

Nieuw!! Nederlands

GTi Tuning & Design

Elke maand onverbetterlijk autogek

Nummer 6, 1e jaargang, november 1996
Prijs f 6,95 - Dfr 134



Seat Ibiza GTi 16V



Spaanse Spetter

Alles over Speed & Design

VW Golf GTi met 300 pk



Fiat Ritmo
Abarth kopen
Roesten?
Mwaah...
Soms...

Alleen met wapenvergunning?

Audionieuws

Honda CRX

Jap Yum

Opel Kadett GSi Mattig



Te breed om los te lopen



Techniek:
Hete auto, koele olie

- ✓ Tips
- ✓ Clubs
- ✓ Nieuw

Evenementen



Fiat Abarth Ritmo 125/130 TC

Ritmo of



Tekst: John Mulder - Fotografie: Beis van der Zee / archief

Vanaf modeljaar 1983 wordt het front veel minder opvallend omdat de bumper/spoiler/grille plaats maakt voor een meer gebruikelijke oplossing.



Wie een beetje thuis is in de sterrenbeelden weet dat scorpioenen onstuimig en hartstochtelijk zijn. Goede eigenschappen, moet Carlo Abarth hebben gedacht toen hij de scorpioen als symbool voor zijn auto's koos. Een van die giftige bijtertjes is de Fiat Ritmo Abarth 125/130 TC. Jammer genoeg moet 'ie het nogal eens afleggen tegen een ander giftig beestje, de roestkever...

Even terug in de tijd, in mei 1981 ziet de Fiat Ritmo 105 TC het levenslicht. De auto heeft een 1.6 dubbelnokker uit de Fiat 131 en de Lancia Delta, maar het lieve ding blijkt geen partij voor de Golf GTI te zijn. Die 105 TC is dan ook niet van Abarth, maar van Fiat zelf. De type-aanduiding van de Ritmo's stamt overeen met het aantal pk's en de toevoeging TC staat voor Twin Cam ofwel twee nokkassen. Carlo slaat aan het sleutelen. Hij neemt dezelfde tweeliter dubbelnokker als basis die ook in de 131 en in de Lancia Beta zit. Abarth sleutelt op zijn geheel eigen wijze. Daar komen dus geen turbo's, benzine-inspuitingen en super-chips aan te pas. Het blijft eerlijk ouderwets tuning-werk. Het resultaat is te zien in september 1981 en heet Ritmo Abarth 125 TC. Er zijn inderdaad 125 pk's aan boord. In Nederland wordt dit type nooit officieel verkocht. Dat er toch een stuk of tien van in Nederland rondrijden, komt door tweedehands importen. De Ritmo Abarth 125 TC heeft een top van bijna 190 km/u en sprint naar de honderd in nog geen 9 seconden. Daar krijg je in 1981 de handen best mee op

elkaar. De 105 TC blijft ondertussen gewoon in productie.

Van 125 naar 130

Die Ritmo is trouwens er al vanaf 1978. Technisch is het nauwelijks iets bijzonders. Door het opvallende uiterlijk met cirkelvormige deurgrepen, ronde koplampen, koelsleuven links in de grille en een lucht-happer rechts op de motorkap, is het toch een bijzondere auto. In 1982 past Fiat de voor- en achterkant van de auto aan. Die wijzigingen worden ook op de Abarth overgebracht. De Ritmo krijgt nu dubbele koplampen, bredere achterlichten, spatborden met wat andere lijnen, iets lagere en minder opvallende bumpers en een aangepast interieur. De spatbordverbreeders zijn nu doorgetrokken in forse beschermplaten over de hele zijkant en dat lijkt toch weer ietsje potenter. De opvolger van de 125 TC krijgt vijf pk meer en heet dan 130 TC. De top bedraagt nu 190 km/u, de sprint van nul tot honderd vergt 8 seconden. In Italië gaat hij al in juni 1983 in de verkoop. Nederland volgt ietsje



later. Op sommige punten is er wat water bij de Abarth-wijn gedaan. Weg is het aluminium-carter waar de naam Abarth groot op staat, weg is ook de 'Abarth 2000'-stripping op de zijkant. Elke cilinder krijgt z'n eigen benzine-toevoer. In plaats van de enkele tweetraps carburatie van de 125 TC worden nu namelijk twee dubbele carburateurs (meestal 40 mm Solex'en, soms Webbers) op het blok geschroefd. Beide hebben twee inlaatkeken en twee venturi's.

