



**ROME,  
DECEMBER 1981**

**Mamma mia! Die nieuwe Ritmo Abarth 125 TC zou**

**zelfs een bevroren Eskimo onmiddellijk in vuur en vlam zetten. Want je kunt er een stukje autosportief vuurwerk van jewelste**

**mee afsteken. Een zevenklapper onder de rally-auto's van de komende jaren.**

## Fiat Ritmo Abarth '125 TC'

# ZEVENKLAPPER . . .

*door  
Cees  
de  
Boorder*

P.k.-tovenaars noemden we vroeger Carlo Abarth, de Italiaanse Oostenrijker, wiens beroemde zaken in Turijn nog ruim voor zijn dood enkele jaren geleden, bij het Fiat-concern werden betrokken. De opvolgers zijn duidelijk in zijn voetsporen getreden met de nieuwste versie van de sinds 1978 al miljoenvoudig gefabriceerde Ritmo, de Abarth '125 TC'. Giuseppe Dellachiesa is verantwoordelijk voor de buitengewone dynamiek van de krachtbron, welke hij ontwikkelde uit de 2 liter Fiat-motor.

Dat je deze nog geen 1000 kg wegende Ritmo welhaast als een vuurpijl vooruit kunt schoppen komt omdat de abarthianen er 92 kW ofwel 125 DIN-pk uitgepocheld hebben, zodat een topsnelheid van zeker 190 km/uur kan worden bereikt en je van nul tot honderd kunt versnellen in minder dan 9 seconden. De kilometer met staande start wordt in 30,2 seconden afgelegd. Om een idee te geven van het koppel en de souplesse van deze motor: het is mogelijk, rustig voort te toeren bij 40 km/uur in vier en dan vol gas te geven om in een loeitempo omhoog te komen: de volgende 400 meter in 17 seconden en de kilometer in 31,6 seconden. Dan lijkt het wel of je met een automaat bezig bent. Daarbij is de Abarth over het geheel genomen nog

erg zuinig ook: bij 120 9,3 liter en in stadsverkeer (dat is lachen in Rome) 8,1 liter per 100 km. Als ECE-gemiddelde wordt 10,4 liter per 100 km opgegeven, zodat de 50 liter tank een actie-radius van 500 km kan opleveren.

Maar dan moet er natuurlijk niet mee gescheurd worden zoals enkele geno-

**Potent en agressief, toch ook voor dagelijks gebruik geschikt.**

digden in de buurt van Rome mochten doen. Daarbij werden we tweemaal aangehouden door de politie. En u kunt het geloven of niet: die wilde alleen maar weten 'hoe hard-ie kon' 'Due cento', zeiden we maar voor het gemak.

### Ingrepen

Zoals gezegd komt de 2 liter motor met twee bovenliggende nokkenassen



uit de serieproductie. Die wordt door Abarth in Turijn onderhanden genomen en in de Fiat-fabriek te Rivalta, tezamen met speciale voorwielophanging de met negatieve rolradius en gekoelde schijfremmen (uit de rally-Ritmo Groep 2!) in de carrosserie gebouwd.

Tot de ingrepen van Abarth behoren andere nokkenassen, speciale cilinderkopafdichting, nieuwe zuigers en krukas met speciale drijfstanglagers, een lichtmetalen carter en een oliekoeler met thermoventiel. Bij dit laatste wordt warmte van het koelwater aan de olie overgedragen en omgekeerd wordt van hete olie warmte aan het koelwater afgegeven. Voorts geeft de elektrische benzinepomp onder moeilijke omstandigheden geen krimp, evenmin als de elektrische ontsteking van Marelli. Uiteraard wordt gewerkt met een klassiek Abarth uitlaatsysteem en een tweevoudige valstroom-carburateur die een soort geheime handoplegging heeft ondergaan. Dat laatste geldt ook voor de sportieve vijfversnellingsbak van ZF, die desondanks zijn typische 'zangerigheid' behield.

Dat door dit alles een potente sportauto kon ontstaan, is duidelijk. Daartoe dragen ook bij de instrumenten en het in de hoogte verstelbare Abarth-sportstuur in het interieur en de brede Pirelli P6 banden (185/60 HR 14) als schoeisel. Het is dan ook wel degelijk de bedoeling, met deze '125 TC' aan rallies mee te gaan doen en wel in de komend jaar nieuw te vormen groepen N (nationaal) en A. Om te voldoen aan de homologatie-eisen van de FISA moeten daartoe meer dan 5000 stuks in een jaar worden gebouwd. Voor 1982 zullen het er waarschijnlijk 7500 worden, waarvan driekwart voor export is bestemd.

