

STRIJD DER DWERGEN

Een kleine dertig jaar geleden werd in de toerwagenklasse 850-1000 cc een strijd op leven en dood uitgevochten tussen de Austin Cooper en de Fiat Abarth 1000. Anno 1992 zijn de autootjes in de HARC-races te bewonderen. AUTOMOBIEL vroeg zich af hoe de wagens de tand des tijds hebben doorstaan en vooral of ze de onderlinge strijd nog aankunnen. Tijdens de HARC-training op Zandvoort kreeg coureur Ad den Teuling de gelegenheid om beide wagens op hun staart te trappen.

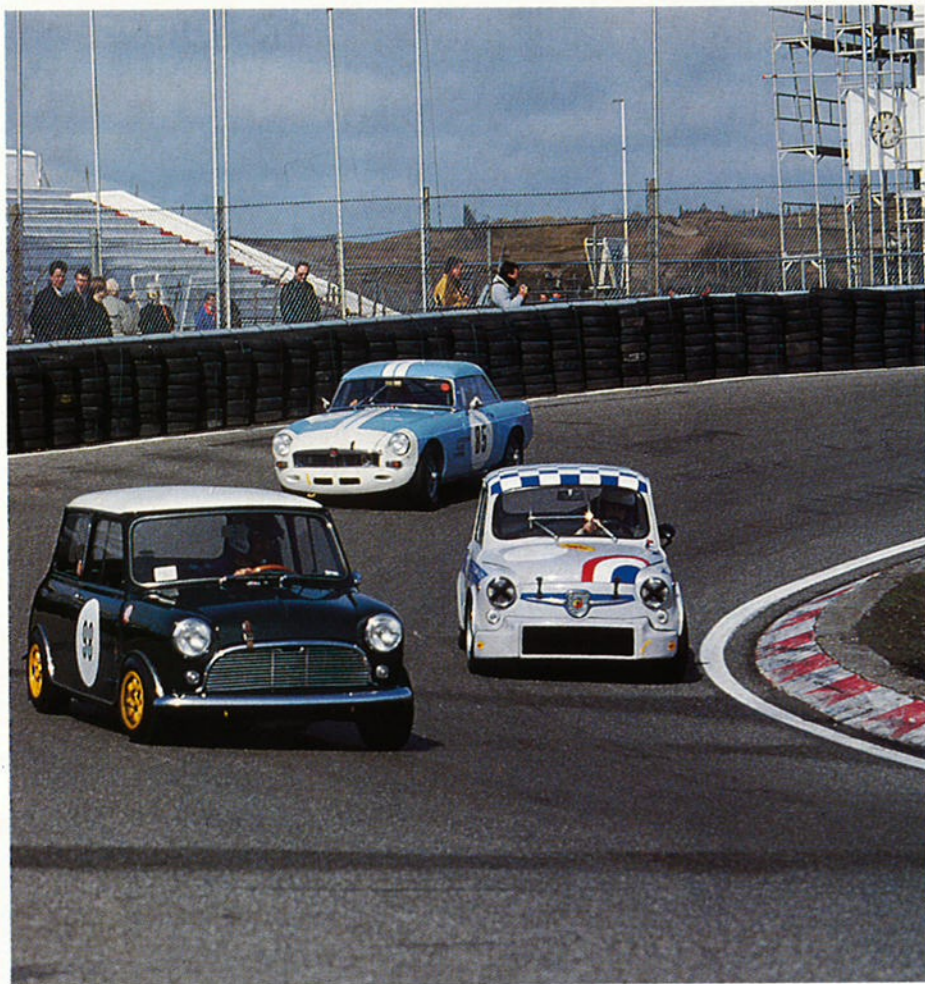
Het weer tijdens de HARC-training was, voor eind maart, wonderwel goed. Onder een melkachtig zonnetje draaide een interessant veld van historische race- en sportwagens op het (korte) Zandvoortse circuit zijn rondjes. Voor de liefhebber viel er genoeg te zien: een mooi over de voorkant driftende Volvo Katterug, twee over het circuit dweilende Lotus Cortina's, MG's, Austin Healey's, heel veel 'Squadra Bianca'-Alfa's, een knalrode Ford Falcon en een aantal Mini's. Een van die Mini's is een echte 'silhouet-racer' - alleen de buitenkant ziet eruit als de oorspronkelijke auto. Trek je de achterklep open dan zie je... de straat. En een zwaar afwijkende achterasconstructie. In welke mate de motor, met zijn dwars door het motorkapje heen stekende luchtfilters, iets met een originele Mini-motor te maken heeft is een open vraag. Tussen al deze historische racemonsters draaiden de door AUTOMOBIEL gecharterde Cooper en Abarth hun rondjes.

