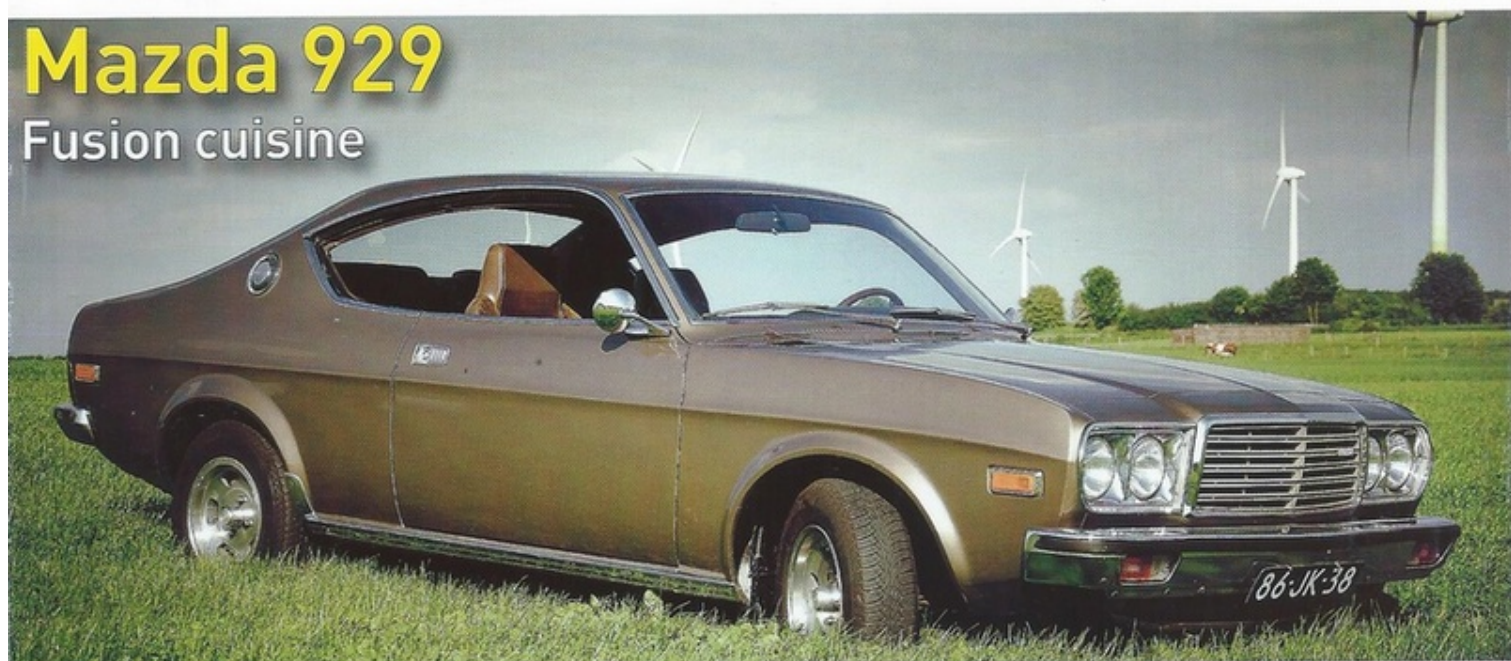


HET Automobiel

KLASSIEKER MAGAZINE

Mazda 929

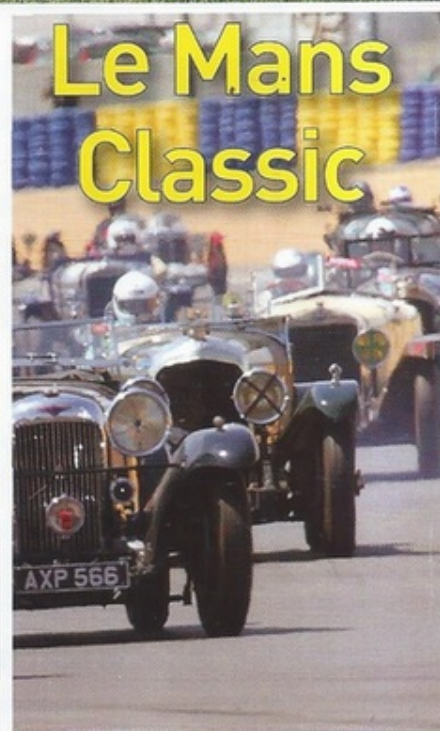
Fusion cuisine



Mercedes G-klasse



Le Mans Classic



BMW 315/1

Een goed begin



31^e jaargang nummer 9
september 2010, prijs € 4,95

WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL





Fiat Ritmo 125 TC Abarth Groep-N

Een Ritmo aan de anabolen

Tekst: Nanno Kroen • Fotografie: Nanno en Annelies Kroen

Na een rustig ritje richting het Belgische Lier in onze alom vertrouwde en trage Mercedes Diesel, hoor ik het hem nog zeggen: Daar staat' em, beneden de 3000 toeren doet' em niet veel." Onschuldig donkerrood, als een alledaags boodschappenautootje, alleen een beetje wild gestreept en wat veel lampen aan de voorkant.



En afgezien van die oorlogskleuren is er aan de buitenkant weinig te zien dat deze Ritmo 125TC prijsgeeft als een Ritmo met een heftig anabolesteroidenprobleem. De eerste echte confrontatie komt pas bij het instappen, een asociaal hoog geplaatste rolbeugel aan de bestuurderszijde maakt het instappen tot één van mijn meest lachwekkende acts van dit jaar. De hoge rand van de kuipstoelen doet er alles aan om dit effect nog eens te versterken.

Eenmaal vastgezogen in de kuipstoel wordt duidelijk dat het met deze auto niet echt praktisch boodschappen doen is. Een Groep N-rally-auto moet dan wel zijn dashboard aan boord houden, de functionaliteit is toch wel enigszins veranderd. Nadat ik me de vierpuntsgordel heb aangemeten, kan het plezier beginnen.

Ik zet het contact aan, schakel vervolgens de brandstofpompen in en ik druk op de startknop. Er volgt geen oorverdovende serenade van uitlaatklanken, slechts een decent Ritmo-Abarthgeluidje dringt er tot het interieur door. Ik draai voor de zekerheid het raam iets naar beneden, maar er is gewoon niet meer geluid voorhanden.

Wegrijden vraagt even aandacht, de koppeling reageert nogal digitaal, het is alles of niks. Eerst even rustig aan om de nodige vloeistoffen op temperatuur te krijgen en gek genoeg rijdt de Ritmo daarbij betrekkelijk beschaafd. Sturen vraagt wel om spierkracht, want stuurhulp ontbreekt, de banden zijn breed en de motorkrachten worden fors aan de voorwielen doorgegeven.

