

Fiat-Abarth 1400 Touring Superleggera 'competizione' heeft veel geheimen

Mooie Schreeuwlelijk

De Italiaanse autohistorie is mede zo leuk en interessant, omdat er enorm veel is geprobeerd en gesleuteld en dat altijd met gevoel voor techniek en stijl. Even typisch Italiaans is het dat destijds niemand de moeite heeft genomen al die escapades vast te leggen. In onze tijd is dat wel eens lastig, want vind maar eens informatie... Zesenzestig jaar na zijn productie is de Fiat-Abarth 1400 Touring Superleggera een typisch voorbeeld van zo'n heerlijke uitwas, een volstrekt unieke Fiat. Of Abarth. Of Touring. Of alledrie.





FAMILIEGEZICHT

Carrozzeria Touring heeft een heel fraaie, eigen stijl, in de onmiddellijk naoorlogse periode. Daarbij maakt het weinig uit of het nou gaat om een Ferrari, een Alfa Romeo of een Fiat. Vergelijk de achterkant van deze Alfa Romeo 6C2500 Super Sport Villa d'Este uit 1949 maar eens met die van 'onze' Fiat. Vooral de bocht in het achterscherm om het achterlicht heen is heel karakteristiek. Prachtige auto trouwens ook...

1 Mark Geesink weet al wel met welke auto hij in 2017 de Mille Miglia gaat rijden... 2 en 3 De instrumenten komen van Jaeger. Belettering voor de diverse 'blinde' knoppen is geen overbodige luxe, maar lijkt in deze vorm dertig jaar jonger dan de auto zelf. 4 Restaureren zou doodzonde zijn. 5 De eenvoudige kuipstoeltjes zitten verrassend lekker. 6 Mogen we dit een klassiek-functioneel sportwageninterieur noemen? Staande pedalen zijn begin jaren vijftig nog de norm, terwijl stuurschakeling als modern wordt beschouwd. 7 De binnenkant van dit portier verklaart meteen het Touring Superleggera-bouwprincipe. Bekleding is uiteraard 'not done' bij een volbloed racer. 8 Twee reservewielen mee is geen overbodige luxe bij een langeafstandsrace over (in de jaren vijftig) vaak slechte wegen, die soms niet eens zijn verhard en vol met hoefnagels en ander ongerief liggen.

De kennismaking en proefrit met deze knalrode coupé heeft plaats als de auto maar net op Nederlands kenteken staat. Eigenaar is de altijd superenthousiaste Mark Geesink, onder meer drievoudig deelnemer aan de Mille Miglia. Daar kennen we elkaar ook van. Met de aanschaf van deze rode coupé heeft hij me behoorlijk verrast. We hebben al een tijdje de afspraak uitstaan iets te doen met een andere auto uit zijn collectie, maar die ligt tot de laatste schroef uit elkaar, ter restauratie. Nu ineens is er deze... eh, ja, Fiat? Daar gaan wel al. Mark vertelt: 'In 2014 heeft de vorige eigenaar ermee deelgenomen aan de Mille Miglia. De startnummers zitten er nog op. Toen was hij ingeschreven als Abarth en kreeg hij, heel belangrijk, de rode letters MM achter de inschrijving, wat betekent dat hij ook in de "echte" Mille Miglia heeft meegereden. Uiteraard ben ik van plan om hiermee in 2017 weer mee te doen en dan verwijs ik naar die eerdere inschrijving. Dat betekent meteen dat

ik niet op een wachtlijst kom, want auto's die aan "de echte" van 1927 tot 1957 hebben deelgenomen, worden direct geaccepteerd.' Die wensen kan ik uitstekend begrijpen en ik gun Mark van harte dat hij met alle egards door de organisatie wordt onthaald, met deze auto. Maar ja, ik wil toch wel even weten wat we hier nou precies voor ons hebben.

