



HET  KLAVERBLAADJE

EERSTE KWARTAAL 2017 NR. 157

Een bijzonder reparatie-object:

Een Tipo

33 / 3



Iets meer gas, resulterend in af en toe doorslaande wielen na overschakelen.
Voorzichtig, oude banden, nog te koude banden...

Keren op het eindpunt, waarbij één keer een test van de werking van het
sperdifferentieel; terug naar beneden, parkeerterrein rondrijden, remmen na
een korte sprint en met plotseling verstijvend hart voelen hoe de voorwielen
blokkeren en de korte neus van de Tipo 33 doorglijdt, recht op de grote
wielen van een massief wit manschappenvoertuig af...

Door Kees van Stokkum

Een bijzonder reparatie-object:

Een Tipo 33/3

Door Kees van Stokkum

Werken tussen en aan Italiaanse auto's werd in de jaren '60 mijn droom, een droom die is uitgekomen en waarin ik vele tientallen jaren met veel inzet en plezier heb mogen doorbrengen. Natuurlijk waren er weleens dagen dat het werk niet lekker ging, door vastgeroeste of afgebroken bouten, door het moeizaam binnen krijgen van onderdelen, door beloftes die niet waar gemaakt bleken te kunnen worden. Dat waren de dagen waarvan ik de data nu alleen nog maar in agenda's wil zoeken als ik details nodig heb.

De dagen die ver boven alles uitstaken hadden zonder uitzondering betrekking op heel speciale activiteiten, meestal verbonden met de racery. Want ook tussen die Italiaanse voertuigen was er een verschil tussen 'het meer alledaagse' en het 'hele speciale' en bij Alfa Romeo werd dat gevormd door enerzijds de klussen aan Giulietta's tot en met 2000's maar aan de andere kant de uitdagingen van een GTA, een Canguro of Giulia Sport (zoals eerder in het Klaverbladje beschreven), een motorrevisie van een 1750 Gran Sport of een reparatie van een Tipo 33.

Een exemplaar van het laatstgenoemde soort kwam in ons blikveld toen ik een telefoontje kreeg van een bekende transactie-bemiddelaar in de internationale automobielwereld. De inhoud ervan kwam hier op neer: "Kees, één van onze cliënten heeft een Tipo 33, een drie-liter uitvoering. De auto staat in Engeland en ze zijn al een tijd bezig om een lekkende waterpomp te repareren, maar dat wil niet lukken. Zou jij eens willen proberen of je daar een oplossing voor kunt vinden?" Ik reageerde meteen met de opmerking dat zoets vrijwel zeker zou gaan betekenen dat de motor uit de auto moest worden gehaald. Mijn gesprekspartner snapte dat wel en zijn cliënt zou daar ook geen moeite mee hebben, maar wilde nu wel van het gezeur af

komen. Dus als ik dit karwei accepteerde moest ik er wel voor instaan dat het een definitieve en goede reparatie zou worden. Na een paar dagen bedenktijd, waarin ik de in mijn archief aanwezige documentatie over dit type rensportwagen doorneusde om mijn kennis ervan weer op te frissen, besloot ik de uitdaging aan te nemen. Dit besluit werd mede bepaald door de wetenschap dat er bij Milaan een bedrijfje was waarin enkele voormalige Autodelta-monteurs aan o.a. dit type Alfa's werkten en ik al vele jaren de ervaring had dat Italiaanse technuten (vooral de ouderen onder hen) volop bereid waren om advies te geven, indien ze eenmaal door hadden dat je serieus met je werk bezig was.

Na het doorhakken van de knoop werd in maart 1995 de auto bij ons bedrijf aangeleverd. Het bleek te gaan om type/chassisnr. 75080 '019'. Zoals gebruikelijk bij een 'nieuw project' verkenden we eerst verschillende details van de auto om een indruk

in diezelfde tijd gingen we diverse mensen, betrokken bij Tipo's 33, benaderen. We begonnen met Marcello Gambi in Pieve Emanuele (Milaan), één der al eerder aangeduide ex-Autodelta monteurs. Hij adviseerde de doorsteek van de

Alfa Romeo

te krijgen van de algemene toestand. Bij zo'n verkenning hadden we in 't verleden al eens bouten-zonder-moeren en losgewurde wieldraagarmbussen aangetroffen. Het resultaat van die controle bespraken we daarna met de opdrachtgever en dan werd vastgelegd of we ons uitsluitend met de reden van werkplaatsbezoek (in dit geval de lekkende waterpomp) zouden bezig houden of dat we ook aandacht aan andere details zouden geven.

Maart 1995: De omvang van het karwei komt in beeld

Na de constatering dat er in ieder geval sprake was van uitzwendig zichtbare groene sporen vanaf de waterpomp probeerden we vanaf de onderzijde van de motor met een endoscoop wat meer details van de pomp te bekijken. We constateerden dat dit huls inderdaad gemaakt was van magnesium (dat hadden we als 'waarschijnlijk' vernomen) én dat het niet te demonteren zou zijn bij ingebouwde motor (dit hadden we al verwacht). Er waren ook lekkages tussen diverse waterpijp- en slangaansluitingen te bespeuren. En we zagen dat dit pomphuis een integraal deel van het distributiecarter vormde, dus niet zoals bij een Giulia etc. een los tegen het voordekseel geplaatste pomp. Het koelsysteem bleek vrijwel geheel leeg te zijn, maar uit het motorcarter (platte onderzijde, motor was voorzien van dry-sump smeersysteem) taptten we ruim 4 liter koelmiddel af... De olietank bleek alleen maar schone olie te bevatten.

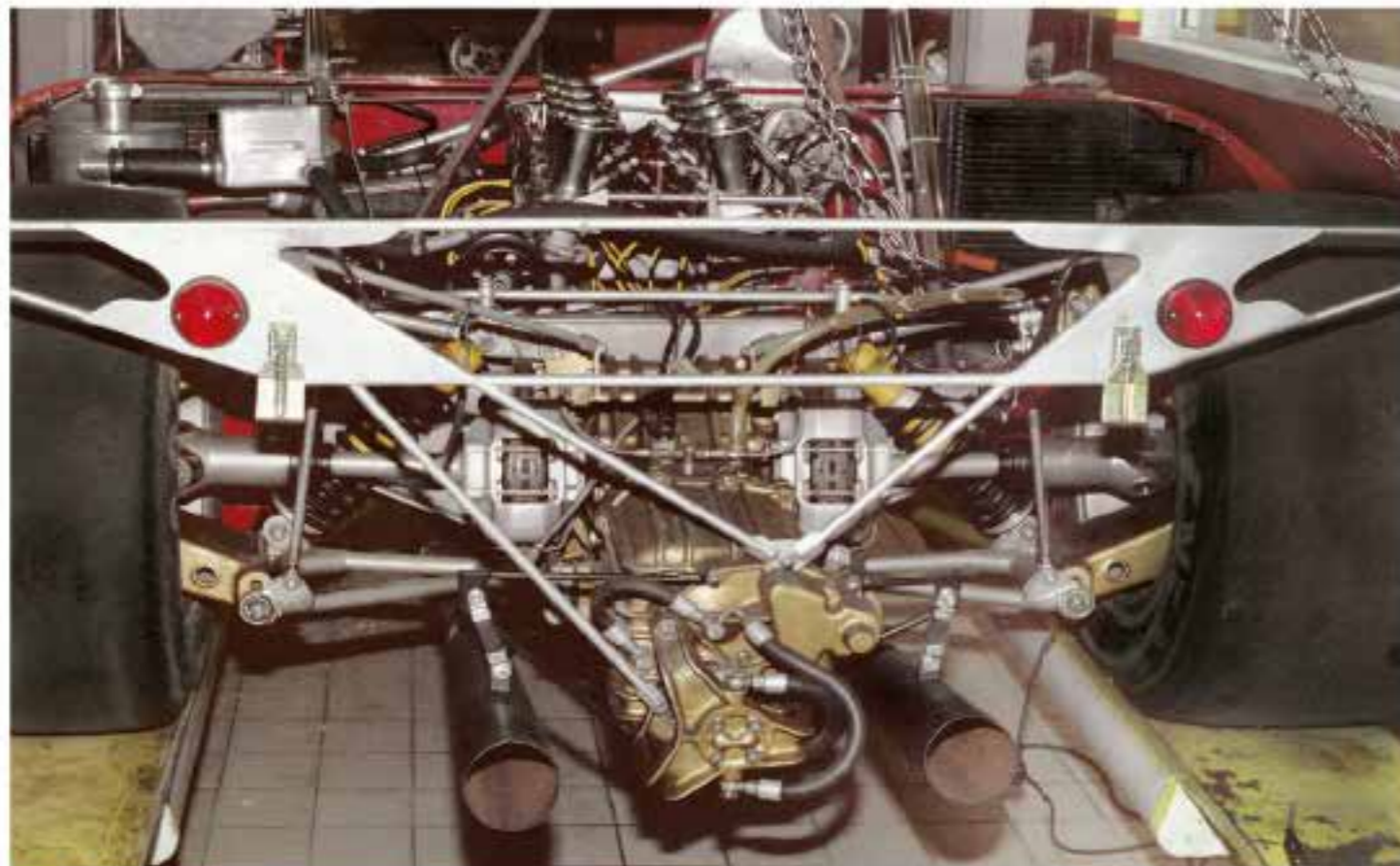
cilindertapeinden in de kop te checken, alsmede de afdichtingen (gemaakt van een koperalliage) tussen de cilinderbussen en de koppen. Na het verwijderen van klepdeksels kwamen we bij de tapeinden terecht, waarvan de gaten alle perfect afgedicht bleken te zijn. Vervolgens controleerden we

De afdichting tussen de cilinderbus en de kop.



met de endoscoop alle cilinders, maar ook de afdichting van de ringen boven de cilinders bleek overal goed en we vonden op de cilinderloopvlakken geen afwijkende (corrosie-) beelden.





Het carter bij ingebouwde motor verwijderen lukte niet.

Daarna probeerden we de carterplaat te verwijderen maar dat lukte niet. We wilden het koelsysteem vullen en dat vervolgens onder druk zetten, om daarna in de krukast te speuren naar teken van inwendige lekkage.

Toen dit dus niet lukte besloten we de motor uit te bouwen. We maakten gedurende dit karwei een groot aantal foto's en aantekeningen om een eigen 'werkplaats-handboek' te produceren. Na verwijdering van de hele unit (motor plus transmissie plus achterwielophanging) hielden we een halve T 33 over, die we achteraan voorzagen van een set wielletjes en onder een hoes weg zetten.

We konden nu de carterplaat gemakkelijk verwijderen en kwamen erachter dat het door de vliegwielfconstructie niet mogelijk was geweest deze plaat onder de ingebouwde motor weg te halen.

We sloten een omloopsysteem op de beide waterpomp-uitgangen aan en begonnen met vullen, waarna meteen bleek dat er geen druktest nodig was – het water kwam spontaan de krukast uitstromen. Conclusie: er was iets mis achter de waterpomp. Het deksel was snel verwijderd waarna we een sterk aangeslagen schoepenwiel aantreffen en na demontage daarvan een aangevreten binnenkant van het distributiedeksel zagen.

Er zat niets anders op dan dóór te gaan (zoals ooit gezongen door Ramses Shaffy en André van Duin) en dat deksel los te maken. Dat lukte wonderwel gemakkelijk, het bleef niet vastzitten onder de koppakkingen. In de constructie troffen we duidelijke gelijkenis met de Giulietta/Giulia-familie aan en dat is eigenlijk geen wonder, want de oorsprong van Alfa's Tipo 33 V8-motoren ligt bij de motorenontwerpatdeling van de fabriek. Het gedemonteerde distributiedeksel bleek flinke scheuren te vertonen en er waren sporen van eerdere reparaties te zien. We concludeerden dat er een nieuw deksel nodig was en na toestemming van de eigenaar werd de jacht daarop geopend.



