

Klassiek & Techniek

De geur van olie en benzine

EVEN KENNISMAKEN

VOLVO PV544 VS. FORD CONSUL



PROJECT
SAAB 93

- AUTO E MOTO D'EPOCA PADOVA • TIPS & TRUCS • VERGETEN & VERGUISD •
- BASISPRINCIPES VAN MOTORREVISIE - WAAR GEBEURD MET: FIAT, PEUGEOT, ROLLS-ROYCE, TRIUMPH, VOLVO •

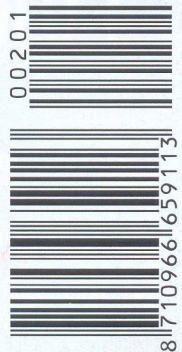
KOPEN? INNOCENTI A40



RESTAURATIE ABARTH 1000TCR



PASSIE ALFA JUNIOR ZAGATO



De echte, bekend van de poster

Wat Cooper is voor de Mini, is Abarth voor Fiat. Een magische naam die snelheid en sportiviteit toevoegt. Alleen al het plakken van een sticker maakt het betreffende autootje stukken sneller. Wat de eigenaar "een Cooper" of "een Abarth" noemt, is meestal niet meer dan een heel gewoon autootje met een aantal naderhand gemonteerde accessoires. Maar er bestaan ook 'echte', destijds door de firma zelf gebouwd met competitie-historie. Dit is er zo één!



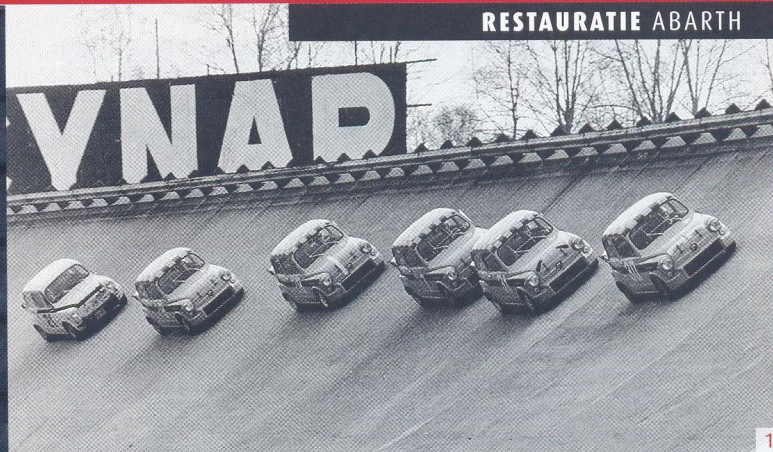
Gerrit Keij is opgegroeid tussen de Fiats. Zijn oom was Fiat-dealer en thuis hadden ze achtereenvolgens drie 600's, een 850, een 124 en een 131. Het is daarom niet verwonderlijk dat Gerrit's eerste auto een tweedehands 600 was. De sportieve prestaties van deze kleine autootjes spraken Gerrit aan. Samen met zijn broer ging hij regelmatig kijken op Zandvoort, waar de opgevoerde Abarth-versies veel overwinningen behaalden. In 1976 zagen de twee auto-gekke broers een advertentie in een autoblad: "Abarth te koop". Het was een gele 600 met de bekende open achterklep, die bij races was

ingezet door het London Drinks Team. Zijn broer kocht de auto aanvankelijk, maar na enkele jaren nam Gerrit hem over. Af en toe werd er wat aan verbeterd, en verder genoot Gerrit van het bezit van de auto: "Ik ben geen coureur, ik vind zo'n racer gewoon mooi." Gerrit heeft zijn gele Abarth dan ook nog steeds. Hij begon zich te verdiepen in het fenomeen Abarth, legde contacten, verzamelde boeken, schaalmodellen en vooral heel veel foto's. Zo kwam hij erachter dat er een klein aantal fabrieks-Abarths is geweest, auto's die volledig door de firma Abarth gebouwd zijn. Dit in tegenstelling tot de meeste Abarths, die



indertijd of veel vaker nog recent zijn omgebouwd op basis van een 'gewone' Fiat/Seat 600 of zelfs Zastava. Niet dat daar iets mis mee is overigens, Gerrit's gele auto is er een voorbeeld van, maar het bezitten van een echte fabrieksauto werd zijn droom.