Extra motorsteun

De 130 TC heeft grijs/zwart geblokte bekleding. De Lancia-stoelen van de 125 werden nog geleverd in verschillende kleuren. Ten opzichte van de 125 TC heeft de 130 TC een extra motorsteun aan de linkerkant van het blok. Aan de voorkant is de Abarth herkenbaar aan vier ronde koplampen en een bumper/spoiler met twee vierkante verstralers. De achterlichten zitten nu boven de bumper in plaats van erin. Ook is er een spoiler onder de achterraut en een forse uitlaatpijp. Het onderstel is verlaagd en lichtmetalen Pirelli velgen zijn standaard.

De versnellingsbak is afkomstig van 2F en schakelt als de bekende boter. Standaard is de auto uitgerust met een oliekoeler, stabilisatorstangen voor en achter en een spaghetti-uitlaatspruitstuk. Ook voor een olietemperatuurmeter en getint glas



Met stof en skai bekledde stoelen krijgen na verloop van tijd last voor loslatende stikseks, vooral bij de linkerstoel. Hier valt het nog mee, maar rechts op het zitvlak zit de naad al los.



Als je de mat in de kofferbak optilt, moet je niet schrikken als je dit soort 'luchtige' verrassingen tegenkomt.



Enigszins 'knisperende' dorpels hoeven voor iemand die een beetje kan lassen geen onoverkomelijk probleem te zijn.

Onder de motorkap van deze Zwitserse 125 TC gaat het er vrij chaotisch aan toe. Toch is de techniek vrij probleemloos en dat geldt zeker voor de motor.

hoef je niets extra te betalen. Typisch zijn ook windschermen bij de voorramen, van die gekke jaren '80-dingen om met open ramen te kunnen rijden. Er wordt van beweerd dat ze de topsnelheid met een kilometerdje of twee, drie verhogen. Verder krijg je getint glas, luxe stoelen en een leren sportstuur, dat in hoogte verstelbaar is. Als extra kun je onder andere een Recaro Sport-Interieur kopen, dat in Duitsland erg populair is. Verder bevat de lijst met extra's elektrische ramen, centrale vergrendeling en een open dak.

Modeljaar 1986 brengt kleine wijzigingen, waaronder de iets meer geprofileerde stoelen van de Fiat Uno Turbo. Technisch blijft alles bij het oude. De auto blijft nog een goed jaar in het programma en dan is het afgelopen in verband met strengere milieueisen. Een katalysator is er nooit geweest. Loodhoudende benzine - of de nieuwe super met loodvervanger - blijft dus nodig.

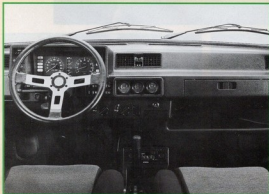
Helaas... en nu de problemen

Berucht om de roest

Nee, het is niet waar dat de Ritmo al in de folder roest. Evenmin is het waar dat het belangrijkste accessoire een lasapparaat zou zijn. Wel is het schorpioentje van Fiat zo giftig dat 'ie zichzelf opvreet. De bijnaam 'Rotmo' krijg je als auto echt niet voor niets, daar moet je wel wat voor doen! De Ritmo roest op de gekste plaatsen. Je wilt eerst wel eens een paar voorbeelden voor je het geloof? Geen probleem! Het begint meestal bij de randen van de kofferklep. Vergeet ook de deuren niet! Verder zijn er de dakrand-scharnieren van de achterklep. Bij de 130 TC is het linker binnenscherm bij de extra motorsteun (I). Dan zijn (of waren) er nog de dorpels, de wielkasten onder de plastic uitbouw en de achterlichten. Pak ook de stoelen gerust stevig beet en denk vooral niet dat je de sterkste man (of vrouw) van Nederland bent als je de sleden zo uit de bodem trekt. Het plaatwerk is daar dubbel en het is bijna altijd doorgeroest. Het verstevigingsprofiel met de u-vorm kan vaak nog wel gebruikt worden, maar het plaatwerk moet eruit. Volgens Fiat- en Abarth-specialist Martin Willems uit Emmercompascuum zijn dit wel zo'n beetje de standaardplekken.