Rechts: de waterpomp in het distributiedeksel.

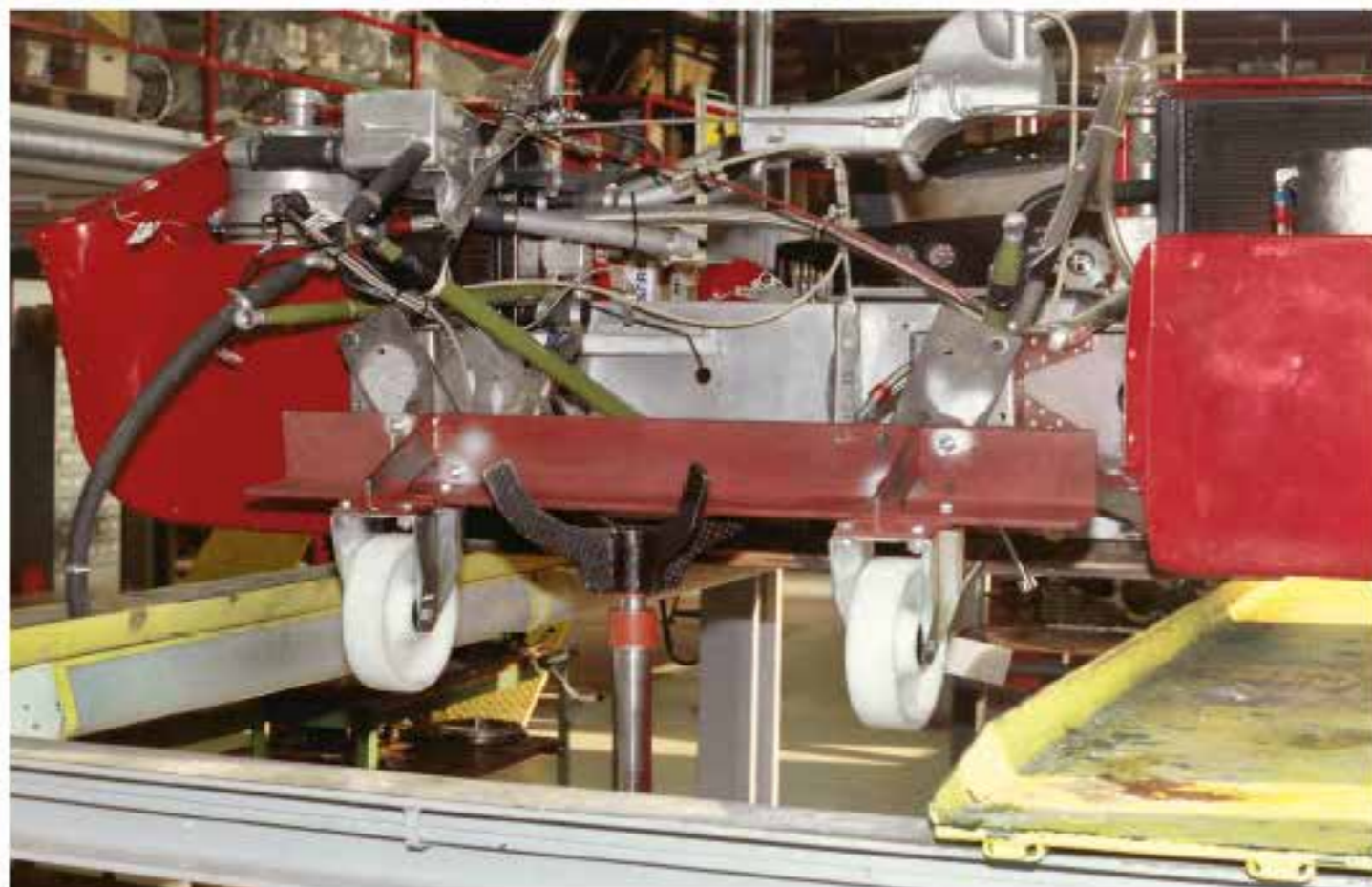
Hieronder de binnenzijde van het deksel waar de oorzaak van de ellende duidelijk zichtbaar is.



Foto boven: daar ergens voorin moeten we zijn...

Links: goed zicht op de motor.

Foto onder: dus dat halen we allemaal weg.



Twee bovenste foto's: ...en dit is wat we over houden en -op de foto daaronder- deze helft van de Tipo 33 wordt voorlopig naar de stalling gereden.

Contacten, contacten, contacten...

Als eerste kwam Bobby Bell (mede-eigenaar van autobedrijf Bell & Colvill, in de jaren '70 o.a. Alfa Romeo-dealer in Epsom, U.K.) in beeld, want dit exemplaar zou van hem zijn geweest en veel motordelen zouden zelfs in Engeland zijn gefabriceerd... Daar hadden we intussen gegevens over gekregen waaruit bleek dat tussen 1990 en 1993 deze motor in The Engine Shop (van Spike Winter, een ervaren man in de Britse race-wereld) was opgebouwd.

Bobby Bell had ook een lijstje met tips en adviezen onder het kopje 'GENERAL INSTRUCTIONS FOR ALFA ROMEO 33/3 V8 BY BOBBY BELL' opgesteld en ik besloot hem te benaderen om over zijn ervaring met deze auto's te praten. Tijdens het tientallen jaren bijhouden van Britse tijdschriften had ik zijn naam al diverse keren aangetroffen, hij was een enthousiast amateur-racer en dat gebruikte ik als opening van ons telefonisch onderhoud. Daarmee was de toon gezet en ik kreeg van hem een stukje historie van deze Tipo 33 te horen. Hij had de auto, zonder motor maar wel met een aantal gietstukken

(blok en koppen), een jaar of vijf daarvóór laten assembleren. De inwendige motordelen zoals krukas (Allen), zulgers, drijfstangen (Phoenix), cilinderbussen (Hillthorne), nokkenassen (Phoenix) en distributietandwielen (Brineton) waren alle in Engeland geproduceerd. Na opbouw van de motor was deze bij C.E.S. Power (Engine Development & Dyno Facility) in Ayelsbury getest, vervolgens ingebouwd en de auto gecompleteerd. Daarna werd een circuittest op Goodwood uitgevoerd, na een paar ronden trad verties van olledruk op en werd veel schuim in de tank geconstateerd. De auto was daarna weg gezet en na verloop van tijd was de motor er weer uit gehaald. Bij inspectie bleek het distributiedeksel te zijn gescheurd, hetgeen men had geprobeerd te herstellen d.m.v. lassen. Opnieuw had de motor een testfase op een bank doorlopen, met goed resultaat zodat besloten was weer tot inbouw over te gaan. Een volgende circuittest had opnieuw water in de olie opgeleverd en daarna was er niet meer aan de auto gewerkt. Het exemplaar was in andere handen overgegaan waarbij het probleem met de motor uitdrukkelijk was genoemd (aldus Bell).

GENERAL INSTRUCTIONS FOR ALFA ROMEO 33/3 V8 BY BOBBY BELL:

1. Set metering unit to full rich (see drawing):

full rich



full weak



Switch on high pressure and low pressure fuel pumps and ignition. Squirt petrol in the trumpets, press starter button and engine will fire but not run for long. Continue this process until the engine is slightly warm and before long it should start. Some people prefer to disconnect the mixture lever from the throttle-slides therefore giving a much richer mixture and then reconnecting when warmed up. Reset mixture to one or two off weak for running.

2. The engine is filled with PUTOLINE (cooling system). It is essential that you use a high grade coolant such as this! The front cover of the engine is magnesium and will corrode if the engine is not filled with a coolant with excellent anti-corrosive properties. Putoline is a Dutch product, I think the factory is located in Biadell. If necessary we can get you some but we are sure that there will be an excellent American equivalent, perhaps for aircraft use. The Putoline we use is PH 8.4 and -26 Celsius. Don't ever leave the engine drained. That would mean trouble!

3. The brakes will need bleeding and bedding in. All the cylinders and seals were new when we rebuilt the car but the car has not been used as you know.

4. Engine oil is Shell Gemini 15W50 Semi Synthetic. I don't have any experience of what is best. I ran my car on Mobil 1. You may like to use Kendall racing oil. People seem to have mixed views about full synthetic on old racing engines.



Boven: de cilinderkop verwijderd en onder de verbrandingskamers.



5. The shock absorbers are Bilstein. They are non adjustable and seem to be excellent. They have been rebuilt by Bilstein. I have several that are not rebuilt and they seem fine as well. I don't know what springs are on the car. They are just to keep it off the ground! I have tested my car and started with 300lb front and 450lb Rear and the car was very nervous. I have now settled for 300lb front and 350lb Rear and I seem to have a good balance. To adjust ride height with the Bilsteins you scribe machine grooves in the shock absorbers body or use alloy spacers (which I prefer).

6. We have more or less set the suspension, as you know it is fully adjustable. We don't have any factory settings but a conventional set up will be o.k. If you need some suggestions get in touch with me.

7. I would recommend 50% Arpa and 50% "4 star" or 110 octane if it is available in the USA.

8. I have Avon All compound tyres. Front: 10x20x13" Rear: 15x24x15".

9. Wheels are available from Proseat in Italy.
24040 Filago (BG)
Via Rodi 10
Italy
Tel. +39.39.933721
Fax. +39.35.995518

I suggest that you carefully measure your existing wheels and send them details of dimensions and fittings before ordering as there are at least six different wheel options. Best is to enclose a picture of your wheel with your order. Delivery from them is ca. 10 to 12 weeks. There is an Eng. Zambelli there who speaks very good English.

10. For your spark plugs you will need a special spanner from which you will have to machine down the socket to almost nothing before it will fit.



Boven: het vliegwielhuis.

Onder: de tandwielen aan de nokkenassen en de achterzijde van de cilinderkop.





Hij was het met me eens dat nu duidelijk was dat alleen een nieuw deksel een atdoende oplossing kon zijn. Maar hij kon me daar niet verder mee helpen. Een volgend telefoontje ging richting Gambi of hij bereid was mee te denken aan een oplossing. We spraken af dat ik hem zou bezoeken om ons deksel met enkele andere te vergelijken en te zien of er een modificatie mogelijk was. Dan zouden we meteen de foto's van onze auto kunnen doornemen en details kunnen bespreken.

Links: de nokkenassen van de linkerbank.

Onder: de inlaat- en de uitlaatnokken van de rechterbank.



Hieronder: acht kleine uitlaatpoorten en de nokkenassen zijn gelagerd in schaaljes.

