

**MARMITTE
SPECIALI
ABARTH**

TORINO

•
SILENZIOSITA'
•
SUONO
ARMONIOSO
•
SCARICO LIBERO
•
MACCIOR POTENZA
DEL MOTORE
•
MACCIOR RAFFREDDAMENTO
DEL MOTORE

FIAT 500
FIAT 500 C
FIAT 1100
FIAT 1100 L
FIAT 1100 S
FIAT 1400
FIAT 1500
LANCIA APRILIA
LANCIA ARDEA
ARDEA FURGONE
LANCIA AURELIA
RENAULT 4 HP

Abarth advertentie

Kleurrijke Levens



UITLATEN DIE LEKKER IN HET GEHOOR LIGGEN

Het Italiaanse Abarth was meester in het maken van uitlaten die lekker in het gehoor liggen. De fabriek kende zijn hoogtijdagen in de jaren vijftig en zestig toen het uitlaten produceerde voor tientallen automerken. Nog altijd vinden originele exemplaren uit die tijd hun weg naar liefhebbers.

‘De uitlaat is onderdeel van de beleving van het geluid van een auto. De ene auto vinden we mooier klinken dan de ander, net zoals de één een viool prachtig vindt en de ander daar alleen gekrijs in hoort. Ik heb in de jaren zestig de opleiding aan de Autotechnische School in Apeldoorn gevolgd en daar gold dat onder een ultieme auto – of dat nou een Volkswagen Kever, een Fiat, een Renault of een Ford Anglia was – een uitlaat van Abarth hoorde. Het ging vooral om het geluid, om de mooiere ronk, al claimde Abarth dat hun uitlaten ook voor iets meer vermogen zorgden. In Italië droomde elke jongen met een Fiat 500 over het moment dat hij genoeg geld had voor een Abarth-uitlaat.’

Aan het woord is Kees van Stokkum, oprichter en jarenlang het gezicht van Italauto in Achterveld, gespecialiseerd in onderhoud en restauratie van Italiaanse auto's. Hij is tegenwoordig vooral actief met onderzoek naar en taxatie van klassieke auto's en daarnaast een wandelende encyclopedie voor de historie van Italiaanse merken, waaronder Abarth.

SCHORPIOEN

Abarth is het geesteskind van Carlo Abarth, geboren op 15 november 1908 in Oostenrijk en in de jaren dertig verhuisd naar Italië. Daar begint hij in 1949 zijn eigen bedrijf. Als logo kiest hij voor zijn sterrenbeeld, de schorpioen. Dit is ook zeventig jaar later nog het beeldmerk, zij het gestileerder. Tegenwoordig worden onder de naam Abarth geen uitlaten meer geproduceerd, ook maakt de fabriek geen eigen auto's meer zoals in de begintijd en evenmin is het merk met de schorpioen nog verbonden aan race-successen. De naam staat alleen nog op sportieve versies van de Fiat 500 en de Fiat 124 Spider.





Liefhebbers van het karakteristieke geluid van een echte Abarth-uitlaat kunnen wel met een klein beetje moeite in deze tijd een origineel exemplaar uit de hoogtijdagen, de jaren vijftig en zestig, op de kop tikken. De fabriek maakte die toen voor tientallen merken.

V12

‘Abarth was een zeer veelzijdig man’, zegt Kees. ‘Veelzijdiger dan Ferrari of Maserati. Hij had een beetje de pech in hetzelfde land actief te zijn als Ferrari. Verschillende veelbelovende medewerkers van hem, technici en coureurs, zijn overgestapt naar Ferrari.’ Een andere domper was dat de 6 liter V12-motor die hij in de jaren zestig ontwierp voor de autosport, nooit in een race is gebruikt. Er was ook een prototype, de Abarth T140 waar de motor een plekje zou krijgen. ‘Achter de schermen is toen wat gerommeld met de reglementen. Op het moment van introductie viel de motor daardoor buiten alle reglementen. Helaas, want het was een prachtige motor.’

KUNSTZINNIG DRUKWERK

Behalve over veel parate kennis, beschikt Kees over een schat aan archiefmateriaal: advertenties, brochures, informatiekranen. In een brochure uit midden jaren vijftig staan de racesuccessen van auto’s met een Abarth-uitlaat, gevolgd door een overzicht van de verschillende types, inclusief prijzen. De hoogste prijs staat bij een complete uitlaat voor een Alfa Romeo 1900 Super Sprint: 63.000 lire, in die tijd een

enorm bedrag, zeker voor een onderdeel dat al standaard onder een auto zit. ‘Het is kunstzinnig in elkaar gezet’, merkt Kees bewonderend op over de brochure. ‘Hier zijn duidelijk ontwerpers bij betrokken geweest. Een gewoon fabriekje van uitlaten maakt niet zulke boekjes.’ Het tekent de passie en gedrevenheid van Abarth, vindt hij. Die hebben als keerzijde dat Carlo Abarth moeilijk kon delegeren, moeilijker dan bijvoorbeeld Enzo Ferrari.

‘Hij bemoeide zich bij het team dat met Abarths racete tot op het circuit met alle details. Er zijn foto’s dat hij als een soort dirigent langs de baan staat en de coureurs maant rustig aan te doen of juist aanspoort gas te geven. Als hij van de regiestoel in zijn bedrijf af had kunnen stappen, dan had hij mogelijk nog meer kunnen bereiken. Maar misschien ambieerde hij dat wel niet.’

ELEKTRONICA

Uitlaten waren economisch de kurk waar Abarth op dreef, aldus Kees. Ook na de overname door Fiat in 1971 bleef de fabriek aparte uitlaten fabriceren, onder meer voor de eerste Volkswagen Golf die in 1974 op de markt kwam. Voor moderne auto’s is het bijna onmogelijk om die te voorzien van een uitlaatsysteem dat beter klinkt. ‘Bij een verbrandingsmotor zijn de toevoer van brandstof, de verbranding zelf en de afvoer één proces. Alles is uitgekiend. Dat gold vroeger al, maar bij de huidige techniek kan één kleine wijziging in de componenten er al toe leiden dat de motor een stuk minder goed draait.’



Abarth-brochure uit midden jaren vijftig

Liefhebbers van een uitlaat die lekker in het gehoor ligt, moeten het steeds meer hebben van elektronica. ‘Mijn schoonzoon heeft een Audi met diesel en twee turbo’s. De motor is niet helemaal muisstil, er zit een kleine ronk in. Maar je kunt met een knopje een elektronisch aangestuurd uitlaatgeluid aanzetten. In en buiten de auto hoor je dan bij het optrekken het geluid van een twaalfcilinder racemotor. Mijn schoonzoon heeft de auto gebruikt gekocht, inclusief het uitlaatgeluid. Bij een nieuwe auto is het een accessoire die zo een paar duizend euro kost. Een hoop geld, maar een mooi geluid mag blijkbaar nog steeds wat kosten.’