Op de autotentoonstelling in Genève, in maart 1950, introduceert Fiat de 1400. Dat is het eerste compleet nieuwe model na de oorlog en tevens de eerste Fiat met een zelfdragende carrosserie. De normale 1400 is een keurige, voor die tijd zeer moderne, vierdeurs gezinsauto, maar er verschijnt meteen ook een mooie, tweedeurs cabriolet. De 1400 wordt met veel enthousiasme en naorlogs optimisme ontvangen. Terecht, want in vier jaar tijd bouwt Fiat er 77.000 exemplaren van en dat is behoorlijk veel, voor die tijd en voor deze klasse. De komst van zo'n nieuw productiemodel betekent voor de vele dan nog zeer actieve 'car-

rozzeria's' in Italië direct het startsein om met de techniek van de nieuweling aan de slag te gaan en mooie, eigen versies te maken. Carrozzeria Touring in Milaan is in die tijd één van de zeer grote namen op dat vlak. Het bedrijf bestaat onder deze naam al sinds 1926 en heeft vooral grote bekendheid gekregen door de ontwikkeling van het gepatenteerde 'Superleggera'-systeem voor koetswerkbouw. Dit houdt simpel gesteld in dat op de bodemplaat een frame van heel dunne stalen pijpen als dragend gedeelte wordt gelast, met daar omheen dun aluminium plaatwerk. Dat heeft twee grote voordelen. De constructie is bijzonder licht, wat ook met een standaardmotor al zorgt voor veel betere prestaties. Touring maakt relatief kleine aantallen. Het Superleggera-systeem biedt daarbij de mogelijkheid om met weinig verdere investeringen in matrijzen zowel dergelijke kleine series te maken als individuele auto's die daarvan enigszins afwijken. Die aanpak komt heel goed tot z'n recht bij wat Touring doet op basis van de Fiat 1400. De carrossier heeft een sterke eigen stijl, die zich geleidelijk verder ontwikkelt en wordt toegepast op een keur van auto's. Er bestaan ongetwijfeld ook heel nauwe banden tussen Fiat en Touring. De carrozzeria toont namelijk zijn Fiat 1400 Touring Superleggera al twee

maanden na het debuut van het standaardmodel op de autotentoonstelling in Turijn; er moet dus al in een zeer vroeg stadium een 1400 bij de carrosseriebouwer zijn bezorgd. Het resultaat is een smaakvolle tweedeurs coupé, met veel glas en een prachtige, pure vormgeving zonder opsmuk. Het prototype heeft nog wel een vrij ingewikkeld front; de productie auto's krijgen een betrekkelijk simpele, maar goed bij de auto passende vakjesgrille. Touring maakt hiervan voor veeleisende klanten uiteindelijk een serie van 200 stuks. Tot zover is het allemaal wel te overzien. Maar ja... de autosport zit Italianen in het bloed, rood is niet voor niets de Italiaanse racekleur! Door het lagere gewicht en de betere stroomlijn is de Superleggera al een stuk rapper dan de normale vierdeurs 1400. Dat vraagt om meer... Een heel belangrijke rol is hierbij weggelegd voor Ovidio Capelli. Dat is een grote Fiat-dealer in Milaan en een goede bekende van de familie Bianchi Anderloni, waarvan vader Felice en zoon Carlo Felice de eigenaren zijn van Touring. Capelli wil een nog snellere variant, een pure wedstrijd-wagen, waarmee hij lange afstands-races (Mille Miglia!) en desnoods ook rally's kan rijden. De witte coupé die voor Capelli wordt gebouwd, lijkt op de Superleggera Coupé, maar wijkt op

veel punten af. Niet alleen is het dak een stuk lager, maar zelfs de taillijn heeft over de volle lengte een strook aluminium ingeleverd. De grille is platter en de achterkant juist langer. Dat maakt de auto van Capelli uniek, want met alle veranderingen verschilt deze auto ook van de overige raceversies, zoals 'de rode van Mark'. Die komt qua vorm wel met de normale coupé overeen, maar alles wat voor de wedstrijd-sport onnodig is ontbreekt, dit om nog meer gewicht te besparen. Er zit geen bekleding of isolatie in het interieur, er zijn geen bumpers en de zijruit en de achterraut zijn van plexiglas. Zelfs uitwendige deurgrepen schitteren door afwezigheid. In de bagageruimte ligt een extra grote brandstoftank, met daarop een

soort totempaal met een snelvulling, die dwars door het kofferdeksel steekt. De auto is ook direct voorzien van twee simpel uitziende, maar heel functionele kuipstoeltjes en waar je de achterbank verwacht, liggen twee reservewielen. Er komt nóg een grote naam om de hoek kijken: Carlo Abarth. De geboren Oostenrijker is direct na de oorlog betrokken bij Cisitalia (zie Corsaitalia nr. 6) en van daaruit in 1948 voor zichzelf begonnen. Hij houdt zich bezig met accessoires en onderdelen voor sportieve automobilisten en zelfs voor serieuze sportrijders, waarvan de sportuitlaten later de grootste bekendheid krijgen. Basis: Fiat, met af en toe iets anders. Abarth raakt ook betrokken bij het projectje van