HOMOLOGATIE-SPECIAL

De Cooper is eigendom van Wim Schermerhorn, in het dagelijks leven een produktmanager van software voor technische analyse. Zijn technische achtergrond komt goed van pas bij het afstellen van zijn Cooper. De 970 S is een echte homologatie-special. In 1964 werd de tot die tijd in productie zijnde 1070 S uitgefaseerd, ten gunste van de nieuwe 1275 S. De fabriek wilde dat jaar ook het 1000

cc-toerwagenkampioenschap winnen en daarom werden, om homologatie-redenen, een kleine duizend exemplaren van de 970 S geproduceerd. Wim Schermerhorn gebruikt zijn Cooper niet echt om races mee te rijden. Wat hem vooral interesseert is hoe hij, door een zo gunstig mogelijke afstelling, de auto zo hard mogelijk kan laten gaan. De Cooper is dan ook, op de verplichte aanpassingen na, geheel volgens originele race-specificaties opgebouwd. De Abarth van Henk Izaks is een heel ander soort auto. In tegenstelling tot de Cooper heeft de Abarth alles achterin: de motor en de aandrijving. Met het geblokte dak, de dikke banden, het volledig leeggehaalde interieur en het tot achterspoiler verbouwde motorkapje is het een echt racewagentje. Deze spoiler zou ook model gestaan hebben voor de 'whaletail' of 'taartschep' van Porsche. De spoiler





Nostalgie tafereeltje tijdens de voorjaarstraining op Zandvoort. In de jaren zestig hield de Brits-Italiaanse strijd het publiek regelmatig in spanning.

zorgt voor meer druk op achterwielen en sommigen beweren hij ook voor een hogere topsnelheid (zo'n 5 à 8 km/u meer) zorgt, maar dit is nooit aangetoond. Wim Schermerhorn: 'In vergelijking met de Abarth ziet mijn auto er behoorlijk tam uit. Ik kom dan ook soms in de verleiding er ook zo'n geblokt dak op te zetten. Toch zie ik er steeds op het laatste moment vanaf. Ik vind een origineel uiterlijk belangrijker.' Ook wat betreft het uitlaatgeluid is er een duidelijk verschil tussen de auto's. Geheel in overeenstemming met het uiterlijk is het geluid van de Cooper be-

schaafd, bijna lief. De Abarth klinkt rauw, oorverdovend. Vooral bij het ingaan van de Tarzanbocht worden er spectaculaire geluiden aan de uitlaat ontlokt. Samen met een Ford Falcon was de Abarth verreweg de luiderstige deelnemer.

DUEL

Het nieuws van de 'vergelijkingstest' had zich al snel onder de aanwezigen verspreid en velen wachtten met spanning het moment af dat de wagens het in de baan tegen elkaar op zouden nemen. Toen bleek dat er helemaal geen sprake

