

105

9^e JAARGANG
DECEMBER 1988
PRIJS:
f 6.75/bfr. 133

het Automobiel

DELAHAYE
BRANDWEER
1909



MIDDENKLASSER: AMI 6/8

GOEDKOPE
KLASSIEKER:
FIAT 600



TARGA FLORIO SICILIË

HOE WERKEN GASGENERATOREN

MODERNE KLASSIEKER GERESTAUREERD: ALPINE A 310

HET KOPEN VAN EEN FIAT 600



WAT HEET KLEIN?

In een periode waarin de meeste kleine auto's deze benaming nauwelijks waardig zijn, introduceert Fiat in maart 1955 de 600, een voertuig dat met kop en schouders boven de grijze massa van 'vervoer met een dak boven je hoofd' uitsteekt. Net als zijn beroemde voorganger de 500 is de 600 een volwaardige auto, met behoorlijke prestaties en goede rijeigenschappen. Bij dit alles wekt het dan ook nauwelijks verbazing dat de kleine vierzitter een groot succes wordt, reeds in 1959 zijn er meer dan een miljoen van gebouwd. De fabricage blijft niet beperkt tot de moederfabriek in Italië, zo worden er onder anderen in Duitsland, Spanje en Argentinië 600's geproduceerd. Het langst blijft de auto in productie in Joegoslavië, waar Zastava tot in 1986 van haar licentierechten gebruik maakt.

Hoewel er in onze tijd vrijwel geen auto's met een achterin geplaatste krachtbron worden gebouwd, geldt een dergelijk concept in de vijftiger jaren als ideaal voor een kleine auto, vooral als het er om gaat een behoorlijke binnenuimte te creëren. Vanuit dit oogpunt bezien is het vrij logisch dat Fiat bij het ontwerpen van de 600 afwijkt van het bij de 500 gebruikte conventionele bouwprincipe; de auto biedt bij eenzelfde wielbasis

DOOR: GERT TE LINTELO

en een geringere lengte meer ruimte aan de inzittenden. De zelfdragende carrosserie heeft een gewicht van 600 kg, de portieren scharnieren aan de achterzijde en hebben schuiframen. De 633 cc metende viercilinder levert 19 DIN pk, voldoende voor een topsnelheid van 103 km/u, bepaald niet gering in vergelijking met de concurrentie. De boring en slagverhouding be-

draagt 60 x 56 mm, de compressie zit op 7 : 1. Een pookje op de middentunnel bedient de vierversnellingsbak, waarvan de één niet is gesynchroniseerd. De 600 heeft rondom onafhankelijke wielophanging met aan de voorzijde een dwarse bladveer en achter diagonale draagarmen met schroefveren, een constructie die bijdraagt tot een zeer behoorlijk weggedrag. In maart 1957 maken de schuiframen in de portieren plaats voor draalramen, daarnaast

vinden we een aantal detailwijzigingen in het interieur. Twee jaar later wordt het motorvermogen opgevoerd tot 20 pk bij 4800 tpm, hetgeen overigens nauwelijks meetbare gevolgen voor de prestaties heeft.

GROTERE MOTOR

De vanaf september 1960 geleverde 600 D beschikt over een 767 cc metende krachtbron, die goed is voor 25 pk bij 4800 tpm. Net als bij de laatste echte 600's bedraagt de compressieverhouding 7,5 : 1, terwijl de boring en slagverhouding 62 x 63,5 mm meten. De nieuwe motor geeft de kleine Fiat een top van 110 km/u, terwijl de acceleratie van 0-80 km 23 seconden vergt, tegen 28 seconden bij de oude versie. Op het dashboard nu een gecombineerd start/contactslot, uiterlijk is de D te herkennen aan tocht-raampjes in de portieren. Het jaar 1962 begint met de montage van een pakjesplank onder het dashboard en een stuurslot. De 600 D blijft in deze vorm in productie tot juni 1964, om te worden opgevolgd door een nieuwe versie met aan de voorzijde scharnierende portieren.

Hoewel dit model in enkele landen wordt aangeduid als 600 E, blijft in ons land de oude benaming gehandhaafd. In november 1965 verandert het front door de toepassing van grotere koplampen en minder chromopsmuk, daarnaast verdwijnen de sierlijsten op de flanken. In Italië blijft de 600 in productie tot eind 1970, in Spanje gaat de fabricage gewoon verder. In Nederland worden deze Seats gewoon als Fiat verkocht, waarbij de D-aanduiding wordt vervangen door een E. Op het eind van zijn carrière krijgt de auto zelfs nog een sterkere motor, die met zijn 28 DIN pk bij 5000 tpm een top van 120 km/u mogelijk maakt. Deze laatste versie is te herkennen aan de ventilatieroosters achter de zijramen en wordt voor het laatst geleverd in 1973. Ondertussen is er sedert het begin van de jaren zeventig een alternatief in de vorm van de Joegoslavische Zastava 750, die wordt geïmporteerd door Gremi.