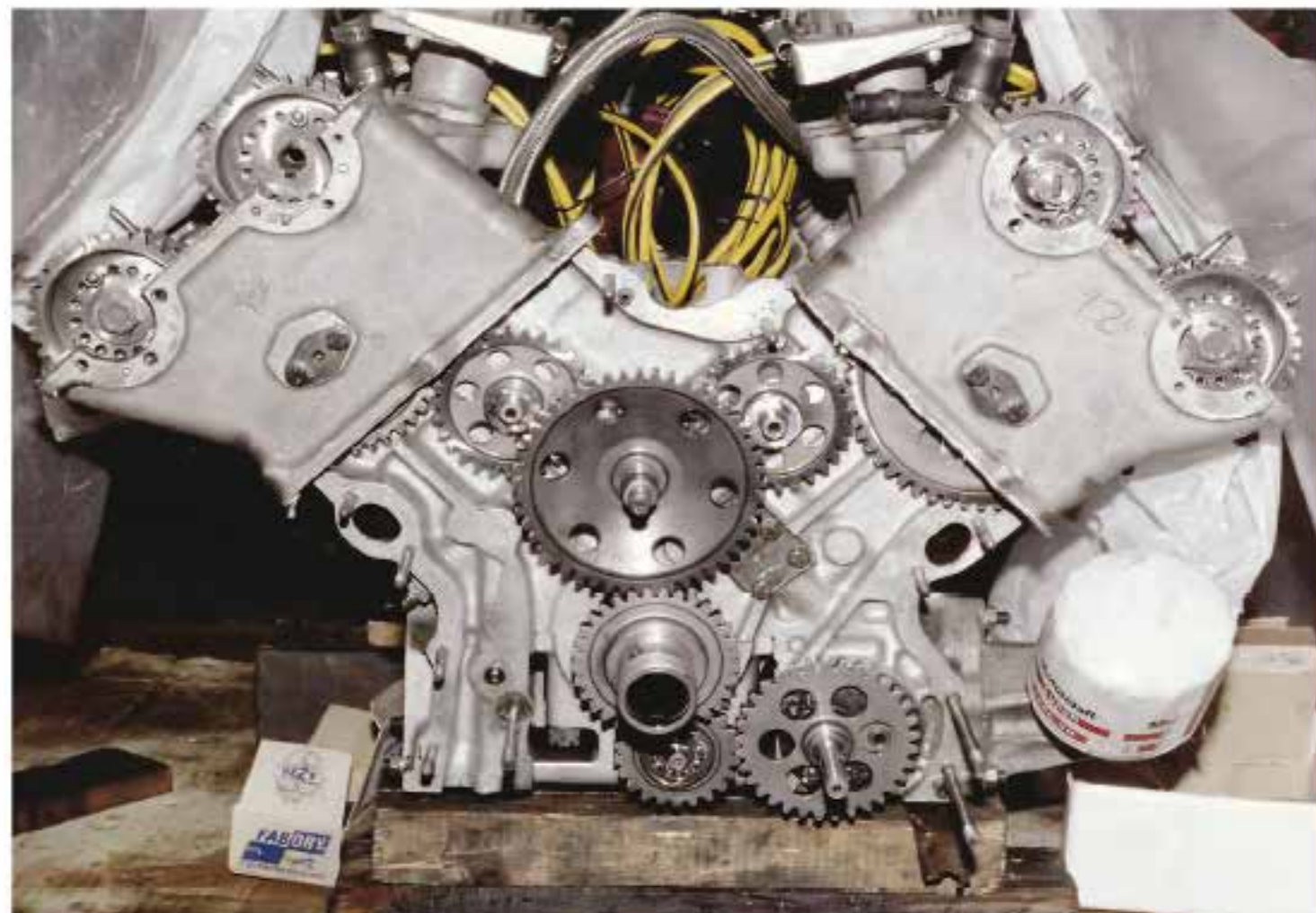


Een kijkje tegen de inlaatkant met gaschuiwen en een detail van de gaschuiwconstructie.



Op dinsdagmiddag 2 mei 1995 arriveerde ik met ons kapotte deksel in de hand in Gambi's werkplaats. Ik maakte kennis met de voormalige Autodelta-man en zijn zoon Luca en ze lieten me even los lopen tussen de diverse (delen van) Tipo's 33 uit verschillende tijdperken, zowel met de 8- als met de 12-cilinder motoren. Blijkbaar hadden ze werk genoeg. Na dit rondstruinen begonnen we met de zakelijke aspecten. Gambi had enkele distributiedeksel in voorraad maar geen van deze was enigszins vergelijkbaar met 'ons' deksel. We vergeleken dit ook met de exemplaren op diverse complete V8 motoren die hij had staan maar er bleken toch vrij veel detailverschillen tussen de diverse uitvoeringen te zijn. Hij merkte op dat ons deksel wel een origineel Autodelta-gietstuk leek te zijn maar dat de uitvoering van de distributie-aandrijving bij deze motor niet klopte met het originele ontwerp: alle V8's van het type 105.80 hadden vanaf de krukas eerst een kettingoverbrenging naar tussentandwielen

Onder: de diverse tandwielen achter het distributiedeksel en daaronder een blik op de zuigars en het waterpompedeksel met daarop een vorm van het AP-embleem.



plus een ketting naar de oliepomp, terwijl ons blok geen ketting had maar een geheel met tandwielen uitgevoerde distributie. Dit zou een 'Engelse modificatie' kunnen zijn. Tijdens het bekijken van foto's gaf Gambi commentaar op de rest van de auto. Volgens hem waren olie- en waterkoelers van plek verwisseld en zouden de achternaafdragers niet bij dit type 33/3 horen maar onder een 33 12-cilinder. Ik nam dit voor kennisgeving aan. Mijn taak was het vinden van een oplossing voor het probleem van het koelsysteem, waar Gambi op inhaakte met de opmerking dat hij wel iemand wist die aan de hand van dit deksel een nieuw ruw gietstuk zou kunnen maken. We spraken af dat ik het deksel bij hem zou laten en dat hij zou gaan informeren naar de levertijd van een nieuw deel en we besloten om het niet van magnesium maar van een aluminiumlegering te laten maken. Intussen zou ik deze stap aan mijn opdrachtgever voorleggen.

Enkele dagen later belde ik vanuit Modena naar Gambi die me bevestigde dat het reproduceren mogelijk was en binnen een week of drie gerealiseerd zou kunnen zijn. Meteen toen ik thuis was (6 mei) stuurde ik een fax naar mijn opdrachtgever en rapporteerde mijn ervaringen, met de opmerking dat we de Italiaanse 3 weken maar moesten verdubbelen en dus rekenen op levering halverwege de maand juni. Op de 9e kreeg ik groen licht en stuurde meteen een bevestiging naar Gambi, met het verzoek er vaart achter te zetten.

Notities uit agenda:

2 juni Gambi gebeld: "Werk is in uitvoering".

7 juni telefoontje van Bobby Bell: "Ben je al gevorderd?" Ik vertelde hem van mijn ervaring bij Gambi en daarop noemde hij de naam van Joe Nastasi in Long Island City (U.S.A.). Die zou beschikken over veel onderdelen van de Tipo 33 en misschien kunnen helpen.

De meeste mensen die bij dit soort auto's betrokken zijn kennen elkaar en het heeft geen zin om dubbel werk te doen, dus ik informeerde eerst bij mijn opdrachtgever of deze al eerder contact met Nastasi had gehad. Men bleek elkaar wel te kennen maar geen concrete vraag met betrekking tot onderdelen voor 'onze' auto te hebben gesteld. Ik nam dus contact op met Nastasi die me verzocht foto's en maataanduidingen te sturen zodat hij kon vergelijken of hij een dergelijk deksel in zijn voorraad had. Maar ik had het deksel in Milaan achter gelaten en kon daar dus niet meteen op in gaan.

20 juni Gambi gebeld: Medewerker gesproken, wist van niets en niemand. Na dit contact fax gestuurd met vraagteken.

4 juli gebeld: Zoon Luca gesproken - "Pa is er niet, bel rond de 11e of 12e terug. Ik weet nergens van".

Op diverse data in juli 1995 staan in de agenda de namen van Gambi en onze opdrachtgever, met de aantekening 'bellen!'. Want er was nog geen enkel bericht gekomen, behalve dat we via een omweg hadden vernomen dat Gambi hartklachten had en in een ziekenhuis zou zijn opgenomen. Maar zoon Luca was niet te spreken te krijgen en medewerkers wilden/konden/durften niets (te) zeggen.

Op donderdag 3 augustus probeerde ik opnieuw telefonisch in contact met Gambi te komen, maar de poging liep weer op niets uit. De dag erna vertrok ik met mijn gezin naar Italië en vanaf mijn vakantie-adres bij Venetië draaide ik diverse keren het nummer van de Tipo 33-specialist maar kreeg geen gehoor. Ferragosto...

Nieuwe kansen vanaf eind augustus, na de vakanties in ons land en Italië. Op 6 september kreeg ik zowaar Marcello Gambi aan de lijn. Hij vertelde me dat hij weer een beetje actief was en dat hij van zijn relatie had vernomen dat ons nieuwe deksel midden volgende week gereed zou zijn. Op woensdag de 13e opnieuw gebeld maar er was nog geen nieuws.

Een week later stond een bezoek aan de beurs op het circuit van Imola op mijn programma en ik besloot op de terugreis bij Gambi aan te gaan. Op maandagmiddag 25 september liep ik zijn werkplaats binnen en na een korte begroeting vroeg ik meteen naar 'mijn deksel'. Hij vertelde dat hij het nog niet binnen had maar dat ik het zelf kon ophalen. Hij noemde de plaats Bóves hetgeen me op dat moment niet veel zei maar na enig heen en weer gepraat bleek dat stadje onder Cúneo te liggen en daar schrok ik wel even van. Dat is niet zo gek ver van Monaco verwijderd...

Terwijl Gambi het bedrijf van zijn relatie belde zocht ik de route op de kaart op. Het ging om, ruw geschat, bijna 300 kilometer.

En omdat ik de volgende ochtend vroeg nog een afspraak had moest ik daarna meteen naar Turijn door rijden.

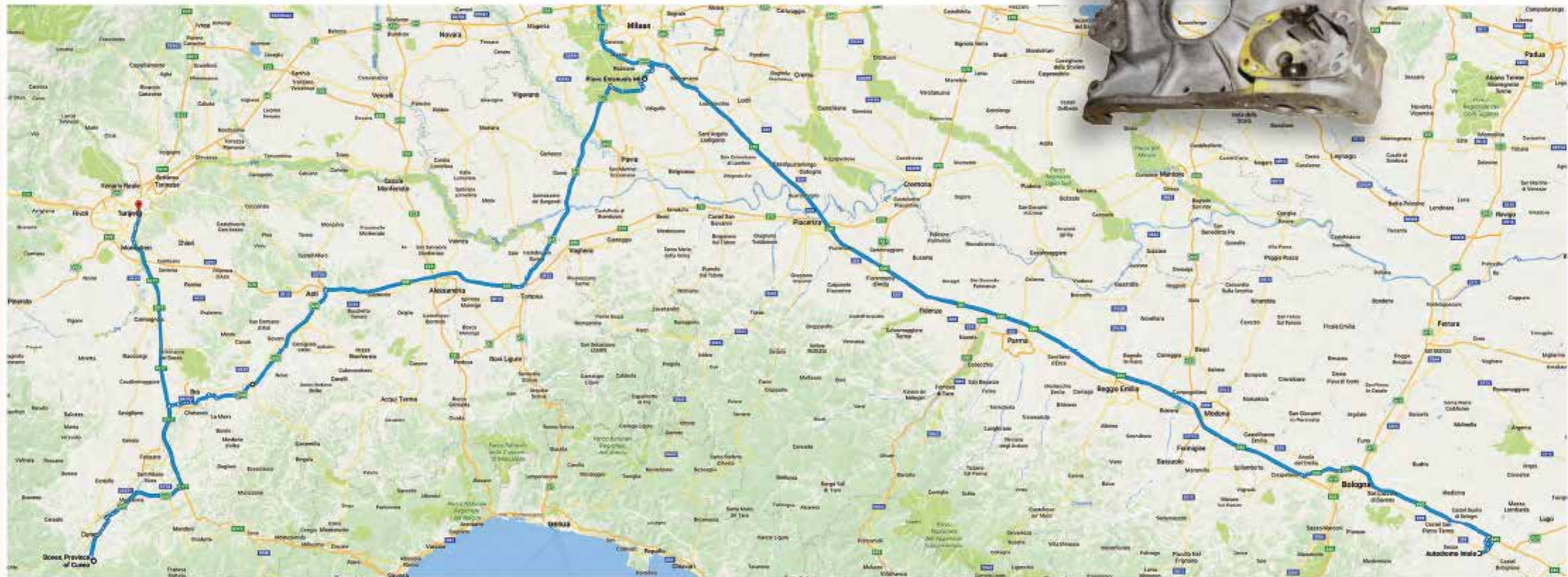
Nadat Gambi's relatie had bevestigd dat hij de hele avond in zijn bedrijf zou zijn en op mij zou wachten vertrok ik richting Bóves. Die avondrit bleek onvergetelijk te worden, omdat alle regenwolken vanuit het Middellandse Zee-gebied en vanaf de Alpen boven Lombardije en Piemonte leken te zijn verzameld om hun lading te lossen. Het hoosde onophoudelijk en toen ik eenmaal de A7 en A21 achter me had gelaten om vanaf Asti de N231 te volgen zeilde ik af en toe door gigantische plassen. Ik was blij dat ik in een solide Iveco Daily reed en door de hoge zitpositie had ik nog een redelijke blik op de weg. Flink doorrijden was echter onmogelijk en het was al laat in de avond toen ik aan het einde van mijn rit was gekomen en met moeite hier en daar een wegwijzer met de plaats van mijn bestemming kon ontwaren.

