

# ROADTEST



# CARLO'S ERFENIS

**V**roeger, een jaar of vijftien, twintig geleden, had je dus Coopertjes en Abarthjes. Meer niet, als je tenminste een snel gebruiksaftooje wilde voor de weg en de sport. Een Coopertje had voorwiel aandrijving en het geesteskind van Grand Prix constructeur John Cooper op basis van de Austin mini snerpje met ongelooflijke snelheden door de bochten. Bij Abarthjes stonden achter de motorklep- pen altijd open voor een betere koeling, want de op Fiat 500 gebaseerde en door de Turijnse pk-lovensaar Carlo Abarth geprepareerde wagentjes deden het heel eigentijds met de motor achterin. Dat had als bijkomend voordeel een korte uitlaat, die meer brulde dan snerpje en zo had je voor- en tegenstanders van beide categorieën. Met vijftig, zestig pik haalde je wel 145 km/uur en met wat extra geld op zak kon je ook nog naar Henk van Zalinge gaan, of Ed Swart, die er nog wat extra's uit peusterden. Maar jaren vervolgen, de Coopertjes verdwenen en Carlo Abarth overleed een paar jaar geleden. Een nieuwe tijd diende zich aan, gekenmerkt door wat Amerikanen noemen „Badge engineering“, Brederse velgen, een andere uitlaat en je had een sportief model. Sommige, voorheen nooit sportieve merken als Renault en VW namen intussen het vaandel van de Coopertjes en Abarthjes over, met Alpines en GTIs. Turbo's zorgden voor veel extra maar weinig nerveus vermogen en milieueisen deden de rest: het snelle individualistische raspaardje van toen leek dood, de tijd waarin de dertigers van nu hun eerste eneroverende auto-ervaringen opdeden komt zelfs over als pre-historie. Wie is niet geneigd dat als bewijs voor de Grote Vervalking aan te halen? De meesten denken er zo over, maar kennelijk bleef er een vraag naar bijzonder sportieve gebruiksauto's.



Fotografie: Pieter E. Kamp

Zoals gezegd: VW pikt sinds de VW Golf al een fors graantje mee van die markt met een GTI-model. Fiat liet die voor haar toch historisch gezien belangrijke markt liggen. Tot de komst van de Ritmo Abarth. Bijna twee jaar geleden in 125 pik uitvoering voor alleen de thuismarkt, nu ook te koop in Nederland als de verbeterde 130 TC, die voor knap 29.000 gulden geleverd wordt. Is het een Ritmo met een embleem of kunt u er weer - net als vroeger - warm voor lopen bij het aanhoren van motorgeronk alleen al?

## Van buiten Fiat, binnenin een echt Abarth hart

Het recept dat Fiat hanteerde is als vanouds. Een standaard seriemodel, waaraan met enige zorg mechanische wijzigingen zijn doorgevoerd met het oog op een doelmatig sportief gebruik. Achter vele niet standaard uitznede details van de Ritmo Abarth zit, dus iets dat

echt afwijkend is. Men opente daartoe de motorkap, die u het zicht verschaft op de reeds jaren bekende dubbelnokken motor van twee liter inhoud. Twee dubbele Solex carburateurs geven al een indicatie dat er iets bijzonders aan de hand is, want welke fabrikant monteert heden ten dagen nog zulke klassieke gasfabrieken, terwijl er zoveel injectiesystemen voor handen zijn?

De eerste keer start je de motor netjes met de choke; gauw heb je echter door dat in de vroege ochtendkoude de bereidwilligheid van de motor om aan te slaan zo groot is dat de choke buiten bedrijf blijft en een paar trappen op het gaspedaal (om zo met wat benzine uit de acceleratiepomp het mengsel te verrijken) voldoende zijn om de motor tot leven te brengen. Zelfs met koude motor is de reactie op het gaspedaal een verrassing, een openbaring en het wekt nostalgische gevoelens op uit de tijd waarin een sportmotor meteen deed, wat de

gasvoet wilde reageren. De verklaring daarvoor is simpel al leek het een vergeten idee. Fiat monteerde niet zomaar wat snelle nokkenassen en andere carburateurs, nee, het vliegwiel werd wat lichter gemaakt, de krukas kreeg extra aandacht tijdens het uitbalanceren en de gesmede zuigers zijn licht en sterk. Dit alles wordt op een aparte lijn in de oorspronkelijke Abarth fabriek aan de Corse Marche 36 in Turijn geassembleerd. De naam Abarth op de Ritmo is dus een waarborg voor originaliteit; hoedt u voor namaak!