Het bleek een droom die lastig te verwezenlijken was. Er waren namelijk drie problemen. Ten eerste zijn er maar weinig van en dus is het moeilijk om er één te vinden. Ten tweede zijn ze erg kostbaar en ten derde: als je er één vindt dan is het bijzonder lastig om vast te stellen of het inderdaad een echte is. In de jaren zeventig werden ze nog wel



1 Baghetti aan kop; deze poster hangt wereldwijd in alle Abarth-showrooms
2 Johann Abt op de Trento Bondone heuvelklim

eens voor een redelijke prijs van de hand gedaan, maar toen had Gerrit geen geld. In de jaren tachtig bezocht Gerrit samen met zijn neef veel oldtimerbeurzen. Op een beurs in Arnhem stond een groene Abarth te koop. Hij was nogal zwaar uitgebouwd en Gerrit zag op tegen het werk dat nodig zou zijn om het plaatwerk weer in correcte staat te brengen. Wel zat er een origineel uitzijnde motor in, maar of het een fabrieksauto was, dat was niet met zekerheid te zeggen. Enkele jaren later werd dezelfde auto aangeboden in Enschede. Opnieuw gingen ze kijken. De motor liep niet, de auto stond in een donkere schuur en de bodem was niet te zien. Wederom werd van de koop afgezien, want Gerrit was nog niet 100% zeker dat het een originele was. Maar hij had wel weer enkele details in zijn hoofd geprent die hij nader ging onderzoeken.

Begin jaren negentig werd in een oldtimerkrantje een Fiat Abarth aangeboden. De auto stond in België en een kennis wist Gerrit te vertellen dat het een groene was. Natuurlijk ging hij kijken en ja hoor, het was dezelfde auto. Inmiddels was Gerrit ervan overtuigd dat het een fabrieksauto was. Jammer genoeg wist de verkoper dat ook en dat maakte onderhandelen over de prijs lastig. Maar dit was een unieke kans en dus hakte Gerrit de knoop door, hij kocht de auto. Door de jaren heen waren helaas de papieren zoekgeraakt en er miste ook een onderdeel van de motor. Eenmaal thuis kwamen diverse Abarth-kennissen over de vloer en iedereen was het erover eens: het was een echte. Nu was de vraag nog: welke dan? Het antwoord daarop zou nog een tijd op zich laten wachten.

Een Fiat 600 is geen ingewikkelde auto. De eerste klus was alles fotograferen en vervolgens demonteren. Daarna werden de onderdelen opgeborgen in zakjes met stickertjes en alle details in een groot schrijfblok genoteerd. Naarmate de demontage vorderde, kwam Gerrit meer te weten over de historie. Zo kwam er bij het schuren van het dak onder een laag groene en blauwe lak het originele rode blokkenpatroon tevoorschijn. Deze zijn door Abarth in twee verschillende formaten op de fabrieksauto's gebruikt. Ook kon hij zien dat de koets op diverse plaatsen was doorgelast en verstevigd. Verder beschikt de auto over speciale kriksteunen voor snelle pitstops. Nadat de motorruimte met afbijt was schoongemaakt, kwam onder een dikke laag zwarte verf het ingestanste Abarth-serienummer tevoorschijn. Weliswaar een detail



dat gemakkelijk valt na te maken, maar toch weer een stukje van de puzzel.