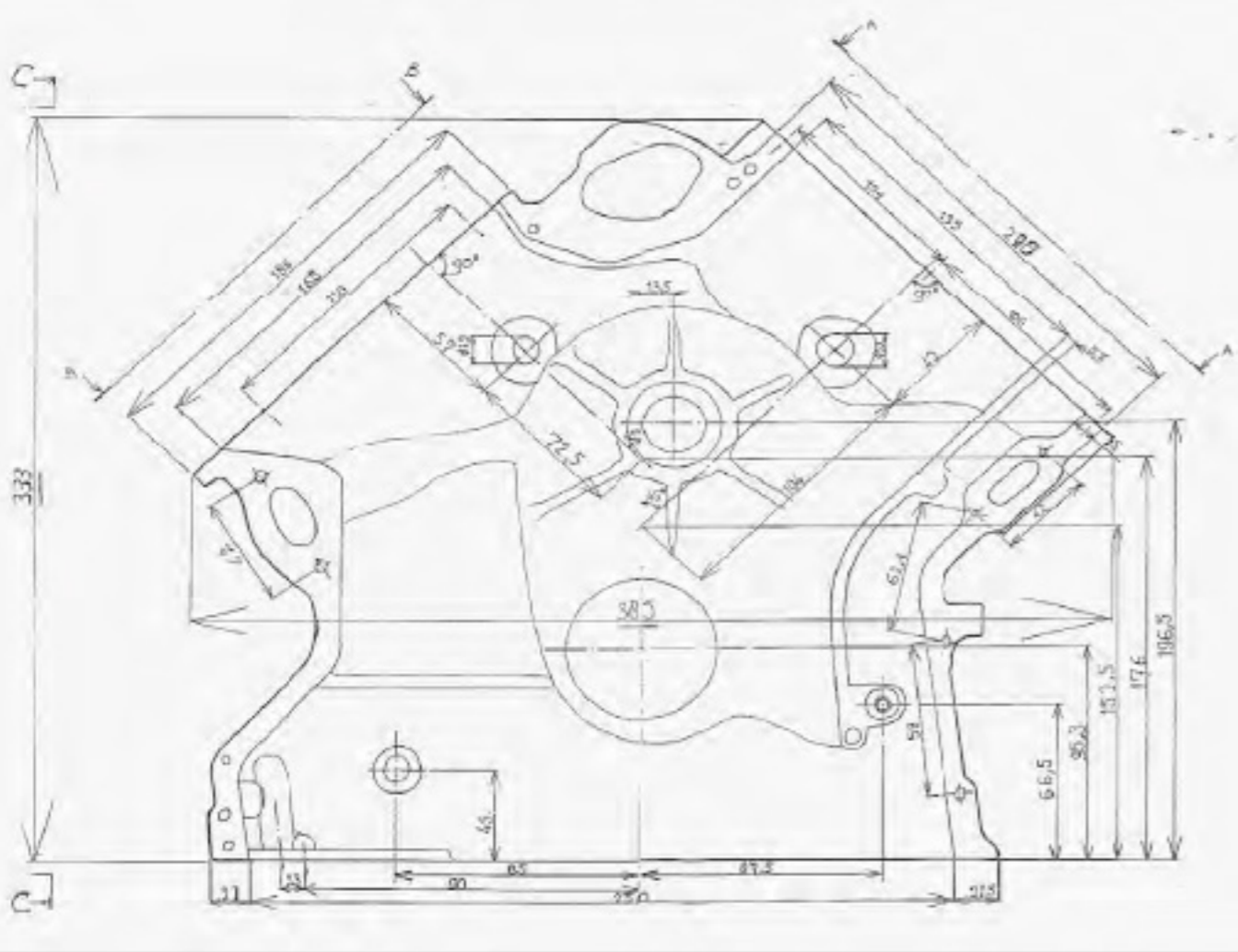
Toen ik in Bóves aankwam moest het probleem van het vinden van het adres worden aangepakt. Er was niemand op straat te zien, zo laat nog en in dat barre weer en geen restaurant was meer verlicht. In 't midden van 't stadje heb ik bij een woning aangebeld waar men mij met enig weifelen een route-aanduiding kon geven. Dit heb ik nog een keer herhaald en vervolgens verzeilde ik bij een groot gebouw waar Giovanni Giordanengo nog bezig was.

Dit was het eerste contact met deze man die in Italië bekend is geworden om zijn replica's (nabootsingen) van allerlei bijzondere auto's (zie mijn verhaal over de Alfa Romeo Giulia Sport van Pininfarina

in KB nr. 153, pag. 116). Hij wilde me persé even in zijn bedrijf rondleiden maar ik had daar weinig trek in, het was al laat, ik was moe, ik wilde m'n deksel en dan door naar Turijn waar ik gelukkig al een hotelkamer had gereserveerd. Hij liep naar een werkbank en pakte een distributiedeksel. Ik schudde m'n hoofd, dit was het niet. Hij vertelde dat dit het enige deksel was dat hij van Gambi had gekregen. Toen ik zei dat Gambi me verteld had dat zowel het oude als een nieuw gegoten deksel bij hem gereed zouden liggen ontkende Giordanengo dat hij een ander deksel van Gambi had gekregen. "En ik heb de laatste tijd niets voor Gambi gemaakt!" voegde hij daar aan toe. Op mijn vraag of hij Gambi's privé-telefoonnummer had reageerde hij ontkennend. Ik voelde boosheid opkomen. Frustraties van maanden achter een onderdeel sanjagen en dan na zo'n vermoedende rit ook nog eens te moeten ervaren dat dit bijzondere exemplaar 'nergens' meer is, niet bij Gambi, niet bij Giordanengo.

Maar het lukte om beleefd afscheid te nemen. Ik stapte in de bus om aan de dikke 100 kilometer naar Turijn te beginnen. Onderweg voelde ik de boosheid zakken en plaats maken voor berusting, ik moest vanuit Holland maar proberen de boel uit de knoop te trekken. Gelukkig was ik in deze kring van Italianen terechtgekomen door aanbevelingen van mijn opdrachtgever en had ik elke stap gecommuniceerd, ik hoefde me niet 'schuldig' te voelen.

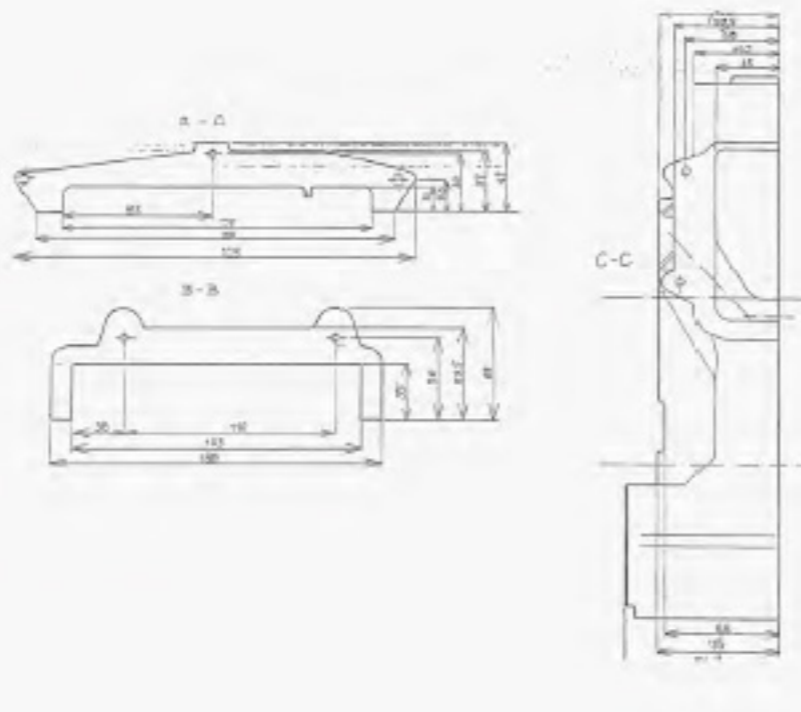




Tekentafelwerk...

Enkele dagen later legde ik het geval aan de zaakwaarnemer van de cliënt voor en zei erbij dat ik geen zin had vele kostbare uren te investeren in detective-werk. Het had resultaat: op 8 oktober kreeg ik een berichtje dat Gambi het bewuste distributiedeksel aan een Italiaanse relatie van mijn cliënt had gegeven. Of ik zo goed wilde zijn deze Italiaan te bellen om te verifiëren of het Inderdaad om 'ons' deksel ging. De volgende ochtend belde ik deze meneer en we waren er snel uit, zijn beschrijving was helder en ik wist dat het om het goede deksel ging. Na overleg met onze opdrachtgever zou het per koerier naar ons worden gestuurd. Onmiddellijk na ontvangst ervan ging één van onze medewerkers aan de slag achter de tekentafel. We hadden intussen besloten om een nieuw deksel in ons land te laten maken en hadden een aluminiumgieterij gevonden waar men vaker nieuwe producten maakte met als voorbeeld het oude deel. Ook wilden we nu afbeeldingen en maten naar Nastasi in de V.S. sturen, misschien zou hij ons kunnen helpen.

Eind oktober gingen foto's en tekeningen richting Nastasi, die kort daarna liet weten ons niet aan een identiek deksel te kunnen helpen. Daarna namen we contact op met Gieterij Haarman in Neebe waar ik op 24 november keurig werd ontvangen en in vol vertrouwen tekeningen en het originele deksel achter liet. Enkele dagen later belde een specialist van dat bedrijf op en vertelde me dat zij op basis van de plaatselijke materiaaldikte en hun ervaring dat er met ca. 2%