Uit het voorgaande kunt u waarschijnlijk wel een mening over deze motor opmaken. De tweeliter machine levert met zijn 130 pk eigenlijk niet zo gek veel specifiek vermogen; doch de manier waarop de prestaties tot stand komen is zo goudeerlijk en klassiek dat je er toch een beetje bij gaat zitten zingen als een langzame auto moet worden ingehaald of u een stoplichtsprint wilt winnen. Opvallend rustig lopend bij lage toerentallen, smeug doordraaiend naar een toertje of 4000 en daarna een nog steeds geleidelijk oplopen van de vermogenskromme tot moeiteloos 6000 toeren en meer. Intussen accelereert je in meer dan 9 seconden naar 100 km/uur en dat is vlog. Moet er geschakeld worden, dan valt het toerental dankzij het licht

draaiende mechaniek in de motor rap tot stationair terug, om vervolgens weer flitsend te reageren op een beweging van het gaspedaal. Een raskarakter uit de zestiger jaren inclusief een goed mechanisch geluid en ook wel eens een net niet zuiver overnemende carburateur in de middelste toerenregioen, want dat hoort er een beetje bij. Maar alles uitgevoerd anno 1984, dus met een redelijk benzineverbruik (zeg maar tussen de 1 op 9 en 1 op 11 bij een heel snelle of gewoon vlotte rijstijl), een beschaafde uitlaattoon en toch ook schone uitlaatgassen, want anders was de auto nooit goedgekeurd geworden voor EEG-verkoop. Of de Abarth in deze vorm het komende loodvrije benzinetijdperk zal overleven is wat dat laatste betreft de vraag, maar je zou ook kunnen zeggen dat deze auto een van de laatste kansen biedt nog een dergelijk stukje Italiaanse motortechniek te bemachtigen.

### Vijfbak van ZF met sterker binnenwerk

Een veelgemaakte fout uit het verleden is het monteren van snelle motoren in een niet voldoende aangepast onderstel. Een ook in andere dan motorische opzichten aangepast on-

derstel scheidt echter een goede basis voor een rassuto als de 130 TC. De versnellingsbak kreeg bijvoorbeeld een tandwielstelsel plus synchronisatie systeem van ZF mee, het mechanisme dat in rally-auto's sporen verdiende. De bak blinkt daarmee niet uit door een nauwkeuriger schakeling dan bij de gewone Ritmo; het is een beetje „zoeken”, zelfs als je het boefje om van „5” naar „4” te schakelen onder de knie hebt. Ook hoor je de tandwielen bij lage toeren hun (voor ZF) typerend zagnende geluid maken, al heeft Fiat dit aardig weten te dempen. Het ZF mechanisme komt pas ten volle tot zijn recht als snel wordt geschakeld, want dan voel je als het ware dat een duidelijk sterker mechanisme in de bak huist. De synchronisaties verwerken de toerenverschillen sneller en effectiever. De koppeling gaat een beetje zwaar, laten we zeggen dat zoiets bij het wat ruige wagengedrag hoort. Want in meer dan een opzicht hebben de mechanische wijzigingen tot een vrij spartaans karakter geleid. De vering is niet alleen verlaagd en stugger gemaakt, ook de geometrie van de ophanging onderging aanpassin-

gen. Vóór en achter zitten stabilisatorstangen en de brede lichtmetalen veigen dragen dit banden. Voorts zit achterop een functionele en tevens eigenzinnig gevormde spoiler die in combinatie met de voor-spoiler voor extra aerodynamische stabiliteit moet zorgen. Spatbordverbreeders zijn zeker vóór een noodzaak, aangezien de Abarth echt breed op zijn schoenen staat.