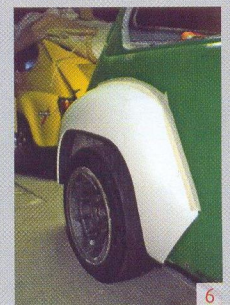
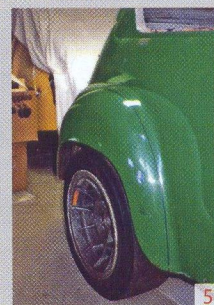
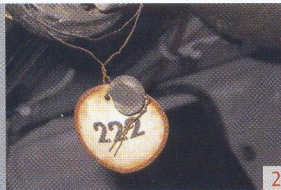
Wat na demontage overbleef was een kale carrosserie, die erg roestig was. Met de staalborstel werd dat te lijf gegaan. Gerrit heeft heel wat uren op zijn rug gelegen met de borstel op de boormachine. Geen fijne klus, maar toch werd zijn humeur steeds beter. Hij kwam namelijk uitsluitend vliegroeit tegen. Er was in het geheel geen laswerk nodig. Wel

“Gerrit heeft heel wat uren op zijn rug gelegen met de borstel op de boormachine”

had de auto op de diverse strijdtoneelen de nodige deuken opgelopen. Er werd een uitdeuksetje aangeschaft en het plaatwerk werd eigenhandig weer strak geklopt. Alleen de voorste wielkasten zien er nu nog bobbelig uit. Dat is het gevolg van brede wielen die de stuuruitslag verhinderden. Daar werd destijds met een hamer wat aan gedaan. Maar liever dan nieuwe binnenschermen in te lassen werd dit onderdeel van de historie van de auto in stand gelaten. De achterschermen waren op bijzonder lompe wijze uitgebouwd, door er een soort aanhangwagen-spatborden op te lassen. Die werden uiteraard verwijderd, zodat een set losse polyester schermen naar origineel Abarth-model gemonteerd

1 Gerrit is al ruim 40 jaar gek van Abarth 2 Het bewijs: loodje van de technische keuring 3 Laatste race op Zandvoort, let op de rook, de motor is kapot. 4 Vlak voor de aanschaf 5 Aangelast spatbord gaat eraf 6 En wordt vervangen door een polyester 1000TCR spatbord

kon worden. De bodem werd behandeld met Fertan en vervolgens in de primer gezet, waarna Gerrit hem eigenhandig aflakte. De buitenkant werd grotendeels kaal gemaakt, waarna de koets op een onderstel met zwenkwielletjes naar de plaatselijke spuitsier werd geduwd. Die heeft in de rustige uurtjes de binnen- en de buitenkant gespoten. Daarbij ging het nog bijna mis. Raceauto's moeten zo licht mogelijk zijn, daarom hoort op een Abarth-carrosserie geen kit of bitak. Dat had hij de spuitsier verteld, maar blijkbaar was hij dat vergeten, dus hij stond al klaar met de kitspuit. Gelukkig was Gerrit er net op tijd bij om hem tegen te houden. Behalve de motorruimte was ook het interieur met de kwast zwart geverfd. Het was monnikenwerk om het er weer af te krijgen. Zo moesten de chromen randjes van de diverse dashboardinstrumenten voorzichtig weer blank worden geschuurd. Maar wat er onder de verf vandaan kwam, was origineel en in goede staat. Halverwege de jaren zestig schoven de meeste toerwagenracers nog heen en weer op de voorbank, maar Carlo Abarth had al een kuipstoel bedacht, die werd gecombineerd met twee kniesteunen. Die originele delen zaten er alle-





1

maal bij, al moest Gerrit wel op zoek naar de tweede stoel. Ook die worden tegenwoordig weer nieuw gemaakt, maar hij zocht een echte. Op de valreep vond hij zowaar twee originele stoelen. Andere typische Abarth-details zijn een groot gaspedaal en een afwijkende stand van de pook in de tunnel vanwege de speciale versnellingsbak. De '1' zit links naar achteren, de '2' en '3' en de '4' en '5' tegenover elkaar. De versnellingsbak werd opengemaakt, maar alles zag er goed uit en dus werd hij meteen weer dichtgemaakt. Op de bak zit een speciaal plaatje dat de overbrengingsverhoudingen en het percentage van het sperdifferentieel vermeldt.