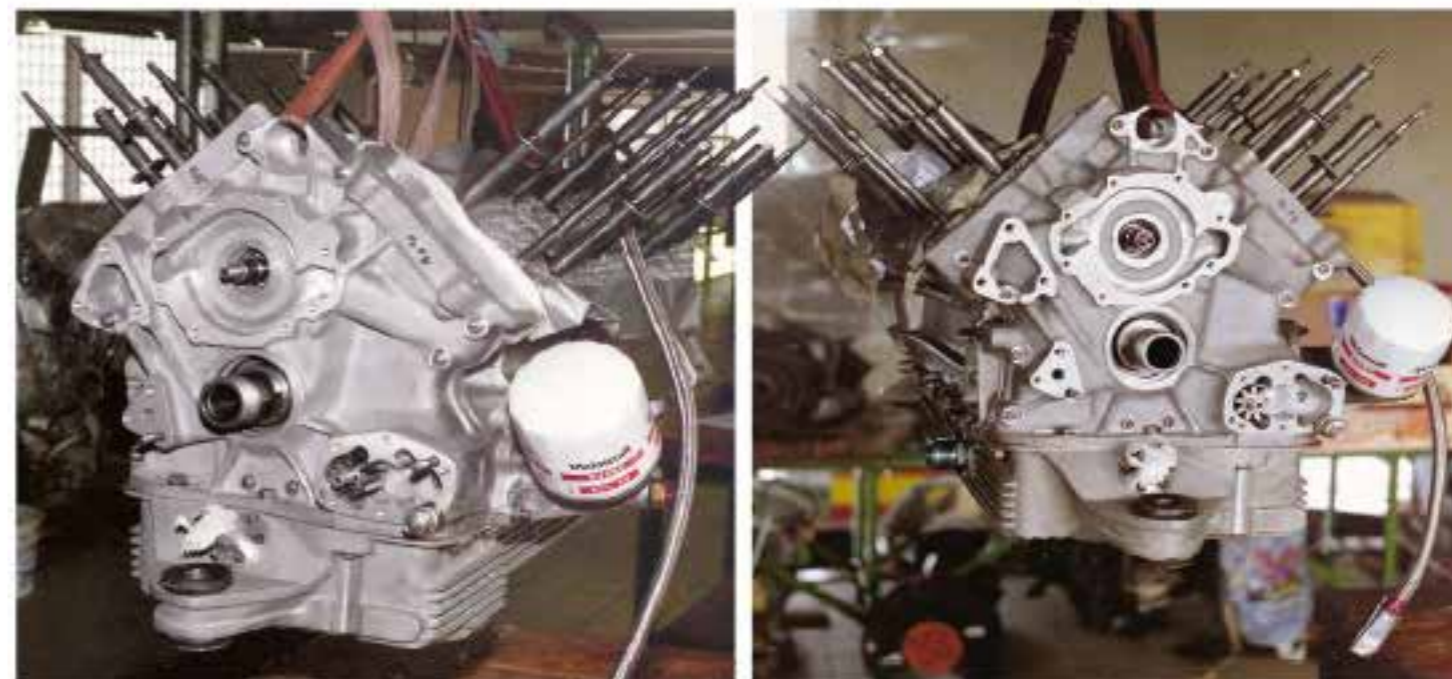


krimp gerekend moest worden het deksel als het ware iets 'lomp' wilden gieten, zodat er meer marge was voor onze bewerkingen. Dit was voor mij geen punt van twijfel, ik ging op hun advies af en vroeg meteen om twee exemplaren te gieten. In de 2e week van december opnieuw een telefoontje uit Neebe: "Uw deksels zijn gereed. Komt U ze halen of moeten we ze opsturen?".

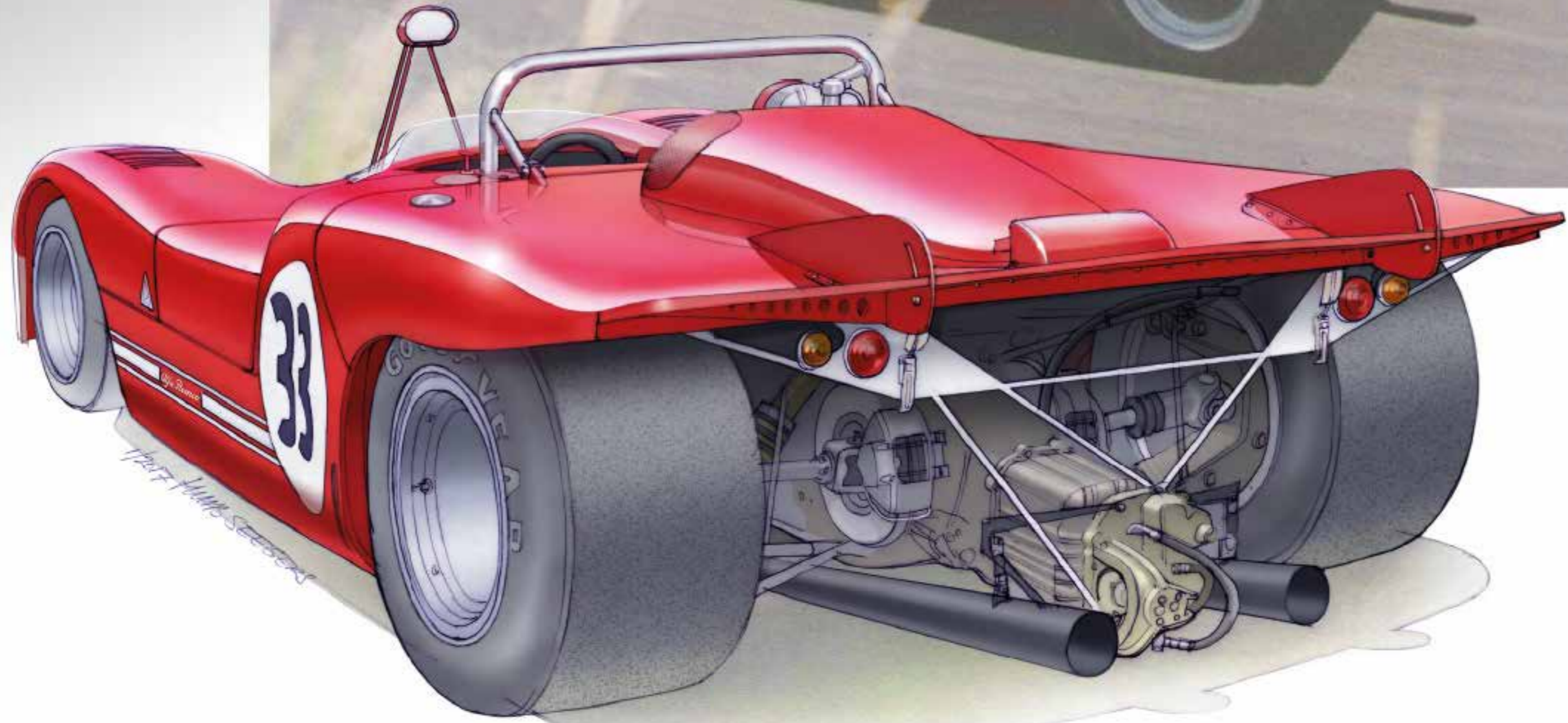
Op vrijdag de 15e december reed ik naar Neebe, nam één oude en twee nieuwe deksels in ontvangst en reed fluitend naar Achterveld terug. De progressie in de afgelopen weken had de herinnering aan het gedoe in de afgelopen zomer al flink laten vervagen... Thuisgekomen stuurde ik meteen een fax naar mijn opdrachtgever met de korte mededeling "Distributiedeksel Tipo 33 ziet er prima uit!". Vervolgens liet ik Joe Nastasi weten dat we over een extra gietstuk beschikten, voor het geval hij nog eens met een vraag daarnaar zou worden geconfronteerd.



Boven foto's van het oude en nieuwe deksel en hieronder het aanpassen van het nieuwe exemplaar op de motor.



33





Overzicht van de voorzijde van het chassis, de cockpit en het dashboard.

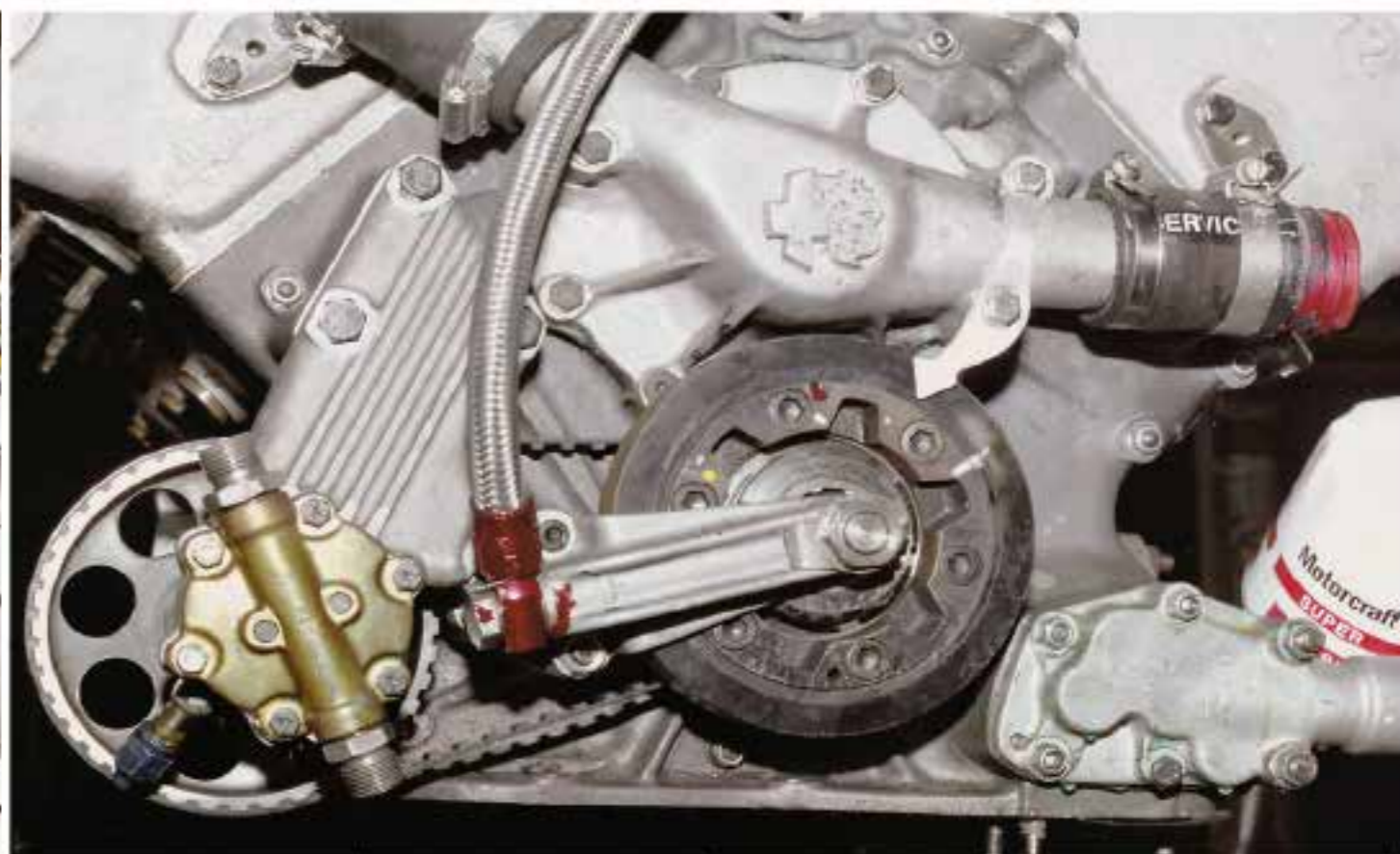


We beschikten over de oorspronkelijke afstelgegevens van Spike Winter en bovendien hadden we tijdens de demontage veel aantekeningen gemaakt over de afstellingen van kleppen, nokkenassen, ontsteking en insputting. Tijdens de opbouwfase gingen we in eerste aanleg uit van deze gegevens maar we consulteerden ook Gambi over deze cijfers. Bovendien maakten we kleppendiagrammen ter vergelijking van de beide cilinderkoppen en corrigeerden we onderlinge afwijkingen. Het moment van volledige opening van de inlaatkleppen was bepaald op 102 à 103° na B.D.P. en van de uitlaatkleppen dezelfde waarde vóór B.D.P. De speling voor de inlaatkleppen was 0.25 mm, voor de uitlaatkleppen 0.35 mm. Het moment van brandstof insputten was bepaald op 45° na B.D.P. – het Lucas systeem injecteerde onder in de inlaatkeiken, net boven de gasschulven (uitgevoerd als 'guillotine' type). De ontsteking stelden we af op 18° vóór B.D.P. (op dit type



motoren wordt geen variabele vervroeging toegepast) om de kans op het terugslaan van de motor bij de eerste startpogingen te verminderen. Als de motor goed zou lopen zouden we de oorspronkelijk empirisch bepaalde waarde (na vermogenstests van de originele motor in Engeland) van 34° weer instellen. We wisten niet of het olledruksysteem goed functioneerde. De Tipo 33-motoren hebben een bijzondere voeding naar de krukas: aan de voorzijde ervan is een illegalerij aangebracht waardoor de olie in het hart van de krukas wordt geperst en vervolgens naar buiten door de gaten in de hoofd- en drijfstangtappen naar de lagers wordt gevoerd. Een mooi systeem waarbij de centrifugale werking de druk ondersteunt bij naar buiten vloeien, in plaats van de vrijwel universeel toegepaste methode waarbij olie vanuit de lagergalerij in de draalende krukas wordt geperst. Maar het vereist wel een bijzonder doordachte invoer vanuit een stilstaande leiding in een draalende as.