Al die ingrepen hadden tot doel het forse vermogen vooral ook op geciviliseerde manier op de weg te brengen. De sterke kant van het onderstel is daardoor niet alleen een voor-spelbaar stuurgedrag zonder overhellen van enig belang en een inderdaad opmerkelijke stabiliteit op hoge snelheden, want de 130 TC loopt moeiteloos naar de 190 km/uur.

Het is vooral de geringe gevoeligheid voor aandrijfreacties op het stuurkarakter. Alleen in de eerste versnelling moet het stuur goed worden vastgehouden wanneer vanuit een bocht wordt geaccelleert, anders zou het - met name als een van de wielen op een wegdek met weinig adhesie doorslaat - uit de hand kun-





nen slaan. In de tweede en hogere versnellingen komt dat verschijnsel echter al niet meer voor. Tevens valt er weinig te bespeuren van een reactie in het (overstuur) karakter in snel genomen bochten als een gaspedaal wordt losgelaten. Het is voelbaar met direct daarop volgend - bijna automatisch - een kleine terugstuur correctie. Een achterwielje optillen in een snel genomen bocht doet de Ritmo niet (meer). Het directe en bij lage snelheden vrij zwaar te hanteren stuur wordt naarmate de snelheid toeneemt wat lichter en daarmee fijn doseerbaar, al vraagt de Ritmo dankzij zijn „strakke” wielophanging in een snelle bocht toch niet om van de nerveuze of overdreven stuurreacties. Eenmaal ingestuurd volgt de auto zijn koers.

Alle wielophangings-modificaties hadden echter duidelijk een optimale stabiliteit en bochtvastheid ten doel, want comfort is op de tweede plaats gekomen. Rijdend over een snelweg of in de stad maakt niet uit, oneffenheden, groot of klein, worden effectief maar abrupt geabsorbeerd. Het verbaasde ons inzamen dat Fiat deze razendsnelle 130 TC Abarth achter nog gewoon met trommelremmen uitrust, vervolgens bleek hun werking niettemin ook verrassend goed met kennelijk iets ander rembek materiaal dan bij de gewone Ritmo's getuige de hogere pedaaldruk en het haast niet voorkomen van fading. Het stabiele remmen lag in de lijn der verwachtingen met het genoemde onderstel.

## Geraffineerd van buiten, sober van binnen

Om te zien is de Fiat Ritmo Abarth een snoeplie: spatbordverbreeders, lekker brede wiel en banden, de optisch snelheid uitstralende, lager op de veren staande en iets achterover hellende carrosserie, de spoilers vóór en achter plus voorop het Abarth embleem dat de lading dus dekt. Ter voorkoming van windgeruis en als aerodynamisch hulpmiddel zitten er winddeflectors op de zijruiten, precies diezelfde, welke op de Ritmo - Energy Saving zitten! Ze houden de zijruiten vrij van water als het regent, maar ontnemen een vrij uitzicht als het 's morgens heeft gevoren of als in stadsverkeer regendruppels er op blijven liggen. Voor ons mogen ze er om die reden vanaf, al hebben ze hun functie.

De uitmontering van binnen is wel compleet doch mist het raffinement dat een Italiaan toch zo typeert. Natuurlijk, er zit een sportstuurwiel in dat in hoogte verstelbaar is. Het dashboard is ook compleet met instrumenten, die wij altijd essentieel achten in een sportieve wagen en dat zijn naast de toerenteller ook een olietemperatuurmeter en oliedrukmeter, laatstgenoemde is echter onzichtbaar achter de dikke stuurwielrand geplaatst. Het gaspedaal heeft een vreemde, asymmetrische ronde vorm met perforaties, hetgeen er niet alleen erg sportief uitziet doch tevens de mogelijkheid verschaft tijdens terugschakelen