MARK HEeft HET GEVOEL NA DE AANKOOP VAN DEZE RODE TE ZIJN TOEGETREDEN TOT EEN HEEL SPECIAAL GENOOTSCHAP.



Capelli en neemt met name de motor van de raceversies flink onder handen. Uiteraard voorziet Abarth de 1400 van een race-uitlaat, maar hij bouwt ook twee Italiaanse Zenith carburateurs op een speciaal ontwikkeld spruistuk. Die zijn allebei getooid met een eigen 'luchtfILTERPETJE', met daarop natuurlijk in volle glorie de naam Abarth. Vermoedelijk is er ook inwendig het nodige gebeurd (een andere nokkenas en een hogere compressie wellicht?), maar concreet is daarover niets te vinden. Evenmin is nergens vastgelegd wat vriend Abarth aan vermogen uit deze motor peutert. Ik schat zeker een peekaasje of zestig, zeventig en dat is voor een dergelijke motor niet mis in die jaren. Wat we toevallig wel weten, is hoe licht Touring de snelle coupé heeft weten te krijgen: 842 kilo. Dat scheelt nogal wat massa, met de 1.130 kilo van een standaard Fiat 1400. Maar ja, is het hiermee nou een Abarth? Dat gaat wat ver. Abarth mocht op het front van de raceversies wel zijn vermaarde schildje met de schorpioen zetten, de prestaties zijn grotendeels door Abarth veroorzaakt, maar hij begint pas in 1955 onder eigen naam auto's te bouwen. Bijzonder: het witte exemplaar van Capelli is in slechts twintig dagen gebouwd, bij de ontwikkelingsafdeling van Fiat in Turijn en dus niet bij Touring in Milaan. Hoezo nauwe banden?

Ovidio Capelli is in die dagen bekend als 'gentleman racer'. Hij rijdt al sinds midden jaren dertig in diverse grote races, soms zelfs internationaal. Uiteraard gebruikt hij hiervoor vrijwel uitsluitend Fiats. Vóór de 1400 rijdt hij een jaartje Stanguellini 1100, wat in de basis natuurlijk ook een Fiat is. De 1400 komt als geroepen om weer een trapje hoger te komen op de autosportladder. Het is ook niet verwonderlijk dat de 1400 al snel wordt opgevolgd door een 8V, maar dat is een ander verhaal. Letterlijk en figuurlijk. Er bestaan twijfels of Capelli één of twee van die racecoups heeft laten bouwen. Met zijn witte 1400 Touring Superleggera rijdt hij op 1 april 1951 direct naar een klasse-overwinning in de Giro di Sicilia (niet te verwarren met de Targa Florio). Een maand later siert de Fiat, compleet met de startnummers nog op, de stand van Touring op de autosalon in Turijn. De Mille Miglia valt precies tussen die twee data in. Capelli rijdt daarin een standaard



1

DE CONSTRUCTIE IS BIJZONDER LICHT, WAT OOK MET EEN STANDAARDMOTOR AL ZORGT VOOR VEEL BETERE PRESTATIES.

Fiat 1400. Een jaar later, 1952, rijdt hij met Orlando Gerli de Mille Miglia met startnummer 335. Ze worden, niet onverdienstelijk, 61e algemeen en derde in de klasse *Gran Turismo Internazionale*.