Boven: de krukast met de olie-zuigleidingen en op de foto hieronder de voorzijde van de motor met de smeerole-invoer via de krukas.





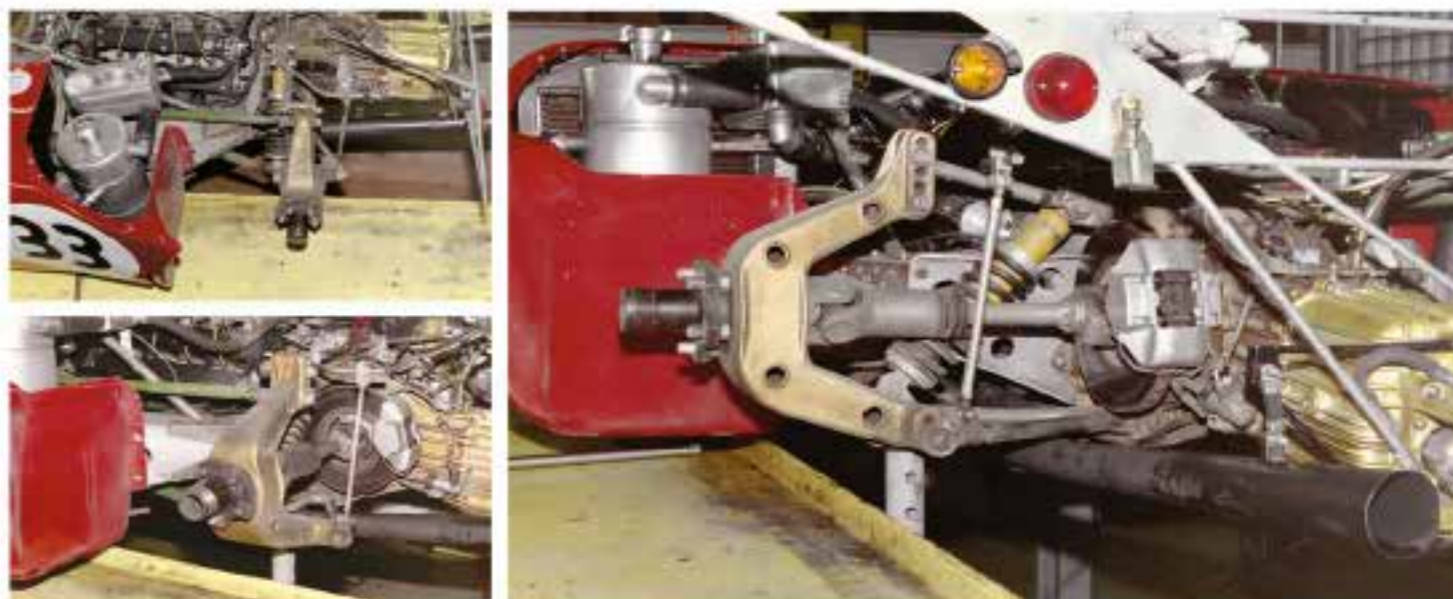
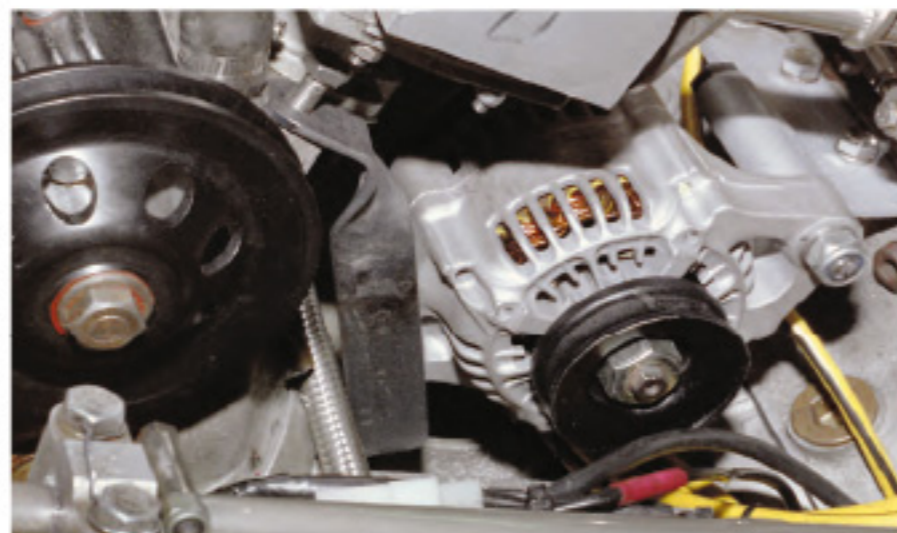
We monteerden een nieuw oliefilter, een U.F.I. 23.127.00 waarvan we de specificaties kenden: een hoge barst drukfactor en ruime doorstroming door de grote gaten. We hadden daar goede ervaringen mee opgedaan bij opgevoerde Ferrari 308-motoren. Tijdens overleg met onze opdrachtgever kwam het testen op een stationaire bank ter sprake. Helaas was onze eigen testbank nog niet volledig afgebouwd en daarbij hadden we het probleem dat er een op de Tipo 33-motor afgestemde voorziening voor de brandstofinspuiting en de ontsteking beschikbaar moest zijn. Natuurlijk zouden deze delen vanaf de auto kunnen worden verwijderd om als testmateriaal te dienen maar daar begonnen we liever niet aan. We informeerden in Italië en Engeland naar mogelijkheden voor een test. In beide landen bleek het niet eenvoudig uitvoerbaar te zijn en mede gezien de tijdsdruk die intussen mee ging spelen werd besloten de motor in de auto te bouwen en aan te sluiten.

Tijdens die inbouwfase kwamen we enkele opmerkelijk details tegen. Omdat de oliedrukmeter in een combi-instrument met de benzinedrukmeter geheel links op het dashboard was geplaatst en daardoor niet erg zichtbaar was besloten we een extra controlelichtje recht voor de bestuurder te plaatsen. De inspuitsvolgorde (door ons genoteerd tijdens de demontage, bovendien te bepalen door de posities van de aansluitnippels en de lengte van de leidingen) bleek niet overeen te komen met de ontstekingsvolgorde... Er ontbraken elektrische verbindingen met diverse instrumenten... De koppelingplaten waren gloed- en gloednieuw, zonder een enkel gebruikskrasje... Tijdens het vullen en ontluichten van het remsysteem klapte de remlichtzender uit zijn fitting van de leiding – er was een zender met M8F draad in een T-stuk met 1/4-24 UNF draad gemonteerd.

Tijdens de kennismaking met de auto, in maart 1995, hadden we geconstateerd en genoteerd dat er een vreemde 'knak' voelbaar was als het stuurwiel werd verdraaid. Dit werd nu ook onderzocht en de oorzaak werd gevonden in een smeernippel in de kruiskoppeling voorin de stuurstang, die bij een bepaalde hoekverdraaiing geforceerd werd tegen een vorkje. Ook dit werd gecorrigeerd. We hadden na deze constateringen onze bedenkingen bij de mate waarin de auto getest zou zijn... Er was geen alternator gemonteerd, dus de machine had het moeten stellen met alleen maar voeding vanuit een kleine batterij. We plaatsten een compacte unit met lichte rotor die kon worden aangedreven door de inlaatnokken van bank 5-8, die wel was voorzien van een poelle, en maakten de bedrading ervan in orde.

Foto boven: extra geplaatst een duidelijk controlelicht voor de oliedruk.

Hieronder: de nieuwe alternator op zijn knusse plaats en op de rechterpagina gereed voor gebruik.

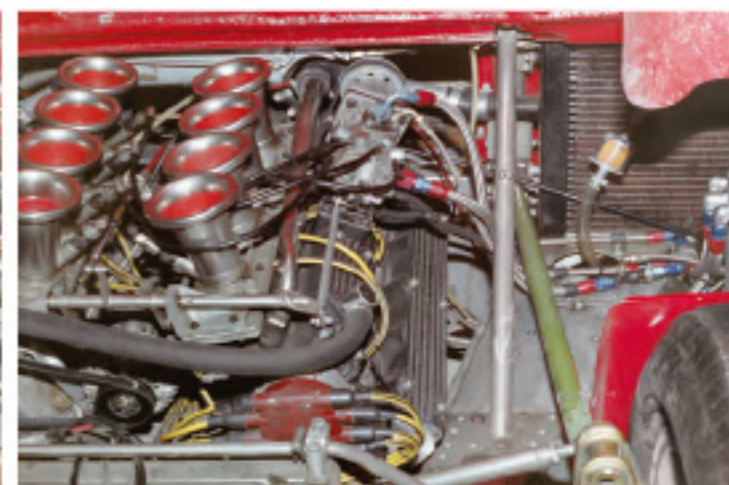


De wielophanging linksachter.

Bij het afwerken van de diverse delen van het chassis hadden we in enkele stangkoppen van wielgeleiders teveel speling geconstateerd, dus werden deze scharnieren vernieuwd. Een door spanning ontstane scheur in het L. ultraatsysteem lasten we dicht waarna we zorgvuldig beide (uit dun materiaal vervaardigde) spruitstukken en pijpen zo 'vrij' mogelijk monteerden. Ook lieten we nieuwe versies maken van de externe oliedrukslangen van de transmissie i.v.m. scheurtjes in de oorspronkelijke exemplaren. We vulden het smeersysteem met synthetische Castrol RS 10W60 waarvan 13 liter nodig was. We kozen bewust voor deze olie vanwege de snelle doorstroommogelijkheid en de daarmee samenhangende goede smering onmiddellijk na de start. Ook het koelsysteem was ruim bemeten met 18 liter waarvoor we een kwalitatief hoogwaardige koelvloeistof kozen. Voor de rem- en koppelingvloeistof namen we DOT4, we wilden (nog) geen racevloeistof gebruiken omdat we geen idee hadden hoe lang de auto nog op non-actief zou staan voordat er sprake zou zijn van circuitgebruik. Gewone remvloeistof is op langere termijn minder agressief-corrosief dan de speciale

racevloeistoffen met een hoger kookpunt (dit geldt voor de stand van zaken in 1996). Na het assembleren en completeren van de achterzijde van de auto zetten we deze op een vlakke vloer en rolden hem een aantal keren voor- en achteruit. Bij een wielophanging waarvan de draalpunten, veren en schokdempers niet in zachte materialen (zoals rubber) zijn gemonteerd kan men zonder bezwaar meteen na de montage de diverse waarden afstellen. Vervolgens voerden we een wioldrukmeter uit (met simulatie van het gewicht van een rijder van 75 kg in de stoel), het resultaat ervan was vrij zuiver evenwichtig. Ook de wagenhoogte was L/R evenwichtig en in lengterichting gezien vooraan iets meer naar voren gericht. We stelden de wielophanging als uitgangspunt vrij neutraal af, we hoefden geen circuitprestaties na te streven maar wilden een zo zuiver mogelijk uitgangspunt voor het testen van de auto hebben. Gezien de breedte en constructie van de banden (Goodyear Eagle slicks, met een diagonaal karkas) gingen we voor beperkte negatieve wielvlucht voor en achter, een tikje toesporen vóór en iets meer toesporen achter.





De motor is weer teruggeplaatst in het chassis. Linkerpagina boven, van de voorkant van de auto af gezien en hierboven twee foto's vanaf de achterkant genomen.

Het draaien en testen begint...

