

Krachtig tegengif

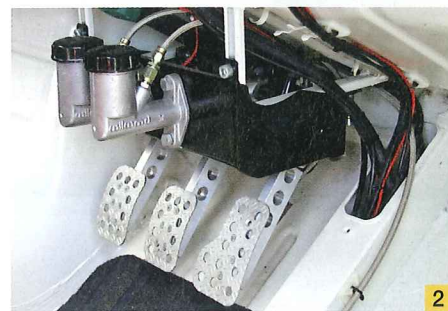
In de jaren '60 en '70 van de vorige eeuw waren de kleine Fiats Abarth gevreesde tegenstanders op de nationale en internationale circuits. Vandaag de dag zijn originele Abarths uiterst dun gezaaid en dientengevolge zo goed als onbetaalbaar. Peter van der Welle besloot er daarom maar eentje zelf te bouwen, maar dan wel voorzien van de modernste techniek. Hoe klinkt 165 pk bij een leeggewicht van 600 kg je in de oren?





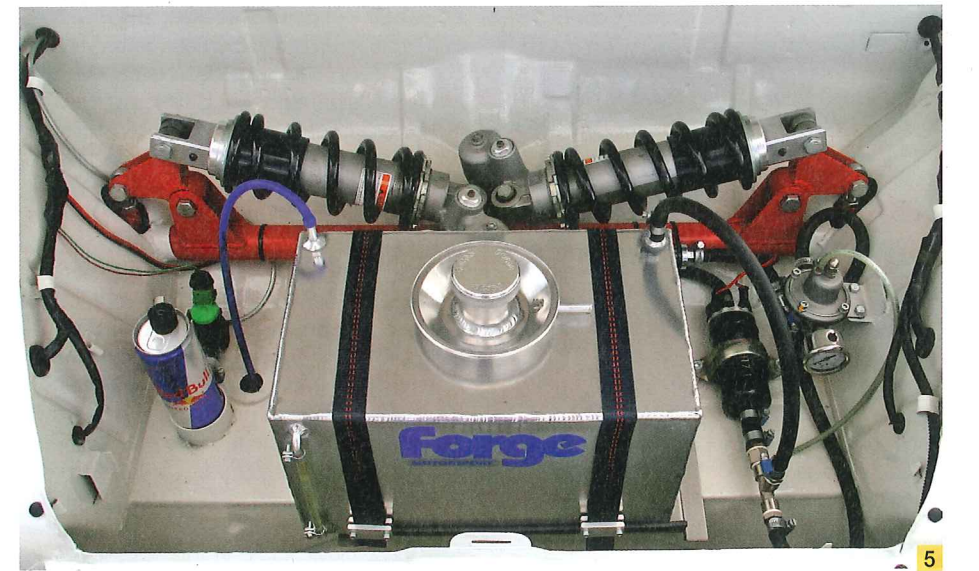
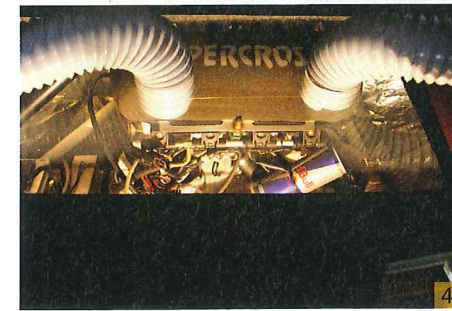
Geen 'echte schorpioen' dus, maar een eigentijdse interpretatie daarvan, met een minstens zo'n grote hoeveelheid gif. En daarmee hebben we meteen Het Grote Kritiekpunt van de originaliteitsfreaks bij de kladden. Hardcore klassiekerliefhebbers vinden Peters project een typisch geval van heiligschennis. Abarth-stickers en logo's mogen uitsluitend 'echte' Abarths sieren, aldus deze fundamentalisten. En 'een echte' kun je de auto op deze pagina's met geen mogelijkheid noemen. Peter kan er wel om lachen. 'Zo is hij ook nooit bedoeld. Ik heb mijn auto gemaakt zoals ik hem mooi vind en daar horen die stickers en logo's gewoon bij. Wat anderen daarvan vinden, is hun probleem.' Peter (30) begon zijn project in de vroege zomer van 2006. Na een aantal Renaults 5 GT Turbo en drie Coupé Fiats was hij toe aan wat meer uitdaging: 'Ik wilde iets kleins, licht en snel, met vooral heel veel toeren.' Een Mini vond onze onderdelenverkoper te gewoon, dus werd de horizon verbreed. 'Ik hou van auto's met ronde lijnen en dan kom je al snel bij een klassieker uit. Uit boeken kende ik de oude Abarths. Helemaal geweldig vond ik die, vooral de 1000 TCR. Het duurde dan ook niet lang voordat het kwartje viel.'