Helaas is (was?) Fiat Auto Nederland (nog) niet van plan, dit buitengewoon



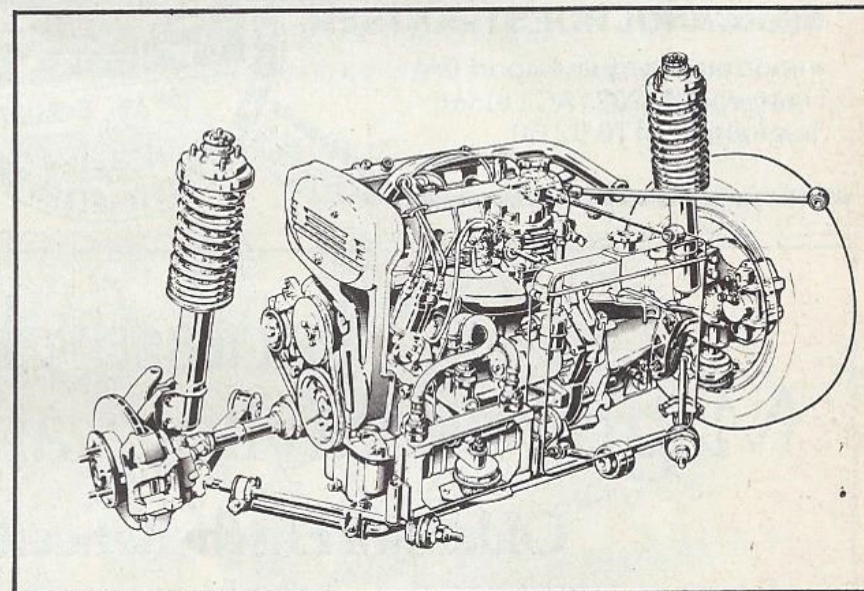
attractieve autootje naar Nederland te laten komen. Maar de zeer kleine Nederlandse pers-delegatie heeft er in Rome tegenover verkoopdirecteur dr. Cesari een krachtig pleidooi voor gehouden, dus wie weet. De 125 TC zou volgens hem niet veel meer gaan kosten dan een Golf GTi ( $\pm f$  26.000,-) en dat lijkt een argument voor het presenteren van zo'n Fiat-paradepaardje. Mogelijk zou er dan in ons land ook een plaatsje kunnen worden ingeruimd voor de iets bescheidener 105 TC, die in mei werd geïntroduceerd (zie AR no. 11) en die in andere landen een groot succes blijkt te zijn.

### Ook burgerlijk

De 125 TC ziet er ook van buiten natuurlijk erg sportief uit met zijn kunststof bumpers en spoilers alsmede de luchtinlaat op de motorkap. Verder door de bij de basiskleuren rood, zwart of zilver passende strepen en de bre-

### Kuipstoelen en verstelbaar sportstuur; deelbare leuning achterbank.

de, lichtmetalen wielen met fraai gestyleerde naafdoppen. Hoewel wij voor de proefrit de beschikking hadden over een auto met ingebouwde rolbeugels, blijkt er in de straat-versie



### Aandrijf-aggregaat, en de voorwielophanging uit de rally-Ritmo groep 2.

van de 125 TC achterin voldoende ruimte over voor twee passagiers en een behoorlijke hoeveelheid bagage. Met andere woorden, deze Abarth is ook uitstekend geschikt voor dagelijks gebruik. Natuurlijk is het zo, dat men nooit helemaal een tevredenstellend compromis kan bereiken tussen een sportwagen en een familie-auto, maar de ontwerpers zijn een heel eind gekomen. Dat men van een 'gewoon voermiddel' veel nut en plezier kan hebben omdat het snel accelereert, behoeft geen betoog. Tot de 'burgerlijke' eigenschappen van de 125 TC behoort ook een in delen neerklapbare rugleuning van de achterbank zodat het koffergedeelte van deze driedeurs auto naar behoeven kan worden vergroot.

In de 125 TC zijn voor een ongetwijfeld beperkt publiek dat topprestaties op prijs stelt, aspecten als voorbeeldige wegligging, grandioos remvermogen, gemakkelijke handelbaarheid en redelijk comfort harmonisch met elkaar verbonden.

## Technische gegevens Fiat Ritmo Abarth '125 TC'

Dwars voorin geplaatste viercilinder lijnmotor, twee bovenliggende nokkenassen met tandriemaandrijving, boring  $\times$  slag 84  $\times$  90 mm, cilinderinhoud 1995 cm<sup>3</sup>, compressieverhouding 9,45 : 1, max. vermogen 91,9 kW/125 DIN pk bij 5800 tpm, max. koppel 171,6 Nm bij 3500 tpm.

#### Transmissie:

Volledig gesynchroniseerde vijfversnellingsbak, voorwielaandrijving.

#### Onderstel:

Zelfdragende carrosserie met twee portieren en achterklep, onafhankelijke voorwielophanging met dwarsdraagarmen, schroefveren en torsiestabilisator; onafhankelijke achterwielophanging met dwarsdraagarmen onder en zelfstabiliserende dwarse bladveer; voor geventileerde schijfremmen, achter trommelremmen, rembekrachtiging, mechanische handrem op de achterwielen; tandheugelstuurinrichting, banden Pirelli P6 185/60 HR 14.

#### Maten:

Wielbasis: 2432 mm, spoorbreedte voor/achter 1455/1420 mm, lengte  $\times$  breedte  $\times$  hoogte 3937  $\times$  1687  $\times$  1370 mm, topsnelheid 190 km/h, rijkgewicht 980 kg.

#### Prijs:

Fiat Ritmo Abarth '125 TC'

Nog niet bekend

#### Importeur:

Fiat Auto Nederland B.V., Gebouw Vijverdam, Dalsteindreef 65-69, 1112 XC Amsterdam/Diemen, tel. 020-951851.