

23 juli 1983
28e jaargang nr. 15
f 4,80 — Btr. 85

ALFA VISIE

TEST NIEUWE
TOYOTA COROLLA



HET **MORGAN** AMBACHT

RIJDEN MET **PEUGEOT 205 DIESEL**

ALFA ROMEO 2000i

HARDRIJDEN MET **BMW INTERSTATE**

FIAT RITMO ABARTH

TERREINRIJDEN MET **NISSAN PATROL**

WWW.TRANSRITMONIA

HARDRIJDEN MET FIAT RITMO ABARTH 130 TC



Als opvolger van de in september 1981 geïntroduceerde Ritmo Abarth 125 TC, heeft Fiat in Italië vorige maand de Abarth 130 TC op de markt gebracht. En de type-aanduiding van dat model geeft al aan dat men erin slaagde nog eens vijf paarden aan het respectabele aantal van honderdvijftig toe te voegen. Een Ritmo ook, die dezelfde uiterlijke vernieuwingen onderging (plus nog een paar) als de overige modellen eind vorig jaar al werden toebedeeld. En bovendien een auto die met eenzelfde nominaal vermogen komt als de Lancia Delta HF. Een model uit dezelfde stal, maar daarbij is men toch van een iets andere gedachtengang uitgegaan. Leuk om te vergelijken. We reden een dagje in en rond Turijn met Fiats snelste model.

De ontwikkeling van de snelle Ritmo werd in handen gegeven van de firma Abarth, een naam die weinigen onbekend in de oren zal klinken. Carlo Abarth, van origine een Oostenrijker, maar tijdens zijn leven vooral in Italië werkzaam, heeft vooral bij Fiat en Lancia de nodige staaltjes van zijn opvoerkunst laten zien. Zo werd bij voorbeeld de ontwikkeling van de Volumex, nu bij Lancia in

serie-productie, door Abarth op Fiat modellen voorbereid en ook bij de wedstrijdagens speelt de Abarth-invloed nog altijd een rol. Geen wonder dat dan ook nu, bij het nog verder opvoeren van de bekende tweeliter motor met z'n dubbele bovenliggende nokkenas (Twin Cam) weer het nodige verwacht kon worden.

De Abarth 130 TC wordt nu ook geleverd met een 125 pk motor.

Sprinter

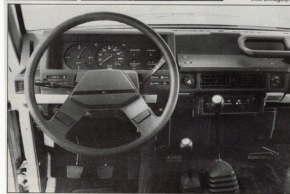
Die hoge verwachtingen werden bij de forse proefrit die we maakten dan ook volledig bewaarheid. De Ritmo Abarth bereikt z'n maximale kracht van 130 pk's (dat zijn in moderne taal 95,6 kW) bij een toerental van 5900 min⁻¹ en ook het koppel (176 Nm ofte wel 18 mkg bij 3600 min⁻¹) zal niemand teleurstellen. De brandstofvoeder wordt door middel van twee dubbele carburateurs verzorgd. Die dubbele dwarsstroom carburateurs hebben ieder twee inlaatskeuken en daarna ook ieder twee venturi's, zodat elke cilinder z'n eigen mengsel rechtstreeks via een zeer kort inlaatspruitstukje krijgt toegevoerd. De motor van de 130 TC is verder voorzien van Digiplex ontsteking (Microplex, zoals bij de Delta HF Turbo zou hier niet nodig zijn, omdat niet met dergelijk hoge drukken wordt gewerkt), een nieuw type verdeler en een onderhoudsvrije accu. De prestaties van de motor zijn zonder meer goed. De acceleratie geschiedt vlot en soepel, terwijl het momentje inhouden (wat je bij een turbo-

motor toch altijd even gewaar wordt) ten enen male ontbreekt. Door dat surplus aan kracht én door het moteren van een aangenaam schakelende ZF-versnellingsbak kan in ongeveer 8 seconden naar 100 km/h worden gesnel, terwijl Fiat een topsnelheid van meer dan 190 km/h opeeft. Die waarde is ook beslist niet overdreven. Integendeel. Wij hadden tijdens de testrit de indruk dat de vijfde overbrenging van de bak met 0,967:1 nog aan de korte kant was. Bij 200 km/h op de snelheidsmeter loopt de naald van de toerenteller al fors het rode gebied in, zodat die vijf wat ons betreft best nog een tandje langer had mogen zijn. En dat terwijl de eindoverbrenging nu al 3,4 in plaats van 3,57:1 bedraagt. Voorgaande regels zullen ook al aangeven dat de trekkracht in die hoogst genummerde versnelling nog steeds opperbest is. Alle versnellingen lieten zich overigens erg goed inschakelen. De ZF-bak blinkt niet uit door z'n lichte bediening, maar alles voelt wel even robuust en solide aan. De koppeling dient volledig tot op



Links: Stevige haken voor het verankeren van bagage.