De Zastava verschilt slechts in details van de in Italië en Spanje gebouwde modellen. Zo wordt er gebruik gemaakt van een rechthoekig instrumentenpaneel en is er een echte hemelbekleding, terwijl de stoelen bij sommige modellen met stof zijn bedekt. In 1976 krijgt de 750 een gescheiden remsysteem en blijft aldus leverbaar tot 1980, hoewel het model nog tot in 1986 wordt gebouwd.

DAGELIJKS GEBRUIK

Als het om prestaties en weggedrag gaat kun je de Fiat 600 (en zijn naaste verwanten) natuurlijk niet vergelijken met een moderne kleine auto. Toch is het voertuigje ook in onze tijd nog prima te gebruiken als dagelijks transportmiddel, vooral wanneer men doorgaans korte afstanden rijdt. Het weggedrag is onder normale omstandigheden uiterst goedmoedig, pas bij extreem hoge snelheden slaat het onderstuur om in het uitbreken van de achterzijde, iets waarmee men met name onder natte omstandigheden rekening dient te houden. Op windrige dagen heeft men er de handen vol aan om het karretje in het goede spoor te houden. De 600 is

in dit opzicht tamelijk gevoelig, waarbij de vage besturing niet bijdraagt tot snelle koerscorrecties. De prestaties zijn toereikend om op de snelweg het vrachtverkeer voor te blijven, de foto-archieven van de met snelheidscontrole belaste overheidsdienaren zal men echter maar hoogst zelden bereiken. Ook wat betreft de acceleratie mag men geen wonderen verwachten, met name boven de 80 km/u is een blik op de snelheidsmeter de enige mogelijkheid om te ontdekken dat het tempo nog steeds stijgt. Bij de latere Seats en Zastava's is de situatie iets gunstiger, al hebben ook deze modellen er altijd nog 45 seconden voor nodig om op 100 km/u te komen (bijna één minuut bij de 25 pk versies). Het brandstofverbruik loopt in de praktijk uiteen van 6,5 tot 8,5 liter per 100 kilometer, met name lieden die het gaspedaal ijverig intrappen zullen weinig moeite hebben om aan de laatstgenoemde waarde te komen. De inhoud van de brandstoftank loopt, afhankelijk van het type, uiteen van 27 tot 31 liter. De tank zit in de bagageruimte, de vulopening is bereikbaar na het openen van het kofferdeksel. Gezien de afmetingen van de 600 valt de binnenruimte zeker niet tegen, met enige inschikkelijkheid van degenen die voorin zitten is er zelfs plaats voor vier volwassenen. Die moeten hun bagage dan wel grotendeels thuis laten, want in het vooronder wordt een groot deel van de ruimte in beslag genomen door de tank en het reserve wiel, terwijl er achter de achterbank ook niet zo heel veel ruimte is, men kan er hooguit een flinke sporttas kwijt. Bij tweepersoonsbezetting wordt de situatie een stuk gunstiger, men kan dan de leuning van de achterbank naar voren klappen, waardoor een royaal bagageplatu ontstaat. Een auto als de 600 mag je als het op comfort aankomt natuurlijk niet vergelijken met een royale middenklasser. Toch is het beslist niet zo dat je na een uur gereden te hebben compleet geradbraakt uitstapt. Vering en schokdemping staan op een zeer acceptabel niveau, met een karakteristiek die vooral de wat meer sportief ingestelde berijder zal aanspreken, van zacht deinend op en neer gaan is geenszins sprake. De voorstoelen zijn goed gevormd en over een behoorlijke lengte verstelbaar, zodat ook lange mensen een goede rijpositie kunnen vinden. Wat in het koude jaargetijde enigszins afbreuk doet aan het comfort is de verwarming, deze werkt nog volgens het 'alles of niets' principe.

