na uur, dag na dag met zo'n auto in competitieverband voluit te gaan, en krijgen vanwege onze natte rug en voorhoofd vanwege het zware sturen, het koppelen en schakelen, de inderdaad 'knoploze' gevechten met deze woeste machine, zeker ook zijn gehoorgang vergruizende in- en uitlaatgeluiden, groot respect voor de toenmalige coureurs. Voor Guy Moerenhout dus ook.

STANK

Terug naar Lier. Er is nog tijd voor een fotorondje met beide Abarths. Guy in zijn eigen oude Abarth; wij in de nieuwe. Het gaat meteen hard; Guy weet niet beter. We zitten met een brede grijns achter het stuur van de *nuova* Abarth te genieten van zijn capriolen: snoeihard, kwispelend bochten in, dus dwars, en voluit *powersliding* eruit. En weg is hij weer. Alsof er geen fotograaf is die het moet bijhouden; alsof het alsnog aan vellen mag.
Maar toch, we durven het haast niet te schrijven, maar heel erg hard gaat het niet. Wij, in de nieuwe Abarth, met zijn een halve eeuw betere materialen en technieken, zouden eroverheen kunnen. De *nuova* Abarth loopt sneller hard, stuurt gemakkelijker, ligt eindeloos veel beter op de weg. En nog wat anders: hij stinkt heel veel minder. Achter de oude Fiat rijdend ruik je de vette scherpe, oogprikkende stank van – onverbrande – uitlaatgassen. Met recht 'niet meer van deze tijd'.

'FRITTEN MET STOOFVLEES'

Tijd, die ook qua ons bezoek voorbij is. Het afscheid is hartelijk. Guy bedankt *ons* en wenst ons een voorspoedige thuisreis. En zegt dat we eigenlijk eerst "fritten met stoofvlees, een echt Belgisch rallygerecht!" moeten eten om in stijl af te sluiten. Maar gezien de invallende avond besluiten we de snelste route naar huis te nemen. Als we op de snelweg langs Antwerpen brullen, nog steeds met open kap, zien we tegen een ondergaande zon de skyline van die wereldhavenstad, met tientallen kranen, tegen de hemel afgetekend. We schieten even later de Belgisch-Nederlandse grens weer over en rijden in schemering en ten slotte invallend donker richting onze hoofdstad. Het was een onvergetelijke dag. Zo dicht bij huis zo ver weg geweest. En sluiten pas nu de kap van de Fiat 124 Spider Abarth. ⁘



NUOVA FIAT 124 SPIDER ABARTH

Motor
1.368 cc 16V MultiAir viercilinder lijnmotor met Garrett-turbo, 170 pk bij 5.500 tpm, 250 Nm bij 2.500 tpm
Transmissie
Manuele zesversnellingsbak, achterwielaandrijving, sperdifferentieel (optioneel: automatische zesbak met schakelflippers)
Leeggewicht in kg
1.060
0-100 in sec
6,8
Top in km/h
+230
Prijs in euro
v.a. 47.495

De Fiats 124 Spider Abarth waarvoor we kwamen! Anabole vechtjassen. Ruig, vuil, gemeen, maar o zo gaaf