Handige handgreep voor de passagier, ook drukbaar als begruimte voor wat grotere spuljes. De instap naar achteren is van rechts draaglijk, van links onmogelijk.



voorwiel — voorkomt dat bij achterwielaandrijving de rollende voorwielen de hele santeakraam van aandrijfassen, differentieel en voorste cardanas (indien aanwezig) doen draaien, wat weerstand en — erger — slijtage geeft. In de meeste gevallen schakel je die dingen uit met de hand, simpelweg door ze een slagje te draaien. Nuttig! Bij de Patrol werken ze automatisch: als de naaf „voelt“ dat er niet aangedreven wordt springt er een pal weg waardoor de zaak ontkoppelt wordt. Dat kan betekenen dat je in precare situaties de aandrijfkracht op de voorwielen kwijtraakt — met onverbiddelijk vastzitten tot gevolg. Niet echt goed voor een terreinwagen! Een andere

mogelijkheid: moet er echt worden aangedreven, dan schakelen die dingen zichzelf in: de zojuist genoemde pen schiet uit en koppelt de aandrijfassen aan het wiel. Steef voor: je dacht een hindernis in tweewielaandrijving te kunnen nemen. Dat valt tegen: je komt vast te zitten. Geen nood: de vierwielaandrijving is in een ommezien ingeschakeld. Alleen: je moet een half metertje vooruit rijden om de vrijlooppaaf zichzelf te doen inschakelen! Moeilijke opgave als je onbewegelijk vast zit!

Een woordvoerder van de importeur verklaarde desgevraagd dat de fabriek er mee op de hoogte is dat bij sommige reeksen chassisnummers de naven deze hebbelijkheid vertonen. Voor veel gebruikers geen bezwaar omdat vele van deze auto's nimmer terrein van enige importance zien. Problemen echter zullen worden opgelost. Op ons aandrigen werd trouwens uiteindelijk ook toegezegd, dat handbediende vrijlooppaaf als alternatief zullen worden aangeboden. Saillant de-

tail: de Mitsubishi Pajero had ook deze automatische naven van huis uit — de importeur wil ze echter helemaal niet hebben en laat op alle wagens in Japan handbediende exemplaren zetten.

Maar goed: dat is dan ook de enige kritiek. De wagen woert zich als een beer in het terrein, heeft voor een uitnemende „vrijloophoek“ van 40 graden, achter een belangrijk kleinere (24°) door het reservewiel dat achter onder de koffervloer zit, daar kun je wel eens mee vast blijven zitten. Als gezegd, neemt hij enorme hellingen, ook afgrizen wekkende dwarshellingen trouwens! Het waadvermogen bedraagt 60 centimeter (mits men rustig rijdt en geen boegvolgen fokt). Op dat ene corrigeerbare kleine schoonheidsfoutje na — een uitmuntend terreinvoertuig. Begrijpelijk dat het vehikel ondanks de korte tijd dat hij op de Nederlandse markt is, zo goed verkoopt!

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR	
type	invoerboring voor
cilinderinhoud	3246 cm ³
boring	83 mm
slag	100 mm
compressieverhouding	20,8 op 1
max. vermogen	70 kW
(fabr. opgave)	95 (DIN)pk
	25,3600 min ⁻¹
max. koppel	220 Nm (22,4 pkkg)
(fabr. opgave)	21,1800 min ⁻¹
topaneed	138 km/h
(fabr. opgave)	
TRANSMISSIE	
aandrijving	achterwiel
ONDERSTEL	
vooraandrijving	sterie achtradveren
achteraandrijving	sterie achtradveren
remmen	schijven voor
	trillemas achter
rembrektochtiging	ja
bandenmaat	205 R 16 C
MATEN EN GEWICHTEN	
lengte	407 cm
breedte	169 cm
hoogte	184 cm
traacbreedte	12 m
max. leeg	1810 kg
max. toelastbare massa	2275 kg
samenvang (gemidd.)	1900 kg
PRIJZEN	
3.3 3d Handop VAN Diesel	1 30.540,-
3.3 3d Handop Diesel	1 41.054,-
2.8 3d Handop	1 37.996,-
2.8 5d Wagon	1 42.480,-
3.3 5d Wagon Diesel	1 45.548,-



ZUCCLINGSE HELLINGSHOEK

tekst: Nico de Jong, m.m.v. Fred Kringsma
foto's: Henk van der Vliet

de vloer te worden ingetrapt en dan kan met de bak erg secuur en ook snel worden geschakeld.