ROEST GROOTSTE PROBLEEM

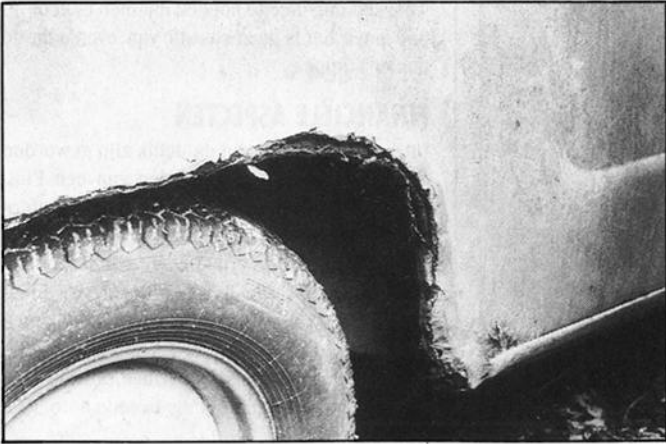
Om maar eens wat meer te weten te komen over de typische zwakke (en sterke) punten van de 600 gingen wij op bezoek bij autobedrijf Pot in Holtten. Eigenaar Roel Pot houdt zich in zijn vrije tijd bezig met de restauratie van 600's en verkoopt daarnaast onderdelen voor deze auto's. Zoals dat ook bij de meeste andere klassiekers het geval is, is roest het grootste probleem voor de bezitter van een Fiat, Seat of Zastava, waarbij laatstgenoemd merk ook meteen de meest dubieuze reputatie heeft als het om weggrottende carrosseriedelen gaat.

Daar staat tegenover dat de Zastava's ook de meest recente bouwjaar hebben, zodat de

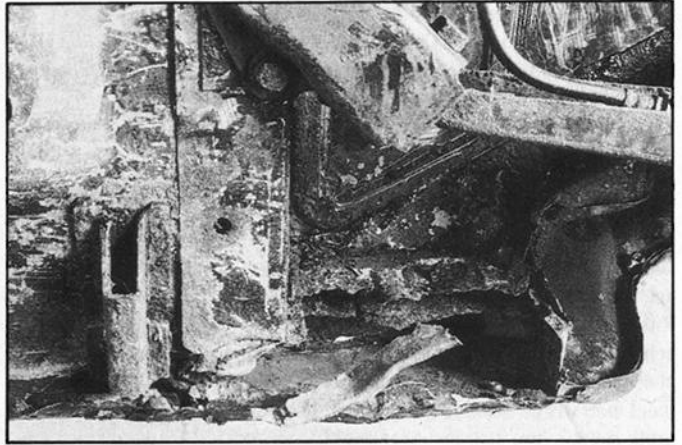
staat waarin de carrosserie verkeert doorgaans toch niet veel slechter zal zijn dan die van een aantal jaren oudere Seat of Fiat.

Begin de inspectie van de carrosserie bij de dorpels, die zowel aan de binnenzijde van de koets als aan de buitenzijde slecht kunnen zijn. Volgens de meest recente APK richtlijnen is bij grotere gaten plaatselijk repareren niet meer toegestaan, zodat men in een dergelijk geval de hele dorpel moet vervangen. De kriksteunpunten verdienen ook een nodige controle, evenals het uiteinde van de binnendorpels in de wielkasten achter. Nu we toch in deze omgeving zijn kunnen we meteen naar de randen van de spatborden kijken, controleer ook de binnenkant. Onder de stoelrails neigt de vloer tot doorroesten. Wanneer hier geen aandacht aan wordt geschonken zit men vroeg of laat op straat, hetgeen het comfort niet ten goede komt. Ook de voetruimte voorin is roestgevoelig, met name rondom de rubberstoppen (ze vallen er vaak vanzelf uit vanwege gebrek aan houvast). Nieuwe bodemplaten zijn overigens (net als de meeste andere plaatdelen) vrij gemakkelijk verkrijgbaar, ze kosten f 100,— per kant, natuurlijk exclusief laswerk. Roest op het voorspatbord voor het portier betekent in de praktijk meestal aanzienlijk meer onheil dan zich op het eerste gezicht laat aanzien. In de meeste gevallen is de zich daaronder bevindende portierstijl ook flink aangetast, om dit goed te kunnen repareren moet het voorspatbord worden verwijderd. Omdat dit veel tijd kost wordt het probleem nogal eens opgelost met forse hoeveelheden plamuur, waarbij de smalle