Het totale productie-aantal van de raceversie is niet echt duidelijk. Mark heeft een bijzonder vriendelijk contact met Giovanni Bianchi Anderloni, kleinzoon van de oprichter van Touring en zoon van Carlo Felice. De archieven van de trotse carrosseriebouwer zijn niet meer beschikbaar sinds de sluiting (lees: faillissement) in 1967. Giovanni stelt dat er twee of vier exemplaren

A Begin jaren vijftig geldt de Fiat 1400 als een zeer moderne auto. De lijnen vertonen invloeden van de Amerikaanse 'Shoobox' Ford sedan uit 1949, destijds een revolutionair model. **B** De normale straatversie van 'onze' coupé naast de verlaagde, speciaal voor Ovidio Capelli gebouwde 'gechopte' (Amerikaans voor het verlagen van de carrosserie) wedstrijdauto.



1 De lijnen van deze speciale Fiat zijn karakteristiek voor de meeste Touring-creaties uit deze tijd. **2** Vele jaren een begrip... **3** Bij de getunede Fiat 1400 ontbreekt nog één Abarth luchtfILTER, maar Mark is er inmiddels eentje op het spoor. **4** Gewoonlijk helpen nummers bij het bestellen van onderdelen, maar in dit geval hebben we weinig hoop. **5** De filterring van een dergelijk filter geschiedt door middel van in olie gedrenkt gaas. **6** Officieel gaat het bij deze auto niet om een Abarth, al kom je de Schorpioen in het motorcompartiment op diverse plaatsen tegen.

zijn gebouwd. Merkwaardig, want in het oude boek over de geschiedenis van Touring, uitgegeven in 1982, staat heel stellig dat er drie zijn gebouwd. Het wordt nog ingewikkelder. Zowel Gianni Agnelli, de latere grote baas van Fiat, als Leopoldo Pirelli van de bandenfabriek hebben zo'n racecoupé gehad. Welke zijn dat dan geweest? In beide gevallen kunnen we ons niet voorstellen dat deze heren zo'n auto tweedehands kopen van Capelli, als die er al twee in bezit heeft gehad. In elk geval is de auto van Mark nieuw geleverd aan Camillo Livi. Dat is ook geen kleine jongen en de eigenaar van het prestigieuze Villa d'Este, fraai gelegen aan het Comomeer en beroemd vanwege het concorso d'eleganza. Dat wordt nog eens bevestigd door het oorspronkelijke kenteken van de auto: CO-30158. Como, dus, afgegeven op 2 oktober 1950. Bekend is verder dat de auto vanaf 1955 in handen is van ene Damato Ruggero in Milaan, maar in de historie zit ook nog een groot, gapend gat. Hoe het nou exact in elkaar zit met die productie-aantallen is lastig met zekerheid te zeggen. De schrijver vermoedt dat het er toch vier zijn geweest, nieuw geleverd aan Livi, Capelli, Agnelli en Pirelli.



2



3



4



5



6



Minstens zo belangrijk is de conclusie van Giovanni Bianchi Anderloni: hoeveel het er ook precies zijn geweest, dit is het enige resterende exemplaar ter wereld. Een uniek stuk dus! Prachtig allemaal, maar hoe is die auto nu toch in Nederland terecht gekomen? Mark: 'Heel simpel! Iemand vertelde me dat hij al drie maanden in België te koop stond, bij een klassiekerhandelaar. De vorige (Belgische) eigenaar is bij een helikopter-ongeval om het leven gekomen. Toen ik eenmaal wist wat voor auto het was, heb ik niet lang gearzeld. We hebben wel even over de prijs zitten bakkeleien, maar ik wilde 'm gewoon hebben.' Tja, wie bepaalt de waarde van een zo zeldzame auto? Dat is een moeilijk verhaal, maar zo kwam de rode coupé in ieder geval in Marks kleine, maar fijne collectie. 'Ben je een verzamelaar, Mark?' Hij arzelt even... 'Nee, ik heb mijn auto's primair om te rijden. Ik zal ze in zo perfect mogelijke conditie brengen, maar ik bouw niet echt een verzameling op.' Waarom dan juist wel deze bijzondere Fiat? 'Dit is een auto met een ziel, met een verhaal. En ik hou van Italië, van het land, van de mensen, van de wijn en dus ook van de auto's. Ik zal je een