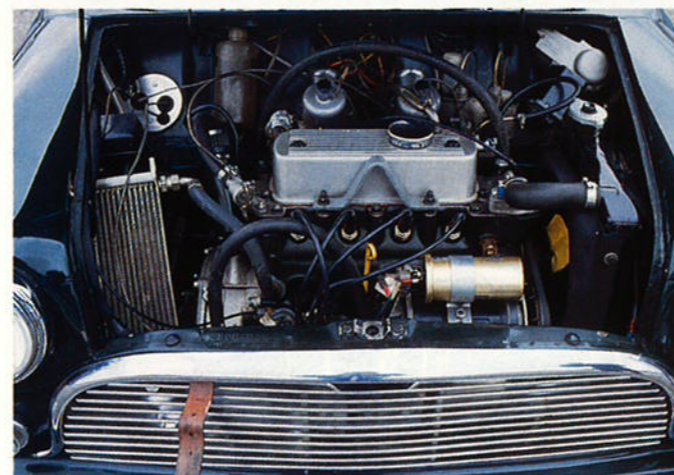
AFWIJKEND WEGGEDRAG

De Cooper van Wim Schermerhorn stuurt anders dan je van zo'n kleine voorwielaandrijver mag verwachten. Wim Schermerhorn heeft de wielophanging afgestemd op zijn eigen rijstijl. Wim: 'Rond 1966 waren er voor Mini's twee stijlen van rijden: de Engelse en de Zweedse stijl. De Engelse stijl was de conventionele stijl: klauwende banden en veel rook. De Zweedse stijl is veel 'glijdender', waarbij het uitbreken van de achterkant opgevangen wordt met een gedoseerde hoeveelheid gas.' 'De 94 pk van de Cooper moeten zo efficiënt mogelijk op het asfalt worden gebracht. Het balanceren van de auto voor en achter evenveel grip - is dan ook van groot belang. Als je zonder gas de bocht ingaat wil de achterkant de voorkant inhalen. Geef je gas bij, dan krijgt de voorkant evenveel grip als de achterkant waardoor een 'glijdende' rijstijl mogelijk wordt.' 'Ik ben op het idee gekomen de wagen zo af te stellen door artikelen in het blad 'Car and Car Conversions' uit begin van de jaren zestig. De voorwielophanging van de Mini is behoorlijk uitgedokerd - daar moet je eigenlijk niets aan veranderen. Met de achterwielen kun je experimenteren. Ze staan bij mijn auto 1/4 graad negatief en dat levert een belangrijk deel van het overstuur-effect.'

was van een duel, maar van een vergelijkende rij-indruk, waren sommigen duidelijk teleurgesteld. Voordat Ad den Teuling op de wagens werd losgelaten zijn ze eerst door hun eigenaren warmgereden. Wim Schermerhorn en Henk Izaks amuseerden zich echter dusdanig dat het wat moeite kostte beide heren de pits in te krijgen... De Mini werd eerst onder handen genomen. Na een paar rondjes realiseerde Ad rondetijden die een seconde of tien onder die van Wim lagen. Maar in de laatste ronde - de uitrijronde - ging het mis. Ad: 'Het begon vreselijk naar benzine te stinken. Ik kreeg de indruk dat de vlotter bleef hangen. Ik probeerde de brandstofpomp uit te zetten, maar ik kon de schakelaar daarvan niet vinden.' Bij inspectie bleek de carburateur echter prima in orde te zijn. De no. 2 bougie was echter wel beschadigd. De punt was platgeslagen en er was een stuk van het porcelain afgebroken. Bij visuele inspectie van de cilinder kon er echter geen beschadiging worden waargenomen. Er rest Wim niets anders dan de cilinderkop te demonteren. De rit met de Abarth verliep gelukkig probleemloos.

VERRASSEND RESULTAAT

Ad den Teuling: 'Toen ik met de Cooper de eerste bocht in dook ben ik me rot geschrokken. De Cooper is - ondanks dat het een voorwielaandrijver is - overstuurd. De achterkant wilde gewoon de voorkant inhalen!' Navraag bij Wim Schermerhorn leerde dat hij de geometrie



Qua concept zijn de Cooper en de Abarth elkaars tegenpolen: motor voorin en voorwielaandrijving, en bij de aangedreven achterwielen geplaatste motor.

Links: hoofdschakelaar voor het elektrisch circuit op een gemakkelijk bereikbare plaats boven het achterlicht.

Linksonder: bij de Cooper is een stuurkolomverlager gemonteerd, destijds een populair extra.

Rechtsonder: de Abarth heeft een aanzienlijk fraaier dashboard dan de standaard-600.