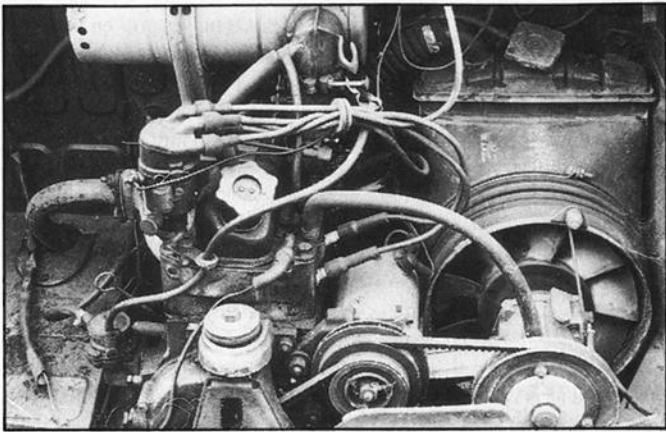




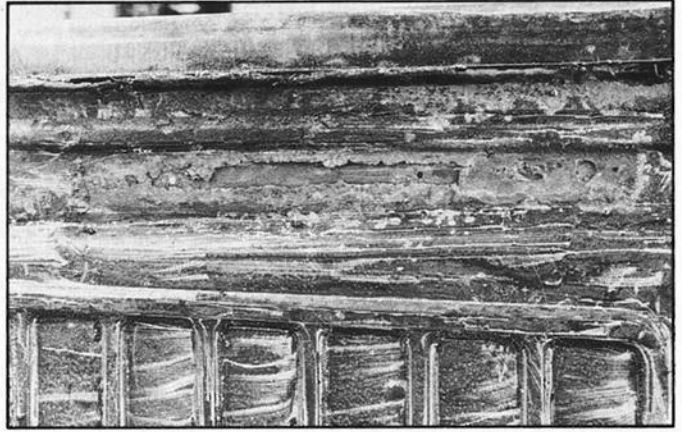
De randen van de achterschermen zijn niet zomaar te vervangen, het hele spatbord moet nieuw worden aangeschaft.



Ellende: overzetsdorpels en roest rondom de kriksteunen. Let ook op de dorpel in de wielkast.



De motor is over het algemeen probleemloos.



De vloer is zwak op de plaats waar de stoelrails zijn bevestigd.

Roest op de achterzijde van het voorspatbord duidt op een slechte (nog onzichtbare) deurstijl.



horizontale inkeping aan de onderzijde meestal verdwijnt (opletten dus!). Ook rond de koplampen is roesten niet geheel uitgesloten, en ook hier is het gebruik van plamuur niet ongebruikelijk. De bodem van de reservewielbak is ook al een plaats waar het roestduiveltje vaak uiterst hongerig toehapt. Een lastig te repareren punt is de achterste bevestiging van de bovenste triangels van de wielophanging voor. Gelukkig is roest hier een zeldzaam verschijnsel, want repareren volgens de normen van de Rijksdienst kan alleen met een nieuw binnenscherm. Natuurlijk kan men een plaatje inlassen, maar om dit onzichtbaar weg te werken moet men wel de lasnaad glad slijpen, hetgeen grote risico's met zich meebrengt ten aanzien van de sterkte van de las. De portieren zijn over het algemeen in een vrij behoorlijke staat, als ze roesten dan is het meestal aan de buitenzijde onderaan.

Liefhebbers die zelf een 600 willen restaureren dienen er wel rekening mee te houden dat we hier met een nagenoeg geheel gelaste auto te maken hebben. Plaatwerk vinden levert over het algemeen (nog) geen problemen op, de prijzen zijn doorgaans zeer redelijk.

DEGELIJK MECHANIEK

Het mechaniek van de 600 heeft een aanzienlijk betere reputatie dan de carrosserie, in dit opzicht heeft men bij een goed onderhouden auto nauwelijks problemen te verwachten. 150.000 kilometers of meer zijn voor de motor geen uitzondering, al dient men zich wel te realiseren dat het viercilindertje niet langdurig volgasbestendig is, men doet er goed aan de kruissnelheid te beperken tot 105 à 110 km/u (op de meter). Wanneer een auto gedurende lange tijd heeft stilgestaan kunnen de kleppen vast zitten. Men doet er goed aan om in zo'n geval geen grof geweld te gebruiken, maar de cilinderkop af te nemen om het euvel aldus te verhelpen. De versnellingsbak is wat minder degelijk dan de motor, huilende geluiden duiden op een naderende vervanging of revisie. Bij de aandrijfassen kunnen de flenzen versleten zijn, ze kosten om en nabij de dertig gulden, terwijl de vervanging weinig tijd kost (tenzij de bevestigingsbouten vastgeroest zijn). Fuseepennen voor kosten rond de f 200,— per kant, voor dat bedrag zijn ze geheel compleet zodat vervanging niet al te

CLUB:

De Fiat 600 Club Nederland is opgericht op 10 oktober 1984 en telt inmiddels om en nabij de 300 leden. De club geeft viermaal per jaar het clubblad 'De 600' uit, daarnaast worden natuurlijk de gebruikelijke evenementen georganiseerd. Verder beschikt men over een onderdeelmagazine en een clubshop, terwijl de lidmaatschapskaart bij een aantal bedrijven recht geeft op korting bij het kopen van onderdelen.