De auto die uiteindelijk als basis zou gaan dienen voor Peters wilde plannen stond dichterbij dan gedacht. Een collega bleek al tien jaar een Fiat 600 uit 1973 in de garage te hebben staan. Grotendeels gedemonteerd, zonder ooit de moed te hebben gevonden weer met de opbouw te beginnen. Heel veel moeite kostte het niet om de man te bewegen het geval te verkopen. Peter: 'Op papier is het een Fiat, maar eigenlijk is hij als Seat geboren. In 1973 was de Fiat 600 al uit productie. Voor de mensen die er met alle geweld toch eentje wilde hebben, haalde de Nederlandse importeur Seats (Seat bouwde de 600 in licentie onder eigen naam - red.) uit Spanje en bouwde die om. Alle merklogo's werden vervangen en de auto's kwamen ook als Fiat op kenteken. Maar chassismnummers liegen natuurlijk niet. De mijne schijnt een van de laatste te zijn, want in 1973 stopte ook Seat met de 600.'



MET DE ontmantelde 600 veilig in de garage begon de zoektocht naar onderdelen. Zoals gezegd wilde Peter 'veel toeren' en dan ligt een motorfietsblok voor de hand. Die werd gevonden in de vorm van een drie jaar oude Suzuki GSX-R 1000 K2 zestienklepper met 12.500 km op de klok. Niet van een wrak of sloper, maar afkomstig van een zijspan-raceteam dat de overstap maakte naar een Yamaha-krachtbron. Peter kocht de complete aandrijflijn, inclusief versnellingsbak en kabelboom: 'Later hoorde ik dat ze er nogal spijt van hadden. Mijn blok schijnt 165 pk te leveren en daar kwam de Yamaha bij lange na niet aan.' Peter wilde een 'soort van' 1000 TCR-replica bouwen en dan heb je, als het uitgangspunt een huis-, tuin- en keuken-Fiat is, een behoorlijk moeizame en kostbare zoektocht voor de boeg. De Abarth 1000 TCR was actief van 1968-1970 en werd ieder jaar sneller (het 982 cc motorblok leverde op het laatst 112 pk, goed voor een topsnelheid van 215 km/u) en breder. Logischerwijs ging Peters aandacht vooral uit naar de meest heftige variant: de Groep 5. Maar waar haal je de onderdelen vandaan? Abarth-specialist Guy Moerenhout in het Belgische Lier (www.abarth-gmr.be) bleek in veel gevallen de spreekwoordelijke redder in nood. En natuurlijk het onvolprezen internet. Op Marktplaats vond Peter tot zijn grote verrassing een set van de door hem gezochte en tamelijk zeldzame 13-inch PLS Silverstone wielen.