Aan de stuurkolom vond Gerrit een verzegeld loodje met daaraan een verveerd labeltje waarop aan de ene kant 'Trento Bondone' staat en aan de andere kant het nummer 222. Hij was natuurlijk benieuwd wat dat te betekenen had. Zijn oom dreef handel in Italië, maar sprak geen Italiaans. Maar hij had wel een dame in dienst die voor hem vertaalde. Die kreeg de vraag "Wat betekent Trento Bondone?" voorgelegd. "Niks", was het antwoord, "het is een plaats." Het bleek niet zomaar een plaats, maar het strijdtoneel van een beroemde heuvelklim die meetelde voor het Europees kampioenschap. Het nummer op het label was dus een startnummer. Zo kon worden achterhaald dat de Duitse coureur Johann Abt in 1967 met deze auto aan de wedstrijd deelnam. Nu kon Gerrit verder zoeken en hij ontdekte dat Abt met deze auto 33 eerste plaatsen behaalde in de jaren 1966-1967. Via contacten in Italië werd een kopie van de originele kentekenpapieren verkregen. Daarop is te zien dat Abarth de auto in gebruikte staat aan Abt verkocht voor

1 Kuipstoel weer gemonteerd; let op de twee kniesteunen 2 Het dak moet kaal! 3 Linker achterwiel ophanging in de grondlak 4 Stoeltje schrobben

een bedrag van 50.000 lire, wat je toch wel een vriendenprijs mag noemen. En die gebruikte staat viel ook reuze mee, want de auto was door de fabriek welgeteld in twee races ingezet. De eerste was de vier uren van Monza in 1966. De bekende Ferrari F1-coureur Giancarlo Baghetti won daar aan het stuur van deze auto met startnummer 30. Het is de eerste auto op de zeer bekende foto van het groepje Abarth's in de kombaan, een poster die momenteel in elke Abarth-showroom hangt! Op de tweede plaats eindigde die dag onze landgenoot Ed Swart. De tweede fabrieksinzet was tijdens de *Flugplatzrennen* 1966 in Wien-Aspern, met Klaus Steinmetz (later de bekende Opel-tuner) achter het stuur. Hij werd tweede. De historie na 1967 is onbekend, maar de wagen heeft waarschijnlijk nog maar weinig gereden. Gerrit heeft een foto uit 1974 gevonden, gemaakt op het Belgische circuit van Zolder tijdens de Duitse *Bergischer Löwe-races*, en in 1975 heeft de auto meegedaan aan de ADAC Noordzee Cup op Zandvoort.

De motor is waarschijnlijk rond 1970 omgebouwd naar TCR-specificatie. Het motorblok zelf is van 1966 en nog steeds het originele blok. TCR staat voor *Turismo Competizione Radiale*, hetgeen Abarth terminologie is voor in- en uitlaatkleppen die in V-opstelling tegenover elkaar staan in plaats van naast elkaar. Hiervoor construeerde Abarth een speciale cilinderkop met twee tuimelaarassen. Ook werden er speciale 'kamzuigers' gemonteerd.



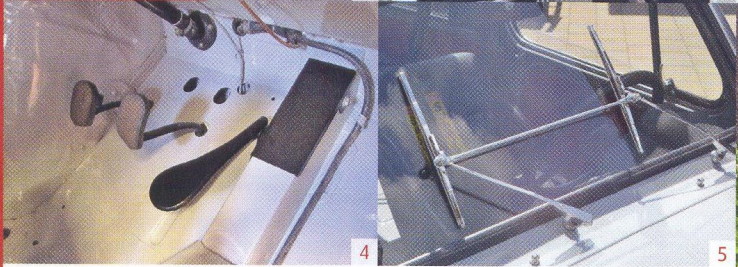
2



3



4



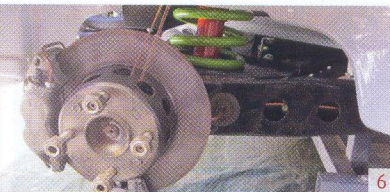
GERAADPLEEGDE SPECIALISTEN
Scuderia Topolino, <http://scuderiatopolino.com>
Martin Willems, www.emmer-compascuum.com, www.martinwillems.nl
Polson Technisch Rubber Alblasserdam, www.polson.nl
Firma Aumüller, www.autohaus-aumueller.com
Fiat 500 Ricambi, www.fiat500ricambi.nl (voor de kleine onderdelen, ook Fiat 600)