BOEKEN:

Ten aanzien van de geschiedenis van de 600 is er een uitgave in de Schraderreeks, met vooral overdrukken van folderen en advertentiemateriaal. Naast de 600 komen ook de 500 en de Topolino aan bod. De titel: Fiat 500/600 mit Topolino, Jagst, Multipla und Weinsberg. De prijs bedraagt f 54,60.

Werkplaatshandboeken bestaan er van Haynes (600D, Convertible en Multipla, 767 cc, 1960-1970) en van Autobooks (1955-1969). Beide boeken zijn geschreven in de Engelse taal en kosten respectievelijk f 44,— en f 25,—.

veel tijd kost. Lastiger is het vervangen van de dwarse bladveer, die gebroken of doorgezaakt kan zijn. Hoewel de bevestiging vrij simpel is, dient de definitieve montage plaats te vinden onder een zware belasting, waarbij men eigenlijk over een hefbrug moet kunnen beschikken. Het veerpakket kost rond de honderdvijftig gulden. Let bij de controle van de stuurinrichting op de hulpstuurarm, die aanzienlijk slijtagegevoeliger is dan het stuurhuis.

Gezien de leeftijd van deze auto's verdient het aanbeveling om in het bijzonder aandacht te schenken aan het remsysteem. In vergelijking met een groot aantal andere auto's zijn de onderdelen zeer goedkoop, voor een bedrag van pakweg f 400,— heeft men een geheel nieuw systeem, inclusief hoofd- en wielremcilinders. Net als voor de plaatdelen geldt ook voor mechanische delen dat er vrijwel niets is wat niet meer verkrijgbaar is, al dient men er natuurlijk

wel rekening mee te houden dat men er voor op pad moet, het is geen kwestie van 'even naar de dealer stappen.'

FINANCIËLE ASPECTEN

Uit het voorgaande zal duidelijk zijn geworden dat het rijden en onderhouden van een Fiat, Seat of Zastava geen al te grote financiële offers vergt. Het gaat om auto's die zuinig met brandstof omspringen en vrij simpel te onderhouden zijn, daarnaast zijn de onderdelen vrij goedkoop. Met een gewicht van ruim 600 kg is men per drie maanden ongeveer f 75,— aan wegenbelasting verschuldigd, waarmee de 600 zich ideaal leent voor gebruik als tweede auto.

Exacte prijzen voor de hier ter sprake komende auto's zijn vrij moeilijk aan te geven, ze lopen namelijk sterk uiteen, terwijl er lang niet altijd direct verband bestaat tussen prijs en kwaliteit. Restauratie-objecten worden aangeboden voor echte weggeefprijzen, vanaf pakweg f 200,— is men van de partij. Tussen de f 1250,— en f 2000,— koopt men een auto die in redelijke staat verkeert en die in veel gevallen nog is voorzien van een geldige APK sticker. Pas boven de f 2000,— wordt de situatie echt onduidelijk, voor mooie auto's worden bedragen gevraagd van de tot op dat moment geïnvesteerde bedragen en de daadwerkelijke noodzaak tot verkoop. Het maakt daarbij nauwelijks uit om welk merk het gaat, de ene liefhebber wil persé een echte Fiat, terwijl de andere juist liever een Zastava heeft vanwege het wat meer luxueuze interieur.

De liefhebbers die bij Garage Pot een bestelling plaatsen voor een gerestoreerde 600 gaan daarbij uit van een prijs van f 6000,— of meer. Dat bedrag lijkt op het eerste gezicht vrij hoog, maar we dienen hierbij niet uit het oog te verliezen dat het hier om een professionele restauratie gaat, waarbij de aan het karwei te besteden uren een vrij grote rol spelen. Qua tijd maakt het nu eenmaal weinig uit of men aan een wat grotere auto moet werken of aan een kleine. Samenvattend kunnen we stellen dat de 600 een auto is die ondanks zijn bescheiden afmetingen veel rijplezier kan bieden tegen lage kosten en daarbij uitstekend bruikbaar is als dagelijks transportmiddel. Dit alles was overigens in 1955 ook al bekend...

De stoelen zitten goed en zijn over een flinke lengte verstelbaar.

De Zastava 750 is leverbaar tot 1980.