Ad den Teuling (51) houdt zich al een behoorlijke tijd met gemotoriseerde snelheidssport bezig. Eerst reed hij met motorfietsen, maar in 1974 stapte hij over op de autosport. Vanaf 1979 houdt hij zich bezig met de historische race-sport. Hij reed onder meer met een Falcon 1500 MG en Elva Mk 7. Vorig jaar werd hij met een Ginetta G4 Europees kampioen.



Karakteristiek voor een snel bereden Abarth: met drie wielen over het asfalt...

van de achterwielen had gewijzigd, waardoor het stuurkarakter van de Cooper belangrijk is gewijzigd. Ad: 'Bij de Abarth zijn de versnellingsbakverhoudingen nogal slecht gekozen. Tussen de derde en vierde versnelling zit een gat van zeker 1000 toeren. Gelukkig heeft de auto een brede powerband (van 3000 tot 7500 tpm) en dat is, gezien de versnellingsbak, zeker nodig.' Henk Izaks kent het probleem van de slechte verhoudingen, en ook de oplossing: een close ratio-versnellingsbak. Alleen kost een dergelijke bak f 16.000,- en dat is Henk net iets te gortig...

'Ik ben met beide auto's niet tot de grens gegaan. Bij ongeveer 6000 tpm hield ik het wel voor gezien - per slot van rekening zijn de auto's niet van mij. Voordat ik hieraan begon dacht ik dat de Cooper het best handelbaar zou zijn. Achteraf blijkt dat de Abarth de beste wegligging heeft. Tot aan het grensbereik is deze absoluut niet tricky.'

'Ik denk dat ik met een Cooper met 'gewone' wegligging harder zou kunnen, maar zoals hij nu is, vind ik hem niet zo betrouwbaar aanvoelen. Op dit moment vind ik de Abarth de beste machine, vooral door het beter gedefinieerde grensbereik.'

In 1964 werd het toerwagenkampioenschap in de 850-1000 cc klasse gewonnen door J. van Osch uit Utrecht met een Fiat Abarth 1000. Coopers bezetten de derde, vijfde, zevende en negende plaats... Ondanks een getalsmatige overmacht wisten zij het kampioenschap niet op hun naam te zetten. Misschien dat dit, tijdens de Historic Zandvoort Trophy op 30 en 31 mei, rechtgezet kan worden?

Eric Spee

MINI COOPER 970 S

De Cooper 970 S heeft een behoorlijke racehistorie, hoewel deze niet zo indrukwekkend is als die van zijn grote broer, de 1275 S. De meeste overwinningen zijn in de rallysport behaald. Enkele wapenfeiten:

1963 RAC Rallye: 1e in klasse, 3e overall
 1964 Tour de France: 1e in klasse
 1965 Polish Rallye: 1e in klasse, 1e overall
 1967 Marathon de la Route: 2e overall

Wim Schermerhorn kocht zijn Cooper in 1980, als restauratieproject. De toenmalige eigenaar liep vast op het opknappen van de motor. In optimale omstandigheden levert de Cooper 94 pk.

FIAT ABARTH 1000

De Abarth van Henk Izaks dateert van 1965. De auto is in 1983 gerestaureerd en in 1985 voor de eerste keer in races ingezet. De motor is afgeleid van de Fiat 600 D-motor en levert 80 pk bij 7400 tpm. De cilinderinhoud is nagegoeg gelijk aan die van de Cooper (beide 982 cc). De (opgegeven) topsnelheid is 185 km/u. Ook de Abarth boekte de nodige overwinningen, onder meer in de 6-uursrace op de Nürburgring, met een eerste en tweede plaats.

PLUS EN MIN

COOPER 970 S

+
 goede remmen
 fijne versnellingsbak met goede verhoudingen
 voldoende vermogen
 goede zitpositie

-
 afwijkende, zoekerige wegligging
 soepele vering
 ontbeert remdrukbegrenzer

FIAT ABARTH 1000

+
 fantastische wegligging
 voldoende vermogen,
 brede powerband

-
 slechte versnellingsbakverhoudingen
 sponzige remmen
 stuur zit te hoog