1 Motor met bijzondere *Turismo Competizione Radiale* cilinderkop 2 Beveiliging tegen opvliegende deuren tijdens snel bochtenwerk 3 De toerenteller is het voornaamste instrument 4 en 5 Typische Abarth-details: groot gaspedaal en ruitwissers 6 Speciale achterwielophanging met schrijfremmen 7 Blok in opbouw; de carterpan is van magnesium 8 De speciale zuigers werden vervangen, maar uiteraard bewaard 9 Motorruimte kan in de lak 10 Het dashboard gaat er weer in

waterpomp en de speciale dynamo zitten er op. Het oude metaal is wellicht wat moe, maar dat geeft niet want hij zal nooit van zijn leven meer hard hoeven werken. Abarth-specialist en -racer Ron Verzijlbergen heeft de motor uit elkaar gehaald. Hij monteerde vier nieuwe zuigers, heeft nog wat kleine dingen vervangen en vervolgens de motor afgesteld.

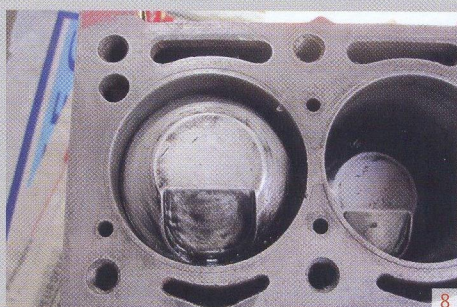
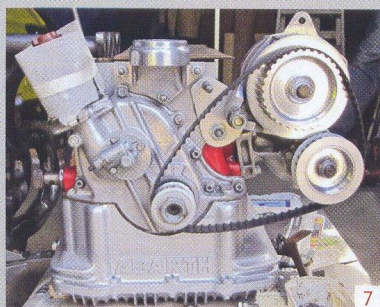
“Zo kon worden achterhaald dat Johann Abt in 1967 met deze auto aan de wedstrijd deelnam.”



Ook de wielophanging was door Abarth onderhanden genomen. Een Fiat 600 heeft van huis uit een dwarse bladveer voor, maar deze heeft schroefveren. Ook is er extra negatief camber. De achterwielophanging is eveneens gemodificeerd.

Toen Gerrit de auto kocht waren alle speciale motordelen zoals kleppen, stoterstangen en dergelijke aanwezig, behalve de kale kop. Die was gescheurd, door de vorige eigenaar weggebracht voor reparatie en vervolgens zoekgeraakt. Inmiddels worden deze koppen, die zeer lastig zijn om te gieten, weer gemaakt, maar in de jaren negentig was het vrijwel onmogelijk om aan zo'n cilinderkop te komen. Via-via kwam Gerrit terecht bij de Duitse firma Aumüller, die hem aan een geschikte cilinderkop kon helpen. De motor is nu weer compleet en verregaand origineel. Ook speciale delen als de magnesium carterpan, de Abarth

eens gemodificeerd. Zowel vóór als achter is er een stabilisatorstang. Rondom zijn schijfremmen gemonteerd met hele dunne schijven voor een laag onafgeveerd gewicht. De Girling-remklauwen zijn gereviseerd bij Martin Willems en Gerrit heeft zelf de nieuwe remleidingen gebogen. Alle ophangingsdelen werden na het kaalmaken met Hammerite behandeld. Gerrit is daar echter maar matig over te spreken, want het is te dun en loopt weg. De Koni-schokdempers zijn nog de originele. Ze zijn opnieuw gelakt en voorzien van nieuwe logo's die werden gevonden op een beurs. De veren had Gerrit eerst zilver gemaakt, tot-





dat hij erachter kwam wat de juiste kleur was. Ze zijn nu weer groen, gespoten met een Motip-spuitbus.

