

AUTO

VISIE

**PROEFRIT
IN DE TOEKOMST**



VIERDEURSVOLBLOED



**WERELDKAMPIOEN
MOTORMAKER**

TEST TOYOTA CELICA



Rijden met de Ritmo Abarth

at Ritmo Abarth 125 TC, een hele mond vol. Het is niet alleen de snelste Ritmo is die Fiat maakt. De in nauwe samenwerking met Abarth geconstrueerde wagen biedt vele mogelijkheden voor de enthousiaste rijtoegebruiker. Wat ons doet voorspellen dat deze Ritmo Abarth" nog heel wat stof zal doen opzien. Vooraleerst moeten we hopen dat de Nederlandse Fiat importeur het ding ook naar Nederland haalt. Want dat is hij zeker waard.

ario Abarth, een roemrijke naam. Een in Italië gevestigde onderneming, die vooral Fiats in zijn opvoertalent liet profiteren. Talloos zijn die modellen die hij eerst zelfstandig, en later binnen de Fiat organisatie ontworpen. De oude meester is niet meer, maar zijn naam heeft nog steeds een fantastische (uitlaat-)klank.

Warm hart

De firma Abarth is nu volledig onderdeel van de Fiat organisatie, en men houdt zich er anderszins bezig met het werken en opvoeren van Fiat modellen voor wedstrijd-gebruik. Met de Ritmo Abarth wordt een wat groter publiek aangesproken, want men heeft het oornemen om maar liefst 300 wagens per jaar te produceren. Dat betekent onder andere dat dit model probleemloos in de nieuwe Groep N homologeerd zal worden. Minimum productieaantal (000 per jaar.)

edereen die snelle auto's een warm hart toedraagt, zal wateren bij het vernemen van de specificaties van dit model. Dwaars voorin heeft men de lichtmetalen dubbelnokker uit het Fiat-huis geplaatst, in de twee liter-uitvoering. Door wat gekittel van Abarth levert die motor (bekend van de 124 Coupé) de Lancia Beta en dergelijke) 125 paardkrachten, wat we tegenwoordig 92 kW noemen. Nog mooier dan dat gegeven is de koppelkromme, die werkelijk opvallend vlak is voor zo'n sportieve auto.

Dat betekent dat men rustig kan rondtoekken in een hoge versnelling, zonder dat de motor protesteert. Maar het

verhindert deze krachtbron niet om met graatte naar het rode gebied van de toerenteller te vliegen. Wonderschoon. Om dat vermogen ook op verantwoorde wijze aan de voorwielen over te brengen, liet menZF vijf versnellingen maken, die keurig in het gewone Fiat versnellingsbakhuis passen. Dat die overbrengingen goed gekozen zijn, verbaasde ons niet. Wel dat de wagen zo gemakkelijk schakelt, wat bij potente voorwielandrijvers nog wel eens een probleem kan zijn. Om zulke zorgen te voorkomen werd de tweeliter keurig in twee richtingen verankerd, waardoor het kantelen bij gas geven of loslaten verdwenen is. Mede daardoor zijn de eerste vier versnellingen altijd direct te vinden. Alleen de „vijf" vroeg enige gewinning.

Mooie benen

Hoewel het koetswerk nauwelijks werd veranderd, moest het onderstel uiteraard wel worden aangepast aan het forse vermogen. De veerpoten voor kregen een progressieve veer en een negatieve schuurstraat, terwijl ook de stabilisatorstang dikker werd. Achter maakte de dubbele dwarse bladveer plaats voor een enkele die ook een progressief karakter heeft. De wagen wordt standaard geleverd met lichtmetalen wielen en Pirelli P6 banden in de kloekmaat 185/60 HR 14. De schijfremmen vóór zijn van het ventilerende type, terwijl de bekraftiging werd versterkt. Mede daardoor kunnen een harder type remblok gebruiken, zonder dat de pedaaldruk overdreven toe-

nam. Het remsysteem achter - waar de gebruikelijke trommels te vinden zijn - bleef in principe gelijk. Zeker in dit geval, waar bijna „alles" voorin gebeurt, geen onterechte zuinigheid.