Peter begon eerst maar eens met het bij elkaar zoeken van alle onderdelen. Dan kon hij vervolgens lekker doorpakken, zo was de gedachte. Niet in het minst omdat Peter geen garage heeft en de buurman van zijn ouders zo gek werd gevonden zijn carport ter beschikking te stellen. En dat genereuze gebaar, vond Peter, mocht hij niet misbruiken. Vandaar dat hij iedere week, weer of geen weer, minstens tien uur in de buitenlucht aan de auto werkte. Een gedisciplineerd mens, onze Peter. De forse TC/TCR-voorbumper springt natuurlijk direct in het oog, samen met de 1000 TCR-uitbouw van de achterste spatborden. De voorste spatborden verving Peter door exemplaren



van een Abarth 695 SS, gewoon omdat hij die het mooist vindt. De komst van een Abarth-grille was een vanzelfsprekendheid, evenals die van de 'correcte' koplampen, achterlichten en de karakteristieke 'tandem' ruitenwipers. De zijspiegels zijn daarentegen juist weer hypermodern. Peter: 'De oorspronkelijke spiegeltjes vind ik gewoon lelijk. En dit staat lekker technisch en racy.' Met de uiterlijk aanpassingen compleet, werd het tijd voor de techniek. En 'iets' lastiger klusje...

Logischerwijs begon Peter met het meest ingrijpende karwei: de inbouw van de Suzuki dubbelnokker. De Fiat 600 kreeg af-fabriek het motorblok (nou ja, 'blok': 767 cc, 29 pk) achter de achteras gemonteerd, maar hoewel een zekere Duitse fabrikant daar behoorlijke faam mee wist te maken, vond Peter het in zijn geval een wat minder geslaagde opzet. Een middenmotor moest het worden, met minder nam onze held geen genoegen. Een gat in de bodem achter de voorstoelen was snel genoeg gemaakt, evenals een frame waarin de Japanse screamer kon worden gefixeerd. Passend en metend en moeizaam wurmend door de krappe deurtjes kreeg Peter het blok uiteindelijk op zijn plek. 'Tja, inbouw van

onderaf zou een stuk makkelijker zijn geweest, maar ik had geen brug onder die carport.' Voor de aandrijving van de achterwielen koos Peter voor aandrijfassen van een Mazda RX-7, die hij zelf inkortte en verbond met een voor de kettingaandrijving geschikt gemaakt RX-7 sperddifferentieel. De sequentiële zesversnellingsbak van de Suzuki GSX-R vond ook een plekje, waarvoor Peter zelf een prachtige aluminium versnellingspook maakte. Enige probleem is dat een motorfiets geen achteruitversnelling heeft. Nu weegt een Fiat 600 net

1 | De aluminium versnellingspook maakte Peter zelf en staat in verbinding met de Suzuki sequentiële zesversnellingsbak. **2** | De zelfgemaakte pedaalbox getuigt van verregaand vakmanschap en oog voor detail. **3** | De lexan achterraamen zijn voorzien van Naca-ducts. De twee slangen voeren koude rijwind naar de motorruimte. **4** | De motor wordt volledig aan het zich onttrokken dankzij de carbonlook afdekplaat. Nieuwsgierigen moeten het doen met een kijkglasje en een lampje. **5** | In de kofferruimte zijn de horizontaal geplaatste Suzuki GSX-R 1000 veerpoten verbonden met een forse veerpotbrug. Onder de Forge brandstoftank bevindt zich de accu.



BELANGRIJKSTE MODIFICATIES

Motor/transmissie

Suzuki GSX-R 1000 motorblok
 998 cc, 4 cilinder in lijn, DOHC, 16V
 Pipercross luchtfilter
 custom made rvs uitlaatsysteem
 Laser Deeptone einddemper
 Mocal oliekoeler
 FSE brandstofpomp
 FSE benzinedrukregelaar
 Honda Civic radiator
 Samco siliconen leidingen
 extra ventilatoren onder motorblok
 Forge 14 liter brandstoftank
 motorafdekking in carbonlook
 accu in bagageruimte
 165 pk @ 10.800 tpm / 110 Nm @ 8.500 tpm
 achterwielaandrijving (kettling)
 Suzuki GSX-R 1000 sequentiele zesversnellingsbak
 aangepaste overbrenging
 Mazda RX-7 Torsen sperddifferentieel
 Mazda RX-7 aandrijfassen (ingekort)
 Mitsubishi startmotor als elektrische achteruitversnelling
 sportkoppeling