Gerrit koos ervoor om de carrosserie niet terug te brengen in de oorspronkelijke, smalle staat van 1966. Daar heeft hij meerdere redenen voor. Het had laswerk vereist en dat is een vaardigheid die hij niet bezit. Bovendien is origineel plaatwerk niet verkrijgbaar. Een belangrijker reden voor zijn keuze is dat de motor ook niet meer in de oorspronkelijke 1000-TC-configuratie is, maar is voorzien van die bijzondere radiaalblok met zijn twee dubbele Weber-carburateurs. Wil je de auto tijdconform houden, dan hoort daar de uitgebouwde carrosserie bij zoals die eind jaren zestig werd ingezet. Een laatste reden voor deze keuze was dat Gerrit al een smalle versie bezit, zijn gele 850 TC. Om de auto origineel te houden, werden nagenoeg alle oude delen hergebruikt. Zo werden alle Fiat-boutjes met logo schoongemaakt en opgeknaapt. Er waren nieuwe dorpel- en raamlijstjes gekocht, maar deze replica's zagen er bij montage niet uit, of konden helemaal niet gemonteerd worden omdat ze niet pasten. En dus werden de originele met veel geduld

weer uitgedeukt, gepoetst en gepolijst met Autosol stainless steel polish. De benzinetank was verroest, maar het was een standaard Fiat-tank, dus er kon een andere van de sloop worden gehaald. Voorin de neus zijn overigens nog wel de bevestigingspunten van een extra grote tank te zien, die ongetwijfeld bij die 4-uursrace op Monza toegepast werd. Voor de heuvelklans waar Abt aan meedeed was een standaardtank ruim voldoende. De benzinepomp was een moderne,

maar Gerrit vond een originele Abarth-benzinepomp. Toch misten er nog wat speciale Abarth-delen. De radiator was krom, het watertankje ontbrak en de auto stond op mega-brede niet originele Ronal-wielen. De juiste delen werden weer van de firma Aumüller betrokken. De originele Campagnolo elektronvelgen, een aluminium-magnesiumlegering, zijn uiterst zeldzaam. De reden hiervoor is dat het materiaal verouderd. Moderne replica's zijn er wel, maar die zijn van aluminium. Deurrubbers en olieslangen kwamen van Polson in Alblasserdam en het juiste buisje voor de watertemperatuurzender werd gemaakt door een Amerikaanse specialist, Scuderia Topolino. Daarna was het tijd voor de laatste details. Koplampen werden toch maar nieuw gekocht. De belettering moest erop. Dat gaat tegenwoordig vrij gemakkelijk met folie. De juiste Italiaanse kentekenplaten heeft Gerrit's broer in Italië laten maken.

Het heeft bijna 20 jaar geduurd, maar nu staat er dan ook een perfecte en originele Abarth met een heel bijzondere historie. En wat doet Gerrit met zijn 1000TCR? Precies hetzelfde als met zijn 850TC: ervan genieten! Kijk voor veel meer Abarth en de schitterende schaalmodellen die Gerrit bouwt op zijn website www.abarth1000.nl. |

SPECIFICATIES FIAT ABARTH 1000TCR (1966)

Motor	achterin geplaatste viercilinder lijnmotor met twee bovenliggende nokkenassen
Cilinderinhoud	982 cc
Boring x slag	65 x 74 mm
Compr.verh.	10,8:1
Brandst.voorz.	Twee dubbele Weber carburateurs
Vermogen	112 pk bij 8200 tpm
Koppel	11,0 mkg bij 6000 tpm
Transmissie	5 versnellingen, sperddifferentieel
Aandrijving	achterwielen
Wieloph. v.	triangelen, schroefveren, telescopschokdempers, stabilisatorstang draagarmen, schroefveren, telescopschokdempers, stabilisatorstang
Wieloph. a.	schijven
Remmen v.	schijven
Remmen a.	329 x 150 x 140 cm
L x b x h	583 kg
Gewicht	Dunlop Racing, 4.25/9.50 x13, vóór op 7x13" velgen, achter op 8x13" velgen
Banden	200 km/h
Topsnelheid	9,0 sec
0-100 km/h	