Enkele dagen daarna was de T 33 zodanig gecompleteerd dat we een eerste startpoging konden wagen. Met een startbatterij aangekoppeld lieten we de motor, met verwijderde bougies, enkele keren een aantal seconden ronddraaien tot we op onze testmeter een olledruk-opbouw zagen. We monteerden de bougies en sloten de ontsteking en de voeding van de elektrische benzinepomp aan. We testten de opbouwdruk van de benzinepomp en daarna spotten we met geopende inlaatschulven in alle 8 kelken een dosis Start-Pilote en probeerden we de motor aan 't lopen te krijgen. Onze eerste pogingen hadden meteen resultaat: met een forse 'volle' grauw werd het starthulpmiddel verbrand. Dat gaf de zekerheid dat de ontsteking goed functioneerde. Nu moesten we luchtballen uit de benzineleidingen pompen. We openden de schulven ongeveer $\frac{1}{4}$ van de totale slag en terwijl de motor ongeveer 5 seconden achtereen werd gestart injecteerden we benzine door de openingen, terwijl we controleerden of uit de injectoren bóven de schulven ook benzine kwam. Dit bleek na enig proberen het geval te zijn en na enkele keren aanslaan en afsterven slaagden we erin de machine aan 't draaien te houden.

Na enig doorwarmen gingen we iets spelen met verschillende toerentallen. De motor draalde fel omhoog en viel net zo snel terug, het gedrag van een racemotor met lichte bewegende delen en weinig vliegwielerwerking. Bij lagere toerentallen bleek het nodig te zijn de elektrische benzinepompen mee te laten werken (de mechanische pomp leverde pas voldoende druk boven 5.000 motortoeren).

De olledruk varieerde tussen de 3 en 6 bar. Na enkele minuten draaien speurden we met een stethoscoop rondom het distributiedeksel om te luisteren naar de tandwiel- en lagergeluiden, maar dit leverde gelukkig niets verontrustends op.

Toen het koelsysteem de temperatuur van ca. 70 °C had bereikt, zetten we de motor af en begonnen meteen met controles op eventuele lekkages. We waren blij dat we niet direct iets konden vinden.

De volgende dag controleerden we opnieuw zorgvuldig alle aansluitvlakken en verbindingen maar ook nu troffen we geen spoor van lekkage aan.

In verband met een hakerig gevoel in de bediening van de inlaatschulven controleerden we verlegden we de kabel vanaf het gaspedaal naar de motor. Voor een tweede maal startten we de motor, hetgeen nu sneller ging (omdat er geen luchtballen meer in de benzineleidingen zaten). We constateerden een gelijkmatige doorwarming van beide cilinderbanken en ook een goede balans tussen de uitstroom van beide uitlaatpijpen (drukstoten, geluid, temperatuur).

Toen de motortemperatuur opnieuw aan de 70 °C was gekomen, controleerden we bij diverse toerentallen de doorstroming door de inlaatschulven. Aan de onderlinge gasschulfoopeningen konden we niets doen, maar wel aan de synchronisatie tussen de beide schulven L en R. De verhouding tussen de beweging van de gasschulven en de inspuitverdelers, waarmee feitelijk de verhouding tussen de hoeveelheden lucht en brandstof vast lag, konden we pas zinvol controleren na de ervaringen van een stevige profrit.

Op 30 september was ik op bezoek geweest bij Teodoro Zeccoli in Imola (met wie ik daarvoor al verschillende keren contact had gehad in verband met de historie van A.T.S. in de eerste helft van de jaren '80, waar Ing. Carlo Chiti ook een rol in had gespeeld). Tijdens ons gesprek over de Tipo 33 had hij zijn agenda's uit zijn Autodelta-periode tevoorschijn gehaald en al pratend bladerde hij zijn aantekeningen na, om te zien welke notities hij bij het testen van chassis No. 019 had gemaakt. Hij kwam er één tegen in 1971, bij het testen op Balocco van auto's voor de Targa Florio. Die aantekening bevatte alleen maar de opmerking "Prova 19. Andava bene" en blijkbaar had hij het niet nodig gevonden na de vaststelling dat dit exemplaar goed reed ook maar één extra woord of cijfer eraan te wijden. Ik kon (tegenover hem zittend) wel zien dat hij in zijn agenda's

vrijwel dagelijks beknopte notities had gemaakt en het werd me wel duidelijk dat de verhalen dat Zeccoli op sommige dagen méér dan vijfhonderd testkilometers op Balocco had afgelegd niet overdreven waren. Maar ons onderzoek werd regelmatig onderbroken door bezoekers van zijn showroom en als er iemand binnen kwam legde Zeccoli zijn agenda's in een kast en sloot daarvan de deur. Ik mocht wel in zijn kantoor blijven zitten...

Na enkele uren met veel onderbrekingen waren we daarmee niet veel verder gekomen en ik had nog meer te doen die dag dus ik nam afscheid. Hij had me intussen ook de tips voor het afstellen van de wielophanging gegeven en hij beloofde me verder te zoeken naar data over dit exemplaar. Hij gaf ook aan geïnteresseerd te zijn in een zakelijke deal rond deze auto.

Mijn passage op 1 oktober 1996 na mijn bezoek aan Teodoro Zeccoli - helaas kon ik niet gaan testen in Balocco...



Het volgende hoofdstuk: een proefrit. Gelukkig was (en is) Italiauto gevestigd aan een rustige, doodlopende, straat op een bedrijfsterrein buiten de kom van het dorp Achterveld, temidden van een agrarische omgeving. Heen en weer rijden met een racewagen of kaal chassis-met-motor is daar niet zo'n probleem, hooguit klaagt achteraf een medewerker van een ander bedrijf een keer over "zo'n pokke-herrie waardoor ik aan de telefoon niets meer kon horen".

Voorzichtig ging ik met de T 33 de straat op, me goed realiserend dat ik op koude, gladde racebanden van tenminste een paar jaar oud reed. Dat wil zeggen: verwacht geen wrijving, dus geen grip... Maar we hadden geen andere wielen of banden beschikbaar. We hadden de Goodyears bewust op een spanning van minder dan 1 bar gezet, om door de wringing toch enige warmte (en wrijving) te genereren. De achterbanden vormden geen probleem, een beetje gas en ze sloegen al door. Zo kun je ze ook verwarmen...

Aan 't eind van de straat moesten de gladde voorbanden de remmanoeuvre verwerken, het ging gelukkig goed. Een paar keer slingerend heen en weer rijden leverde iets meer grip en dus vertrouwen op. Tenslotte even een diepe beweging met het gaspedaal en in de 2e versnelling knalde de wagen vooruit.

Het was duidelijk dat ons traject te beperkt was en we moesten zoeken naar een mogelijkheid om de auto uitgebreider te testen.

Het circuit van Zandvoort? Kostbare grap én het probleem van geluidsbepaling.

De RDW-baan in Lelystad? Of misschien een kazerneterrein in de regio? Amersfoort, Soesterberg, Stroe, Harskamp?

Een telefoontje met de Bernhardkazerne in Amersfoort leverde géén testmogelijkheid maar wel een ander contact op. We kwamen terecht bij de Facilitair Manager van een andere militaire basis in de regio en deze adjudant luisterde rustig naar mijn verhaal. Toen zei hij dat er misschien wel een mogelijkheid was om ons te helpen en dat hij me terug zou bellen.

Enkele dagen later belde hij Inderdaad op, met de mededeling dat we misschien op zaterdag 18 november 's ochtends vroeg de auto konden testen op hun terrein. Zijn garnizoens-commandant had als voorwaarde gesteld dat ik vooraf persoonlijk zou verschijnen om kennis te maken en mijn bedoeling toe te lichten. We maakten een afspraak voor woensdag 13 november en op die ochtend ging ik, met een mapje foto's, naar het legerkamp. Ik werd ontvangen door de adjudant en tijdens de wandeling naar het kantoor van de luitenant-kolonel vroeg hij me of ik verstand had van de Citroën Traction-Avant... Nou ja, daar wist ik ook wel iets van, maar hoezo? Het bleek dat de baas liefhebber was van dat soort automobielen en er ook een exemplaar van bezat. "Dat zal het contact wat makkelijker kunnen maken" zei de adjudant.

Bij de commandant was het gezellig. We praatten over auto's in 't algemeen, over Citroëns, over Alfa's en over races. Toen kwamen de foto's op tafel en ik kreeg het benauwd toen de opmerking werd gemaakt dat 'dat rode ding' waarschijnlijk wel héél anders zou klinken dan hun tanks. Op de vraag of het een hard geluid was antwoorde ik dat het vooral een hóóg geluid was, een soort gejack. En vooral een móóí geluid...

De heren lachten een beetje en toen kwam de adjudant met de concrete afronding.

Hij vertelde dat a.s. zaterdag enkele vakmensen, zijnde niet-militairen, op het terrein zouden komen in verband met reparatie-werkzaamheden aan gebouwen. Dan was er sprake van een afwijking in de 'normale' status van het terrein en waren enkele standaardbepalingen buiten werking gesteld. Zodoende konden zij mij dan ook van dienst zijn, door toegang te verlenen en toestemming te geven tot het gebruiken van wagen op het terrein. Tevens zouden ze dan zorgen dat op die plekken geen andere activiteiten plaats zouden vinden. We zouden tussen 08.00 en 11.00 uur terecht kunnen.

Mijn voorzichtige vraag over geluidsoverlast werd weggewuifd. Er waren geen kosten verbonden aan deze medewerking, wel moest ik een vrijwaringsverklaring ondertekenen en een paar mooie foto's als herinnering waren altijd welkom.

Blij reed ik naar Achterveld terug. Ik verwtigde de vertegenwoordiger van de eigenaar van de T 33 van de gemaakte afspraak en hij beloofde dat hij zaterdag naar de testlocatie zou komen. Al onze medewerkers wilden er bij zijn en sommigen wilden hun kinderen mee nemen. Ik belde voor de zekerheid nog even met de adjudant om te vragen of er een beperking aan het aantal toeschouwers was maar hij antwoordde dat ik dat zelf maar moest uitzoeken. We zouden als één groep in één keer door de wachtpost worden toegelaten, daarna was het mijn eigen probleem als het publiek me in de weg zou lopen...

GARNIZOENSREGELINGEN GARNIZOEN AMERSFOORT
HOOFDSTUK : IN- EN EXTERNE BETREKKINGEN
ONDERWERP : VERKLARING VAN VRIJWARING EN VERGOEDINGSPLICHT

VERKLARING VAN VRIJWARING EN VERGOEDINGSPLICHT

AANVRAGENDE INSTANTIE:

Naam : *De. F. v. d. V. v. d. V.*
Adres : *De. F. v. d. V. v. d. V.*
In deze krachtens vertegenwoordigd door ondergetekende:
Naam : *J. v. d. V. v. d. V.*
Adres : *J. v. d. V. v. d. V.*
Functie : *J. v. d. V. v. d. V.*

- Verklaart:
- 1e dat hij de medewerking van de Koninklijke Landmacht heeft ingevraagd voor: *Mededelingen... terrein... voor...*
 - 2e dat hij er zorg voor zal dragen, dat alle bezake verzekerde/verzekeringen vóór de *16.11.96* (datum) zijn verzekerd;
 - 3e dat hij zich verbindt tot vergoeding van alle aan de staatsverzekering verbonden kosten;
 - 4e dat hij alle schade, het inbegrip van die voortvloeiende uit dood of letsel, door de Staat der Nederlanden (i.c. de Minister van Defensie) en zijn personeel (waaronder begrepen personen onder zijn opdracht/bevel) in verband met onderzochte activiteiten/verzekeringen, zal vergoeden, waarbij de schade is ontstaan door opeet of grove schuld van de Staat der Nederlanden dadelijk zijn personeel;
 - 5e dat hij afstand doet van alle aanspraken jegens de Staat der Nederlanden en zijn personeel in verband met de onderzochte staatsverzekering activiteiten en de Staat der Nederlanden en zijn personeel in het verband vrijwaart tegen aanspraken van dergelijke (waaronder beide begrepen zijn personeel), van rechtsvervalsingen en rechtsdreders, tenzij sprake is van opeet of grove schuld van de Staat der Nederlanden dadelijk zijn personeel;
 - 6e dat hij de onder 2e, 3e en 4e bedoelde kosten en schade binnen 14 dagen na datum van de factuur zal voldoen op de wijze zoals in de factuur zal worden aangegeven en hiervan schriftelijk kennis zal geven aan de commandant van *Garnizoen Amersfoort*;
 - 7e dat hij de wijze van uitvoering van de werkzaamheden, zoals deze door de commandant van het bevel de werkzaamheden bepaalde personeel wordt bevestigd, aanvaardt, het door die commandant oordeel gevende hulpmateriaal, hulpmateriaal en verbruiksmateriaal beschikbaar zal stellen en zijn, door die commandant in het belang van de werkzaamheden en de veiligheid gegeven aanwijzingen zal opvolgen of doen opvolgen;
 - 8e dat het hem bekend is dat de uitvoering van de werkzaamheden, zonder opgave van redenen en zonder schadevergoeding kan worden uitgesteld, geschorst of zelfs voltooid bevestigd.

te *Soesterberg*, op *13.11.1996*
Handtekening: *[Handtekening]*



's Middags draaiden we nog een test-cyclus af, nu met het ontstekingstijdstip op 34° vóór B.D.P., met opwarmen van de motor en een korte proefrit. We troffen nog steeds geen spoor van lekkage aan. Wel had ik bij het rijden gemerkt dat de 3e versnelling niet in te schakelen was, niet vanaf 2 naar boven, niet vanaf 4 naar beneden. We besloten daar nu geen werk van te maken omdat we de auto rijklaar wilden houden. De vrijdag erna laadden we diverse testmeters, gereedschappen en jerrycans benzine in de bus en laadden de T 33 in een van Ferrari Import Kroymans geleende gesloten aanhangwagens.