Het koetswerk zelf verraaft op bescheiden wijze dat het hier om een speciaal model gaat. Voor is de kunststof beplating wat naar beneden doorgetrokken in een spoiler en onder de achterruit bevindt zich een lucht-stuwdam.

Als belangrijkste onderdeel van het sportieve interieur valt het zeer complete dashboard op. Naast de twee grote klokken, tref men er metertjes voor tankinhoud, watertemperatuur, acouclading, olie druk en -temperatuur aan. Een - helaas digitaal - tijd klokje is ook niet vergeten. Vanuit de zeer behoorlijke stoelen heeft men een goed overzicht over het dashboard, en met de verstelmogelijkheden van stoel en stuur kan men gemakkelijk de juiste zit vinden. Goed detail; de voorstoelen glijden naar voren als de rugleuning wordt omgeklapt, zodat de achterbank gemakkelijker te bereiken is. De leuning van de achterbank is in twee delen neerklapbaar, zoals tegenwoordig gebruikelijk. De uitstelbare zijruitjes achterin zijn standaard. De kofferruimte wordt aanzienlijk verkleind door de plaatsing van het - eveneens lichtmetalen - reservewiel, dat voorin niet meer weg te werken was. Persoonlijk zou ik liever een „thuiskomer" voorin gehad hebben, dan deze hap uit mijn bagageruimte. En als het vanwege een gunstiger gewichtsverdeling is gedaan, dan zou de accu wellicht ook soclaas kunnen bieden. Fiat's argument dat het reservewiel in de motorruimte de luchtstroom daar verstoort, gelooft ik eerlijk gezegd maar nauwelijks.

Aan de rol

Op de weg gedraagt de wagen zich zoals we dat van hem verwachten. De toch nog vrij zware neus bepaalt in hoge mate het rijgedrag. Het is zaak die neuspuntig de juiste kant op te sturen, dan volgt de rest van-

zelf wel. Opgemerkt moet worden, dat de wagen geen moeite heeft met het volgen van de hem opgelegde koers. Hij geeft - gelukkig - wel wat reacties in het stuur bij onveiligheden in de weg, maar je voelt je voortdurend meester van de situatie. De route die wij met de wagen volgden was te kort om alle extreme situaties te beproeven, maar we maken ons over het weggedrag van deze Ritmo Abarth geen enkele zorg. Het comfort is voor een dergelijke auto goed, meer kan je er feitelijk ook niet van verwachten. Hij wordt gekocht op zijn prestaties, en dat comfort krijg je op de koop toe. De remmen zijn ook bij zwaar gebruik perfect - een oude Fiat-faan wordt ermee hoog gehouden. Dat de motor verbluffende prestaties levert, behoeft geen betoef. De Abarth is een GT-eter bij uitstek en juist die auto stond al lang op eerzame hoogte. De fraaie tweeslachtigheid van goede trekkkracht onderin en grote toerengraagte daarboven maakt deze fraaie motor tot een zeer goede keus voor deze wagen. Als enig wenspuntje blijft inspuiting over, maar mogelijk erwijs komt die uitvoering ook nog. Laten we in elk geval hopen dat dit model naar Nederland komt.

Ric van Kempen

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR	4 cil., 1,6 liter (overliggerende nokkenassen, driesch. velerij geplaatst)
oil. inhoud	1,956 cm ³
boring x slag	84 x 90 mm
compr. verh.	9,65 op 1
versnogen	91,3 kW (125 pk) bij 5800 t/m ³
koppel	17,6 Nm (17,5 mkg) bij 2500 t/m ³

VERSNELLINGS-BAK

OPHANGING	5 versnellingen
voor	McPherson veerpoten, stabilisator
ophanging achter	dwars bladveer, tringangs

REMSEN

voor	geventileerde schijven
achter	trommels
handen	op de achterwielen

MATEN

l x b x h	284 x 160 x 137 cm
max. laad. neg.	980 kg
max. toelaatbare massa	1510 kg

PRIJS

Fiat Ritmo Abarth	incl. btw (verbaarl)
	± 27.000 - 1.28.000