Over de aller-slechteste Ritmo's hoeven we ons trouwens niet al te veel zorgen te maken, die zijn al lang weggerot, een hele zorg minder... Wat nu te nog koop staat is volgens Martin over het algemeen in redelijke conditie of nog redelijk gemakkelijk te herstellen. De kofferklep en de deuren zijn moeilijk te leveren, maar Martin heeft een hele partij (nieuw) uit Amerika gehaald.

Ook de 105 TC (zonder Abarth) heeft al een mooi sportief dashboard dat veel informatie biedt.



Ook koopt hij af en toe goede tweedehands exemplaren uit Italië. Schermen zijn makkelijk leverbaar en voor de randjes aan de achterspatborden bestaan reparatiesetjes.

Goede motoren

Na al die elende nu het goede nieuws. Als de motoren hun normale onderhoud krijgen en netjes op temperatuur worden gereden, gaan ze volgens Martin bijna nooit kapot. Ze kunnen makkelijk twee ton mee en zijn dan nog olievlrij en probleemloos. Lagers kunnen wel uitlopen, je herkent dergelijke elende aan ratelende geluiden wanneer je bij zo'n 3000 toeren het gas intrapt. Als de koeling niet in orde is, kun je ook dure elende verwachten. Maar nogmaals dat zijn uitzonderingen. De TC vierpitter is een goed uitbalancerende motor met een geharde krukas, speciale zuigers en grotere inlaatkleppen. Normaal

De achterspoiler blijft gedurende de hele loopbaan van de Ritmo Abarth gehandhaafd. Hier zitten de achterlichten nog in de bumper. Als eind 1982 de bumper smaller wordt, komen ze erboven te zitten.

gaat dat niet snel kapot. Daarbij is het ook nog een pluspunt dat de auto zijn vermogen uit een grote inhoud haalt. Verhoudingsgewijs krijgt de Abarth niet zo heel veel op z'n onder.

Een distributieriem kost zo'n 40 gulden, montage duurt slechts anderhalf uur. Het best kun je zo'n riem meten maar bij aankoop vervangen, want wanneer hij stuk gaat komen er allerlei motoronderdelen tegen elkaar aan, die dat niet zo goed kunnen hebben. Ter geruststelling: de motoren zijn ook nog nieuw te leveren.

Zwakke achteruit

Het spaghetti-ultiatspruitstuk gaat bijna nooit kapot, hooguit scheurt het een enkele keer, iets minder betrouwbaar is de ZF-versnellingsbak, althans bij ruig gebruik. De achteruit is een zwak punt en het differentieel kan dan ook kapot gaan. Een rullbak kost zo'n duizend gulden.

Ook de wielophanging levert weinig problemen op, draagarm en fuseekogels hoeven eigenlijk alleen vervangen te worden als er met de auto gescheurd is en daar nodigt hij wel toe uit. Uiteraard is het belangrijk dat een gescheurde hoef van de aandrijf-as op tijd wordt vervangen om erger te voorkomen.

De geventileerde remschijven - achter heeft de auto trommels - zijn op dit moment niet meer nieuw leverbaar. De remklauwen hebben sensortjes voor remblokslijtage, die zijn verbonden met een lampje op het dashboard. Martin Willems monteert gebruikte schijven - als ze nog dik genoeg zijn - die hij eventueel eerst laat afdraaien. Gebruikte schijven kosten ongeveer 100 piek per stuk.