tussengas te geven en te remmen. „Heel and toe” heet die in Engeland ontsane term. Met een iets lagere grondafstelling van de rempedaalslag zou het nog beter tot zijn recht komen. De stoelen, ja, die vormden een soort struikelblok in de beoordeling van de Ritmo 130 TC. Ze hebben ruime verstelmogelijkheden, dat wel, en hun comfort is zelfs zodanig dat een deel van de stugge vering er soms door lijkt te worden gecompenseerd. Maar echt goede steun - ook zijdelings - geven ze niet en hun bekleiding doet sober, bijna ouderwets aan, want het bestaat uit een soort geperforeerd kunstleer, zoals dat tien jaar geleden in auto's zat. Met andere woorden: in deze Ritmo Abarth met zijn zowel smakelijke uiterlijk als delicate techniek zouden van huis uit een stel Recaro of Scheel stoelen moeten zitten, met die geraffineerde bekleding zoals andere Fiats dat tegenwoordig kennen. En nu we toch opmerkingen maken: misschien dat Fiat - nadat zij de mechanische componenten van de 130 TC zo nauwkeurig heeft geassembleerd - ook met evenveel aandacht de carrosserie en het interieur kan monteren. Zeker met een forse rijstijl en mede als gevolg van de niet bepaald soepele vering zwellen aanvankelijk onschuldige kraakjes en piepjes al gauw aan tot forse rammels. Een vroegere Abarth 600 rijder wist niet beter, maar wie een 130 TC koopt verwacht naast sportiviteit ook ander raffinement. Voor f 28.950,-



**Motor**

Dwaer vier in de wijzen geplaatste viercilinder motor met in vlamrookleiding. Oortjeven motorblok, lichtmetalen cilinderkop. Twee dubbele Solex CARBORER de Weber 4500E carburateur.

Boring x slag	84 x 80 mm
Cilinderinhoud	1600 cc
Compressieverhouding	14 : 1
Verreken (DIN)	130 pk/35,6 kW bij 5000 tpm
Rijped (DIN)	126 Nm bij 3000 tpm
Accuhydraulie	12 V-40 Ah/75 A, waterdicht
<b>Taakmanen</b>	
Elektronische drage plaatvoering, Oefend geprojectieerde vlamrookleiding (ZF)	
Aandrijving od motorblok	
Overspanningsgeschakelde (L)	3,90/3,23/1,54/1,1/0,90/0,3,662
Elektrische (L)	3,4
Snelheid bij 1000 tpm in 5e versnelling	31,78 km/uur
<b>Oefend</b>	
Oefendatankinhoud voorverwarming d.m.v. M-Phosco waterkrommen, achtereven en tor-antidivebloot Oefendatankinhoud achterverwarming d.m.v. onder wakkroemen, dwaer geplaatste blaasver en torantidivebloot Tandvoertuigje betaring Hydrostisch behoudende en in vacuüm betrechtigde achtereven vóór en torantidivebloot achtereven	
Vakruimeinhoudmaat	37/1 14 achtermaat 105/100/100 14
<b>Carrosserie</b>	
Oefend oeffeningsde 2-deurs carrosserie en achtereven	
Wielbasis	2420 mm

Spoorbreedte vóór/achter	1450/1430 mm
Laatje x basisbre x hoogte	4014 x 1374 x 1063 mm
Diameter draaiviel	30,6 m
Rijklare massa	950 kg
Rijklare motorzwaartekracht	
torantidivebloot	4,87/5,55 liter
<b>Prostaten</b>	
Tijdsnelheid (laboratorium)	190 km/uur
Acceleratie 0-50 km/uur	3,3 sec
0-100	6,2 sec
0-120	8,8 sec
Snelheidsmeter oeffenings	ca. 7%
Verbruik (DCC)	6,6/8/11,0 l/100 km
Oefendatankinhoud	30,4 l/100 km
<b>Uitvoering opties en accessoires</b>	
Stuurwiel vlamrook lichtmetalen wiel, vóór en achtereven, ratenwiel achtereven, sportstuurwiel, etc.	
Pipa (Ned.)	f 28.900 -- incl. BTW
(Bel.)	B.fra. 325.000 incl. BTW
Importeur (Ned.)	Fiat Auto Ned. B.V. Dinslancdreef 65-69, 1112 XC, Amstelveen, tel. (045-91196)
(Bel.)	Fiat België B.V. Dierckx-Plataan 35, 423 Wervin, tel. 02 304110