De overige mechanische veranderingen zijn dezelfde als bij de overige Ritmo's. De 130 TC heeft voor ook een McPherson wielophanging waarbij de schroefveer excen-trisch is aangebracht en achter is de bekende ophanging met dwarsgeplaatste bladveer nog steeds gebruikt. Het rem-systeem is wat fors(er) uitge-voerd, maar ook deze beal moet nog altijd schijfremmen op de achterwielen ontberen. Vóór zijn die natuurlijk wel gebruikt en bovendien zijn ze daar voorzien van ventila-tiesleuven. Aan weggedrag en remwerking is dan ook niet veel veranderd. De Ritmo heeft nog steeds een behoor-

lijke onderstuurneiging (de Delta HF is wat dat betreft duidelijk makkelijker door een bocht te dirigeren) en de remwerking is goed, maar zóu ook voor nog verdere verbetering vatbaar zijn.

Uiterlijk

Ook aan de buitenkant van de auto werden voor een groot deel dezelfde verande-ringen als bij de overige uit-voeringen doorgevoerd. Plus nog een paar. De Abarth 130 TC kreeg een uniform Fiat front, met vijf schuinge-plaatste strepen en onder de voorbumper bovendien een forse spoiler met daarin rechthoekige mistlampen. De wagen is bovendien voorzien van lichtmetalen wielen met Pirelli P6 banden (185/60 HR 14), terwijl vlak onder de

achterruit nog eens een forse kunststof spoiler werd ge-monteerd. Zowel op de ach-terklep als in de grille zijn de Abarth emblemen vermeld. De portieren (de wagen wordt slechts als tweedeur ge-leverd) zijn nog voorzien van windschermen die uw scribent er meteen af zóu halen omdat ze hem een wat mistig beeld van de buitenwereld verschaf-ten. Ze moeten volgens Fiat overigens goed zijn voor een verhoging van de topsnelheid met 2 à 3 kilometer per uur. Wie daar prijs op stelt moet ze laten zitten. Door de di-verse veranderingen aan ex-tenerieur is de auto ook nog eens zo'n dertig kilo lich-ter geworden. Binnenin ziet alles er, op de voorstoelen na, even netjes en goed afgewerkt uit. De

teerde stoelen zijn namelijk te zacht, hebben een plakkerige plastic bekleding en geven in alle richtingen maar een matig-e steun. In een dergelijk sportieve auto horen gewoon-weg ook eerste kwaliteit stoel-en.

GTI-killer?

Het zal een ieder duidelijk zijn dat het Fiat concern met dit soort auto's niet in de laatste plaats meer inbreng wenst te krijgen in het markt-segment van snelle, kleinere auto's. Een marktaandeel dat de laatste jaren alleen maar groeide en derhalve nu ieders aandacht geniet. Bepaalde lie-den uit Wolfsburg hadden dat al eerder door en zien zich nu met een steeds groter wordende concurrentie gecon-fronteerd. Deze Abarth zal er daar zeker één van zijn, maar die Abarth heeft in eigen huis in de vorm van de Delta HF een ook niet te onderschatten medestrev(er). Fiat probeert echter het prijsvoordeel uit te buiten. Zowel Delta HF als ook de nieuwe GTI zullen ongetwijfeld méér dan dertig-duizend gulden gaan kosten. Fiat probeert deze Abarth, die nu al een kleine twee maanden in Italië geleverd wordt, aan het eind van dit jaar ónder die grens te hou-den. Men spreekt van 28 à 29 duizend gulden.

tekst en fotografie Jeroen Jongeneel

TECHNISCHE GEGEVENEN

MOTOR

type	opgevoerd/wa/hour
cilinderinhoud	1995 cm ³
borring	84 mm
slag	90 mm
voortringsverhouding	9,4 op 1
max. vermogen	95,6 kW (130 DIN)
fabr. opgave	2935 (5) 5900 min ⁻¹
max. koppel (fabr. opgave)	176 Nm (16,0 pkkg) bij 2600 min ⁻¹
top snelheid	190 km/h
0-100 s	11,2

TRANSMISSIE

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

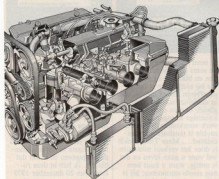
voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding

voortringsverhouding



Ritmo Abarth 130 TC is voorzien van een origineel driespakig Abarth stuurwiel en heeft verder onder meer meters voor olietemperatuur en olie druk. De standaard-uitrusting omvat onder meer een in hoogte verstelbaar stuurwiel, getint glas, van binnenuit verstelbare buitenspiegel, en in twee delen neerklapbare achterbank en een als een Zwitserse gaten-kaas uitgevoerd gaspedaal. Als extra kan nog een centra-le deurvergrendeling worden besteld, alsmede elektrisch bedienbare portierramen. De auto kan in Italië ook nog eens met Recaro zetels wor-den uitgerust. Het is nog niet precies duidelijk of Fiat Auto Nederland die er hier stan-daard inzet, maar wij kunnen het in ieder geval van harte aanbevelen. De nu gemon-

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	407,4 cm
breedte	166,3 cm
hoogte	137,4 cm
draaicirkel	10,6 meter
massa leeg	950 kg
max. toelastbare massa	1280 kg

PRJZEN

à 7.28.000