voorbeeld geven. Ik heb al jaren Italiaanse les en kan me daarin aardig goed redden. Mijn lerares is een vrouw van een jaar of 65, afkomstig van Sardinië. Toen ze eenmaal wist dat ik die Abarth had gekocht, steeg ik in haar achting. Bij een volgende les ging het eerst tien minuten over mijn grammatica en spelling, toen zei ze: 'Mark, laat je auto nog eens zien...' Ze vertelde ook dat vroeger, toen ze nog op het eiland woonde, ze van verre Fiats met een Abarth-uitlaat kon horen aankomen. Ze praat erover alsof het muziek is. Welke vrouw van 65 doet dat? Nou, zo'n land is Italië ten voeten uit.' Mark heeft het gevoel na de aankoop van deze rode te zijn toegetreden tot een heel speciaal genootschap: het *Registro Touring Superleggera*. Hoofdletters en spaties weg, www.ervoor en .com erachter en je vindt het. 'Ik kreeg contact met Giovanni Bianchi Anderloni. Eerst was dat even formeel, toen schreef ik hem dat het voor mij een eer is in die auto te mogen rijden. Vanaf dat moment zijn we dikke vrienden, ik kan niet meer stuk bij die man.' Er moet nog wel het nodige gebeuren, voordat de Fiat naar de zin van Mark is. 'Omdat jullie kwamen, heb ik 'm zo snel mogelijk op kenteken gezet. Ik ben ook

bezig met het FIVA-paspoort, dat moet er wel snel komen. De auto loopt op zich goed, maar ik heb nogal wat details die ik wil aanpakken. Zo ben ik bijvoorbeeld al zo'n tweede luchtfILTER op het spoor, mét het leren riempje met Abarth-logo dat er tussenin hoort. Er zitten wat trillingen in de auto die er wel uit te halen zijn, maar kabaal moet hij wel blijven maken. Voor de Mille Miglia gaan we wel koptelefoontjes of zo gebruiken.' Tijd om 'de rode' uit zijn stalling te halen. Hoofdstroomschakelaar om, contact, startknop... Vroóááá!!! Jeee... wat zet die Fiat een keel op in de grote garagebox waarin hij zo'n fijn plekje heeft. Dit is een Fiat met een grote bek, maar het geluid is prachtig. Meneer de hoofdredacteur... kunnen we ook een audioversie van Corsaitalia maken? Terwijl Carlo helemaal 'los gaat' op de eerlijke, recht-voor-zijn-raap schoonheid van de rode Fiat, kan ik alvast wat details in me opnemen. De lichte constructie is tot in het extreme doorgevoerd. De deuren bestaan alleen uit de buitenplaat, op een rechthoekig frame. Het dashboard is een simpele vlakke aluminium plaat, waarin vrij lukraak wat instrumenten zijn gezet. Kijk omhoog en je

STANDAARDWERK

Recent verscheen een nieuw standaardwerk over Carrozzeria Touring, geschreven, 'hoe toevallig', door Giovanni Bianchi Anderloni. De enorme uitgave bestaat uit twee delen, samen 752 pagina's van 24 x 28 cm, gebonden in leer en gevat in een cassette. Het werk bevat achtergronden en vele honderden foto's uit een groot aantal bronnen, waaronder het familie-archief, autobladen uit die tijd enzovoorts. Auto's van Alfa Romeo, Ferrari, Maserati, Lancia, Lamborghini, Fiat, maar ook van Isotta-Fraschini, Bianchi, Ansaldo, OM, BMW, Mercedes-Benz, Aston Martin en ook nog wat andere merken die ooit zijn getooid met koetswerken uit dit illustere huis. Het boek kost € 285 en is te koop bij www.autonetcarbooks.com



DE EERSTE KEER DOORSCHAKELLEN NAAR DE DRIE IS PIJNLIJK. IK KNEL MIJN WIJSVINGER TUSSEN DE POOK EN DE HARDE DASHBOARDDRAND.