Onderstel

13 inch PLS Silverstone
 Yokohama 175/50-13
 Suzuki GSX-R 1000 veerpoten v/a
 verstelbare veerpootbruggen v/a
 custom draagarmen voor
 wielophangingen in uniballs
 Willwood hoofdremcilinder
 Sparco remschijven v/a
 Tokico vierzuiger remklauwen

Carrosserie

Bianco Pearl 208A
 Abarth TC/TCR voorbumper
 Abarth 695 SS voorspatborden
 Abarth 1000 TCR uitbouw achterste spatschermen
 kunststof zijramen achter met Naca-ducts
 carbon zijspiegels
 snelsluitingen voorklep
 Abarth ruitenwissers
 Abarth grille en logo's

Interieur

Sparco Sprint V kuipstoelen
 QSP sportstuur
 Sparco rolkooi
 Sparco driepunts gordels
 Suzuki GSX-R 1000 dashboard (digitaal)
 aluminium versnellingspook
 custom made pedalbox
 Sparco sportpedalen
 startknop
 kunststof deurpanelen in carbonlook

Exterieur

parelmoer wit (Bianco Pearl 208A) van Coupe Fiat
 Abarth TC/TCR voorbumper
 Abarth 695 SS voorspatborden
 Abarth 1000 TCR uitbouw achterste spatschermen
 kunststof zijramen achter met Naca-ducts
 carbon zijspiegels
 snelsluitingen voorklep
 Abarth ruitenwissers
 Abarth grille en logo's

zoveel als een pak eierkoeken, zodat uitstappen, optillen en omdraaien een fluitje van een cent is, maar toch, echt ideaal is het niet. Een Mitsubishi startmotor bood uitkomst en dient nu als elektrische 'achteruit', in te schakelen via een tuimelschakelaar op het dashboard. Natuurlijk mocht een verzwaarde koppeling niet ontbreken.

DE UITLAAT is volledig van rvs en hoogstpersoonlijk door Peter gefabriceerd, inclusief het zelf ontworpen spaghetti-spruitstuk. De full-race Laser Deeptone einddemper vond een plekje in wat voorheen de motorruimte was. Die dan weer prima zijn warmte kwijt kan, omdat de 'motorkap' permanent onder een hoek van 90 graden openstaat. Een gekigheid van Peter? In het geheel niet. De echte race-Abarths reden ook met zo'n open achterklep. Niet alleen zorgde dat voor een betere koeling, maar ook voor een gunstiger stroomlijn en dientengevolge een hogere topsnelheid. En over koeling gesproken: dat blijft een heikel punt bij een motorconfiguratie als deze, vandaar dat Peter rigoureuze maatregelen heeft getroffen. De originele radiator maakte plaats voor een aluminium exemplaar

van een Honda Civic, onder (!) het motorblok werden elektrische ventilatoren aangebracht, een Mocal oliekoeler werd gemonteerd en alles wat ook maar in de verste verten warmte zou kunnen uitstralen werd omwikkeld met isolatiemateriaal. Last but not least: de lexaan achterruiten kregen zogeheten Naca-ducts, die gulzig koude rijwind naar binnen zuigen. Twee armdikke slangen doen de rest. Cool. Letterlijk en figuurlijk. Met de montage van een Pipercross luchtfilter, een 14 liter Forge race-benzinetank en een FSE brandstofpomp en benzinedrukregelaar werd het hoofdstuk 'motor' afgesloten. Met gepaste trots en een diepe zucht plaatste Peter de in carbonlook gestoken afdekplaat (voorzien van een ruitje met lampje, jawel) over de krachtbron. Op naar het volgende hoofdstuk: de wegligging. Dat hoofdstuk laat zich overigens tamelijk snel schrijven: alles is door Peter zelf ontworpen. De achterwielen worden aan de grond gehouden dankzij twee volledig instelbare Suzuki GSX-R 1000 veerpoten, met elkaar verbonden door een forse veerpootbrug. Dezelfde veerpoten vinden we aan de voorzijde, zij het dat Peter er hier voor koos de units horizontaal en vol in het zicht in de bagageruimte te