De uitlaat is niet meer of minder roestgevoelig dan bij andere auto's. Veel hangt natuurlijk af of er lange of korte afstanden mee zijn gereden. Een goede kwaliteit middeldemper (bijvoorbeeld Imasafi kost f 175,-, een einddemper f 210,-).

Doet'ie het of...

Wanneer bij het intrappen van de rem ook het knipperlicht zwak gaat branden, dan is de massa niet goed. Volgens Martin een typische Fiat-kwaal. Hij lost het op door alles goed schoon te maken en de massa-contactjes op te schuren. Andere elektrische storingen komen weinig voor. De Ritmo Abarth heeft een ontstekingsstelsel dat toendertijd nogal revolutionair was: Magneti Marelli Digiplex. Je kunt er niets aan afstellen en dat hoeft ook niet. Het doet het of het doet het niet. Doet'ie het niet, dan is vaak één van de sensoren kapot en slechts zelden de ontsteking zelf. Als je niet weet waar het probleem zit, betekent dat vaak het nodige zoekwerk.

Stoelen zijn een zwak punt. Bij de uitvoering met stof en skai gaan de skaisels bij zo'n 100.000 km los, natuurlijk vooral bij de linkerstoel. Bekledingssetjes zijn niet verkrijgbaar. Martin Willems heeft al heel wat eigenaren blij gemaakt met een rechterstoel. Die is in principe ook bruikbaar, alleen zit de bediening aan de andere kant. Een stoel kost gemiddeld 100 tot 125 gulden. De kulpstoelen hebben het probleem met die naden niet. Die slijten gewoon door waar je instapt, maar dat is te repareren. Volgens Willems kosten auto's met een Recaro-interieur wel iets meer. De standaardstoelen zijn erg plat en geven weinig zijdelingse steun. De Recaro's zitten beter en zijn ook wat solider, bovendien kun je er een vierpunts gordel in monteren.

Kostatnou?

De 125 TC is in Nederland zeldzaam. Van de pakweg tien geïmporteerde exemplaren komen de meeste uit Duitsland. De auto op

de foto's met NL-kenteken is uiterlijk gelijk aan de op dat moment in Nederland geleverde 130 TC, maar levert nog steeds 125 pk en heeft dat getal ook achterop staan. Hij komt uit Zwitserland en heeft een enkele tweetraps Weber carburateur. Dit alles in verband met milieu-eisen, 'groene' Zwitsers en meer van die dingen. Martin Willems laat veel Ritmo Abarth's uit Duitsland halen, omdat daar vaak nog goede, dealer-onderhouden exemplaren te koop zijn. Een hele mooie roestvrije 125 TC of 130 TC kost toch wel zeven tot acht mille. Prijsverschil tussen de 125 TC of 130 TC is er nauwelijks, alhoewel Martins voorkeur naar de 125 TC uitgaat. Particulier te koop staande exemplaren zijn overigens al vanaf een dikke twee mille verkrijgbaar. 105 TC's, geen Abarth's dus, zijn ook niet duur, maar goede zijn zeldzaam. Vergeet in de laagste prijsklasse niet dat de kwaliteit er dan ook vaak wel naar is. Ben je in staat een roestvrij-exemplaar te kopen of kun je jongleren met een lasapparaat, dan kun je er zeker van zijn dat je vrijwel bij geen enkel ander merk voor zo weinig geld, zoveel pk's kunt kopen. Een plezierige jacht, maar pas op voor roest; schorpioenen kunnen lelijk steken. ♦

Met dank aan Martijn van Erpelen, eigenaar van de gefotografeerde auto en Fiat/Lancia/Abarth-specialist Martin Willems, Kanaal A NZ 222, Emmercompascuum, telefoon 0591-352212.



Tot de kost van de 130 TC worden Lancia stoelen met stoffen bekleding gemeenteerd. De zijdelingse steun is niet geweldig.

De eind 1981 geïntroduceerde 125 TC heeft nog het karakteristieke front. De lichtmetalen velgen zijn standaard.



Club: contactpersoon van het Fiat Ritmo TC register is Jan Posthuma, Bellingeslag 28, 7824 HD Emmen, telefoon 0591-632108.