De voorbereiding van de testrit: het opwarmen van de motor en het afplakken van luchtopeningen. Foto's testrit: Niek van Paassen

De climax... 's Zaterdagmorgens vroeg was het koud en enigszins mistig toen we met onze bijzondere lading en een aantal toeschouwers op het kazerneterrein arriveerden. Na het uitladen van de auto en onder het opwarmen besloten we de luchtinlaat voorin gedeeltelijk af te plakken om redelijk snel een goede werktemperatuur voor



de motor te bereiken. Nadat ik met de adjudant in een andere auto een rondje ter verkenning van de terreinmogelijkheden had gemaakt, koos ik voor een buitenring en doorsteek van een groot parkeerterrein, een vorm van een vierkante 8, dat vol stond met wit gespoten manschappenwagens en tanks, alle voorzien van U.N. letters - voor Nederlandse bijdragen aan activiteiten van de Verenigde Naties in brandhaarden in de wereld. En ik wilde een daarmee verbonden weg gebruiken die enigszins omhoog liep door bosjes en naar een grote wasplaats leidde, dat vormde een mooi keerpunt. Zo kon ik op het parkeerterrein proberen wat warmte in de banden te rijden en op het lange stuk (ca. 800 meter) even het gas erop zetten. Overal was het wegdek in nette staat.

De motor sloeg vlot aan en het opwarmen begon. Toen we op de beide temperatuurmeters van de koppen (2 aparte meters, aangestuurd door 2 aparte zenders) de naalden tussen de 60 en 80°C zagen bewegen, maar de centrale temperatuurmeter nog steeds niets aangaf, besloot ik te gaan rijden.





Inmiddels was de mist verdwenen, scheen de zon en was het rond de 5 °C. Ik draaide rustig enkele rondjes linksom en rechtsom over het parkeerterrein en toen ik voelde dat de motor begon door te warmen kon ik iets meer toeren maken. Ik had ook het gevoel dat de banden wat grip kregen en ik besloot het rechte stuk te gaan 'nemen'.

Onder gejuich van het publiek kwam ik het parkeerterrein af en draaide tussen de bosjes de weg omhoog op. Van de 2e naar de 4e versnelling ging soepel. Doorrijden met iets variatie tussen 5.000 en 8.000 toeren en ik was bij het keerpunt. Terug naar 2, zelfs naar 1 en weer het rechte stuk op, naar beneden. Daar aangekomen opnieuw een linksom-rechtsom rondom het parkeerterrein waarbij ik merkte dat het chassis voorspelbaar reageerde en alle bewegingen via zitvlak en handen (stuurwiel) helder doorkwamen. De remmen werkten ook goed.

Terug naar het rechte stuk. De naald van de L. 'cilinderkopmeter' stond tegen de 80 °C, die van de R. meter slingerde heen en weer terwijl de centrale temperatuurmeter nu de wijzer rond de 70 ° had staan. De olledruk was bij 4.000 toeren ca. 5 bar.

Iets meer gas, resulterend bij af en toe doorslaande wielen na overschakelen. Voorzichtig, oude banden, nog te koude banden... Keren op het eindpunt, waarbij één keer een test van de werking van het sperdifferentieel, terug naar beneden, parkeerterrein rondrijden, remmen na een korte sprint en met plotseling verstijvend hart voelen hoe de voorwielen blokkaren en de korte neus van de Tipo 33 doorglijdt, recht op de grote wielen van een massief wit manschappenvoertuig af... Remmen los, voelen dat de wielen weer draaien en óm dat stuur, gelukkig ging het net goed (en was het buiten het zicht van m'n toeschouwers...).



Iets rustiger weer het rechte eind op, daar kon ik intussen wel redelijk probleemloos gas geven, hetgeen schakelen van 2 naar 4 bij 7.000 toeren betekende, met af en toe een doorloop naar 8.000 en vervolgens doorschakelen naar 5 en 6. Bij het afremmen hanteerde ik nu wel een ruimere marge, ook al kreeg ik het gevoel dat de banden langzaam maar zeker iets betrouwbaarder werden.

Maar één les uit het testen van auto's voor race-doelinden is me altijd bijgebleven - als je denkt dat er nog wel een schepje bovenop kan doe dat dan met je eigen voertuig, niet met het eigendom van een ander. Daarom besloot ik te stoppen met de test en de auto ongeschonden terug te brengen naar het startpunt.

Mijn opdrachtgever en medewerkers waren benieuwd naar mijn ervaringen en naar de staat van de auto, waarmee ik tussen

de 20 en 30 minuten had mogen spelen. Dus de achterkap eraf en meteen intensieve controle van allerlei aansluitingen en zichtbare deksels. De motor zag er schoon uit, de motorolie en koelvloeistof waren blank en zilver, nergens een spoor van lekkage. Tijdens het accelereren het rechte stuk op hadden de medewerkers geen rookvorming geconstateerd.

Ik maakte aantekeningen van mijn bevindingen:

- ☛ Instrumenten controleren (temperatuurmeters, voltmeter)
- ☛ Hakend gedrag van toerentellernaald
- ☛ 3e Versnelling niet inschakelbaar

Maandag 18 november zetten we de auto op een hefbrug en inspecteerden de onderzijde. Ook daar zag alles er goed uit, geen spoor van olie of koelvloeistof. We konden vaststellen dat na heel veel gedoe het doel was bereikt.





Postscripta

1. Chassis AR 75080 "019" - Motor 105 80 00 ... -
Transmissie 105 80 13

2. Bij het uitzoeken van de historie van een racewagen moet je altijd de feiten kritisch beoordelen. Op 8 november 1998 ontving ik een fax van Teodoro Zeccoli waarin hij een opsomming gaf van de wedstrijden waarin "019" zou hebben gereden (zie kopje). Hij reageerde niet toen ik hem daarna benaderde met de opmerking dat Autodelta in 1971 niet aan de 24 Uren van Le Mans had deelgenomen.

3. Een aantal jaren geleden werd ik verrast met een beschrijving van "019" in het boek Alfa Romeo Tipo 33 van Peter Collins & Ed McDonough (Dorchester, 2005), twee auteurs van wiens artikelen in Auto Italia ik al vele jaren heb genoten. In 't bijzonder herkende ik de beschrijving van McDonoughs testervaring op pag. 177 met de woorden "...The V8 engine was a bit fluffy until warmed up, and pulling out onto the circuit, the gears and steering all felt hard work. As soon as there was some heat in the tires, however, a transformation took place and suddenly I was in charge of a large and powerful kart..." Mijn Impressies van 16 november 1998 kwamen weer helemaal naar boven.

4. Werkzaamheden aan dit soort auto's ('met een verhaal erachter') zijn onvoorspelbaar en qua omvang soms niet in te schatten. Zoals ook uit de hierboven beschreven geschiedenis kon worden opgemaakt is er vaak veel tijd nodig voor het achterhalen of laten vervaardigen van onderdelen.

Ter indicatie:

Vanaf in ontvangstname in maart 1995 t/m aflevering in december 1998 zijn er 465 uren arbeid geïnvesteerd (hierin ook begrepen een aantal uren van reilactiviteit in Italië, communicatie met betrokkenen, uren achter de tekentafel). Dat kwam, met een gemiddeld uurtarief van Hfl. 93,- incl. 17½ % OB, neer op 43.245,- gulden.

De overige kosten (alle incl. OB): Het gieten van twee distributiedeksels kostte 3.102,- gulden. De bewerking van één deksel tot montageklaar product leverde een factuur op van Hfl. 12.010,- en aan overige uitbestede werkzaamheden (Instrumenten, olieslangen, speciaal draalwerk) waren we Hfl. 432,- kwijt.

Het totaal aan materialen, inclusief vloeistoffen en benzine, kwam uit op 4.315,- gulden en de laatste post op de nota was voor de kosten van telefoon, fax, verzendkosten, kilometers in Italië en Nederland, samen 1.331,- gulden.

5. De foto's van de testrit op het kazernetterrein zijn genomen door Niek van Paassen. Niek was onze chefmonteur en had tientallen jaren sleutelervaring toen hij in 1987 de gelederen van Italauto kwam versterken. Hij genoot van klussen waarbij veel geïmproviseerd moest worden, zoals beschreven in dit verhaal.

In Jul 2004 ging hij met pensioen, maar kon daar slechts kort van genieten - In februari 2009 stopte zijn eigen motor voorgoed en kon geen enkele reparatie meer helpen. Het hierbij afdrucken van zijn foto's is ook een vorm van herinnering aan deze begaafde en betrokken technicus.

Kees van Stokkum

06-11-1998 11:05 DA TURBOSPORT S.P.A. 14018 0 3603742402267 P. 01

Comunicazione FAX
06-11-1998 11:05

Turbosport s.p.A

TRAMMISSIONE TELEFAX

DESTINATARIO	ITALAUTO KEES VAN STOKKUM (HOLLAND)
ALLA C.A. DEL	SIG. KEES VAN STOKKUM
DATA TRANSMISSIONE	06.11.1998
NUMERO PAGINE	1
MESSO DA	ZECOLI TEODORO

IN riferimento al Suo fax e alla Sua telefonata del 02.11.1998 sono a fornirLe le seguenti informazioni:

La autovettura ALFA ROMEO 750/30-019 ha effettuato nel 1971 le seguenti corse:
- La Targa Florio - La 1000 KM di Monza - La 1000 KM del NORDOSTRIMO - Gran Sesi
- La 24 ore di Le Mans - La 100 KM Internazionale di Imole - La 1000 KM di Buenos Aires.

Si sono alternati alla guida veri piloti ufficiali della Autodelta:
Zecoli, De Adamich, Stocelen, Hozonen, Van Lemp, Elfort, Peccarolo.

La vettura non ha mai subito incidenti strutturali.

Rimango a Sua completa disposizione per eventuali ulteriori chiarimenti e mi coglie l'occasione per porgere distinti saluti,

Zecoli Teodoro

Via Dante, 101
14018 Turin, IT

TELEFONO
011-411111

Numero Verde
800-011111

Informazioni
011-411111

Centro Fax
011-411111

TURIN - I.V.A.
011-411111

WUDD NUMERO TAXI (0642) 642178