



GT



Jaargang 4 • nummer 6 • december 2006/januari 2007
Verkoopprijs € 5,25



VEYRON | CARRERA GT | ENZO | ZONDA

Gentlemen, start your engines!



De Poolse bruid



Guy Moerenhout is praktisch getrouwd met Abarth. Zijn garage staat vol met bijzondere exemplaren, prototypes en replica's van het merk met de scorpioen. Zijn favoriet? Een Poolse, voormalige fabrieks-Fiat 124 Abarth in Groep 4-rallyuitmonsterring.

Tekst Jeroen Booij • Fotografie Pieter E. Kamp

Hij mag er dan uiterlijk veel van weg hebben, volgens Guy Moerenhout is zijn Fiat 124 in rallyuitvoering in niets gelijk aan een gewone 124. Neem nu de motor. Die meet standaard 1.850 cc, maar werd opgeboord tot 1.950. Met dry-sumpsmering en enorme dubbele Webers levert dat zo'n 210 pk op – bijna 80 meer dan standaard. De Belg is niet bang om dat vermogen aan te spreken. Moerenhout: "Je moet hem door die grote carburateurs hoog in de toeren houden, zodat de bougies niet vet slaan." Met een briesende en brullende motor hebben we de werkplaats in het Belgische Morsel zojuist verlaten om nu koers te zetten naar Antwerpen. Het lijkt alsof de motor rauw loopt en hele-

De zestienklepsmotor met dry-sumpsmering en dubbele Webers levert 210 pk. Hij is iets naar achteren verplaatst. Het schutbord moest daarvoor worden aangepast, met als voordeel dat de auto lichter stuurt. Dankzij de grote popnagels kun je snel een paneel vervangen.



Schoonheidsfoutjes horen er volgens Moerenhout bij: "Dat was zo in die tijd. Neem de achterruit, die is heel grof afgedicht met kit. Zo reed men internationale rally's in de jaren zeventig."



maal niet zo snel is als verwacht, want sputterend en met stevige dotten gas wordt hij door de piloot in leven gehouden. Pas als de zestienklepsmotor goed op temperatuur is en de weg dubbelbaans wordt, trapt Moerenhout het gaspedaal écht in. Wat volgt, zijn een geluid en gevoel die doen denken aan een gevechtsvliegtuig in duikvlucht. Pas boven de 4.000 tpm komt de Fiat-motor echt tot leven; Guy trekt hem door tot ver boven de 7.000. In een kakafonie van geluid schieten we het dagelijkse verkeer voorbij.

Naar België gesmokkeld

Dat de auto op Pools kenteken staat, heeft alles te maken met zijn historie. Hij werd in 1974 via Fiat Turijn verkocht aan het rallyteam van Polski Fiat – de Poolse tak van het concern. Alleen de fabrieksrijder Jaruzelski mocht ermee sturen en dat deed hij lang niet onverdienstelijk; hij werd derde in het Europese kampioenschap van 1975. Jaruzelski bleef met de auto rijden tot aan 1979. Daarna kocht het team drie Lancia's Stratos en raakte de Fiat in de vergetelheid.

Guy Moerenhout stuitte er pas weer op toen hij ruim twee decennia later op zoek ging naar één van de circa twintig exemplaren. Een bevriende Pool, Marek Sadowski, die ooit fabrieksrijder was geweest voor Polski Fiat, wist de auto te staan. Maar zomaar kopen zat er niet in. Moerenhout: "Het was de tijd van Solidariteit en deze auto's werden verstopt, omdat ze een stukje Poolse historie vertegenwoordigden. Sadowski en Moerenhout wisten de Fiat niettemin in 2001 achter in een vrachtwagentje Polen uit te smokkelen.

In België kon de balans worden opgemaakt. De auto was helemaal origineel, dat was mooi. Het slechte nieuws was dat hij niet de begeerlijke zestienklepsmotor aan boord had en compleet rot was. Tachtig procent van de auto was weggeroest, volgens Moerenhout: "Maar we wilden geen replica bouwen, dus hebben we zo veel mogelijk behouden. Een van mijn vrienden heeft drie jaar van zijn vrije tijd opgeofferd als plaatwerker aan deze auto."