1 Stroomlijnspeigel anno jaren vijftig. Ook te koop als daklicht? 2 Wat is er mis met originele (14") stalen wielen, fabriekaat Fiat? Wieldoppen kunnen natuurlijk best gemist worden, dat bespaart ook onafgeveerd gewicht. 3 Met deze verlichting is aan de minimumeisen voldaan. Bij de nummerplaatbehuizing is daarentegen niet voor de simpelste oplossing gekozen. De vulopening steekt door het kofferdeksel heen. 4 Nee, denk niet dat de kofferbak bij regen volloopt, om de volpijp heen is een keurige afwatering geconstrueerd. Rechts een stukje rubberhistorie in de vorm van een oertijd-diagonaalband. 5 Niet origineel, die knipperlichten onder de achterstevan, maar zo wordt in ieder geval de lijn niet aangetast en heb je toch wat extra veiligheid.

ziet precies wat 'Superleggera' ook alweer is: dunne stalen buisjes en een aluminium buitenplaat. Isolatie en bekleding: niet aangetroffen. Mark rijdt de Fiat naar een geschikt weggetje voor de actiefoto's, waarbij ik wat verder kan acclimatiseren. Dan mag ik 'm overnemen. Van buitenaf het plexiglas ruitje openschuiven, hand naar binnen en op de tast een stevige deurkruk beetpakken, zo maak je 'm open. De deuren afsluiten gaat niet, nergens voor nodig. De met leer beklede kuipstoeltjes zitten opvallend gerieflijk en de zithouding achter het stuur is prima, hier is

het best een hele tijd uit te houden. De beweging van de grote staande pedalen is wat anders dan in moderne auto's, maar er is goed mee te leven. De koppeling is stevig, maar niet heel zwaar. Stuurversnelling lijkt gek in een zo sportieve auto, maar is in die dagen nog heel gewoon, denk maar aan een Lancia Aurelia of Alfa 1900. Voorzichtig in de één, want die is zo te voelen niet gesynchroniseerd. Geen punt, als de auto maar helemaal stil staat. De intussen warme motor 'hangt lekker aan het rechterpedaal'. Hij reageert gretig, maar de viercilinder komt het best tot z'n recht als ik 'm wat hoger dan gebrui-

kelijk in de toeren jaag. Uiteindelijk tipt hij even de 6.000 aan. Het volkomen kale interieur werkt als een geweldige klankkast; zowel de opgevoerde motor als de lekker dikke Abarth-uitlaat zorgen dat er genoeg volume is om niet te dempen. De eerste keer doorschakelen naar de drie is pijnlijk. Ik knel mijn wijsvinger tussen de pook en de harde dashboardrand. Dat doe je maar één keer! Bovendien leer ik al snel dat die pook zich heerlijk licht en nauwkeurig laat bedienen. Als ik me er wat meer op instel, krijg ik steeds meer lol in deze mooie schreeuwlelijk. Rechtdoor rijdend is de besturing ietsje vaag rond de rechttuitstand,

maar stuur ik ook maar een beetje in, dan is hij juist heel precies. Door het heen en weer rijden over een enigszins slingerende weg achter de moderne limousine van Mark aan, krijg ik het gevoel een etappe in de 'Giro di Achterhoek' te rijden. In die bochtjes blijkt de lichte Touring-koets opvallend goed de hoek om te gaan. De ouderwetse Pirelli's zijn smal en hoog, maar bieden meer grip dan verwacht. Zo beleef ik een heerlijke, onvergetelijke kennismaking met deze zeer lawaaiige en als laatste overblijver uniek geworden Fiat. Hij is karakteristiek voor de Italiaanse manier van auto's bouwen in kleine

series, in een totaal ander tijdsgewricht. Als ik Mark komend jaar tijdens de Mille Miglia spreek, zal ik wel wat harder tegen 'm praten. Logisch dat hij na vier dagen sturen een beetje hardhorend is geworden... II

FIAT-ABARTH 1400 TOURING COMPETIZIONE, 1950

► **MOTOR** 1.395 CC, VIER-IN-LIJN, OHV, 2 ENKELE ZENITH CARBURATEURS, VERMOGEN ONB. (STANDAARD 44 PK/32 KW@4.400 TPM). ► **TRANSMISSIE** VIERBAK, STUURSCHAKELING, 2/3/4 GESYNCHRONISEERD, ACHTERWAANDR. ► **BANDEN** 5.90 - 14 (RADIAAL 165 - 14). ► **L X B X H** 430 X 165 X 140 CM (BUJ BENADERING). ► **GEWICHT** 842 KG RIJKLAAR. ► **TOP** > 160 KM/U. ► **PRIJS** ONB. ► **PRODUCTIE** 3 OF 4 STUKS