monteren. Samen met de custom made veerpootbrug zorgt dat voor een tamelijk sensatieonele aanblik. Peter: 'Dat wilde ik achter ook, maar daar was helaas niet genoeg ruimte voor.' Voor de voorwielen ontwierp Peter driehoekige draagarmen. Over vakmanschap gesproken... Natuurlijk kwamen de armetierige originele trommelremmetjes geen seconde in aanmerking gereanimeerd te worden. Met dit soort vermogens staat dat gelijk aan Russisch roulette met een vol magazijn. Zowel voor als achter kwamen Sparco remschijven, in een ijzeren greep gehouden door aluminium Tokico vierzuiger remklauwen van een Kawasaki ZX12. Een Wilwood hoofdremcilinder was de kers op de taart. De volledig zelfgemaakte pedalbox mag wat ons betreft op een sokkeltje op de schoorsteenmantel. Wat een prachtig stukje techniek! Het interieur is zoals het een gevechtsmachine in de ware zin van het woord betaamt: kaal tot op het bot. De Sparco rolkooi en de FIA-goedgekeurde Sparco Sprint V kuipstoelen met rode gordels trekken onmiddellijk de aandacht. Zeker zo indrukwekkend is echter het Suzuki GSX-R digitale dashboard, inclusief digitale aanduiding van de ingelegde versnelling. Een QSP

sportstuur, aluminium Sparco sportpedalen en carbonlook deurpanelen ronden de zaak doeltreffend af.

NA ANDERHALF jaar bouwen was de Abarth 1000 GSX-R klaar. Alles paste, alles werkte naar behoren. Peter rolde de mouwen van zijn overall een extra slag op, spuugde zich in de handen en begon met... de auto weer volledig te demonteren. 'De carrosserie moest nog helemaal gerestaureerd worden. Het had natuurlijk geen zin om dat als eerste te doen, met al het las- en slijpwerk dat met de ombouw gepaard zou gaan. Daarom heb ik gewacht tot de techniek klaar was.' Dorpels werden vervangen, waar nodig werd roestig plaatwerk verwijderd en maagdelijk staal ingelast. Hoewel Peter de auto niet zelf heeft gespoten, werd het voorbereidend werk wel in eigen huis gedaan. Peters echtgenote Rianne was daarbij een welkome hulp. Inmiddels net zo geïnfecteerd met het 'Abarth-virus' als haar echtgenoot, stond zij - hoogzwanger! - avond aan avond te plamuren en te schuren. Dat is nog eens liefde. De enige klus die werd uitbesteed, is het spuitwerk. Dat is immers een vak apart. Bij

een bevriend spuitspecialist werd de auto in een parelmoerwitte jas gestoken, gekozen van de staalkaart van de Coupé Fiat. Het witte giffikkertje stond eindelijk, na 1.500 uur stevig sleutelen, te glimmen op de eigen oprit. Een memorabel moment. Tot Peters eigen storme verbazing was de keuring bij de RDW een fluitje van een cent: na 20 minuten stond de auto, goedgekeurd en wel, weer buiten. Rijden met deze dumdom-kogel op wielen is een spectaculaire aangelegenheid. Het bejaarde Fiatje voelt als uit één stuk gehouden en doet qua beleving niet onder voor een moderne WTCC-auto. Vastgesnoerd in de krappe kuipjes, met droge klappen door de versnellingen jagend, schakelen bij 13.000 tpm en intussen dikke sportwagens bij het stoplicht het nakijken geven... heel veel beter dan dit wordt het niet. De wegligging is, om het voorzichtig uit te drukken, tamelijk listig, maar dat maakt het plezier er niet minder om. Peter: 'Voor de openbare weg is het eigenlijk te extreem, maar op het circuit is het dikke pret. Alleen heb ik mischien een iets te klein benzinetankje gekozen. De laatste tank ging er met een gemiddelde van 1:4 doorheen...'

Het bejaarde Fiatje voelt als uit één stuk gehouden en doet qua beleving niet onder voor een moderne WTCC-auto.



De wegligging is voor de openbare weg eigenlijk te listig maar perfect voor het circuit.