Een motor had Guy al liggen. Tien jaar eerder had de Belg op Tenerife namelijk twee exemplaren op de kop weten te tikken via een Spaanse vriend. Bijzonder, als je nagaat dat er van die motor naar schatting maar 125 zijn gebouwd. Twee exemplaren kwamen op het eiland terecht. De reden? Er reed daar iemand rally's met een Seat 1430. Toeval bestaat, zo blijkt trouwens. Moerenhouts vrouw, die een eigen bedrijf heeft in de verkoop van gereedschappen, deed 25 jaar



Moerenhout heeft zich inmiddels voorgenomen de complete Polski Fiat-rallystal na te bouwen, inclusief de volgauto

geleden al eens zaken op het eiland, waardoor zij en Guy er terechtwamen. En laat Guy toen een rondje met dié auto hebben gereden.

Poolse Lancia Stratos

De Belg is er een jaar nadat de restauratie geklaard is, nog helemaal vol van. Dusdanig zelfs, dat hij zich voorgenomen heeft de complete Polski Fiat-rallystal na te bouwen, inclusief de volgauto: een Fiat 125 met 220 pk-turbomotor. Een replica van de Poolse Lancia Stratos heeft hij al. "Ik doe dat voor mezelf. Als ik ze niet verkoop, kan ik ernaar blijven kijken." Rallyrijden trok Guy altijd al. Hij deed al eens mee aan Parijs-Dakar (met een Range Rover) en de Safari Rally (met een Fiat), maar reed vooral nationale rally's. Voor het Belgische fabrieksteam met Alfa en Fiat, privé met een klassieke Porsche 911. "Ik houd niet zo van circuitrijden. Dat is altijd hetzelfde, het biedt niet zo veel verrassingen als de rallysport." Inmiddels staan de tientallen bijzondere Abarths zij aan zij in Guys garage. Die mag dan ver weggestopt lijken aan de rand van Antwerpen, via de website weten mensen uit de hele wereld de winkel te vinden. Van Japan tot Chili, van Iran tot Colombia: klanten komen overal vandaan. "Maar de clientèle van Abarth is aan het veranderen", zegt Moerenhout. "Mensen zien het niet meer als een belegging, ze willen ermee rijden. Dat geeft ook een verschuiving naar de latere typen. De Ritmo

was altijd zwaar ondergewaardeerd, maar ook dat is voorbij. In één jaar tijd zijn prijzen van die auto's verdriedubbeld. Ik heb hier een van de drie fabrieksauto's staan en heb er eerder een hoog bod op gekregen."

Dubbele schokbrekers

Rijden met de 124 is volgens de coureur een kunst op zich. Moerenhout: "Een Escort gooi je vóór de bocht dwars om er driftend doorheen te gaan. Dat is niet zo met deze auto. Die rijdt meer als een voorwielaangedreven wagen, of 'n Porsche met een korte wielbasis. Hij slingert altijd, maar ik voelde mij er direct in thuis. Hij is érg hard geveerd en had in 1974 al regelbare achterwielophanging. Verder is hij ongeveer 50 kilo lichter dan een normale 124, maar daar staat tegenover dat er een zware rolkooi in staat. De deuren zijn echter weer van aluminium, de achterraut van makralon, en de motorkap en achterklep van polyester, net als de vastgenagelde wielkasten. De onderkant is compleet doorgelast. In Polen waren de wegen slecht, dus zijn er talloze versterkingen aangebracht. De auto is zelfs geprepareerd voor de montage van dubbele schokbrekers vooraan." Moerenhout heeft voor een klant inmiddels al een replica gebouwd, want verkopen is hij niet van plan. Voor geen enkele prijs? "Eén van de Groep 4-auto's staat momenteel in Frankrijk te koop voor € 180.000, maar dat is naar mijn idee veel te veel." ☉

Guy Moerenhout omschrijft Abarth als 'een prettige Meccano'. Auto's waar goed aan te sleutelen valt: "Abarth nam het beste van een bestaande auto en bouwde daarmee zo goedkoop mogelijk een eigen auto op."