Als de motor op temperatuur is en ik de ruimte krijg om het gas eens goed in te trappen vind er een ware gedaanteverandering plaats. Zodra de motor de 3000 toeren bereikt lijkt het wel of een lachgasinjectiesysteem in werking treedt. De auto lijkt wel te exploderen, zo abrupt en ongelofelijk snel springt de auto ineens vooruit.

Ik moet de auto ook even heel duidelijk vertellen wie de baas is; het gevecht dat ik ineens aan moet gaan met de aandrijfkrachten is pittig, maar ik win! Ook nu weer blijkt dat een auto als deze heel verslavend kan werken.

Deze Fiat Ritmo 125 TC Abarth Groep N, onlangs in de Legend Boucte de Spa door Freddy Loix nog naar een verdienstelijke vierde plaats in het algemeen klassement gereden, mag dan geen grote rallyoverwinningen behaald hebben, het was toch een geducht rallywapen.

Standaard levert de motor van de 125 TC ongeveer 125 pk en deze door Abarth onderhanden genomen versie produceert er 200 en die zijn niet bepaald mak. Aan de wielen werden voor de Legend bij deze auto zelfs bijna 190 pk gemeten! De rest van het interieur is helemaal op rally's ingericht. De navigator heeft een flinke kaartenbak in het portier, er zitten de nodige extra klokken in voor de broodnodige informatie omtrent de motor en voor een correcte navigatie.

De achterbank heeft het veld moeten ruimen, ervoor in de plaats zijn twee houders geplaatst voor de helmen en een houder voor een blusser. Een snelvulstelsel voor het tanken heeft deze auto niet, eerst moet de achterklep los en dan de vuldop er af. De tank zelf gaat verscholen onder een zwarte metalen afschermplaat die de rest van de kofferbak vult.

Als we na de fotoshoot de auto terugbrengen, krijg ik nog één keer de kans om even op het gas te gaan en weer laat ik alles en iedereen achter in een wervelende draaikolk van verbazing.





De oorlogsbeschildering maakt duidelijk dat dit geen gewone Ritmo is



Aluminium tank



Onmisbare kuipstoelen



Spartaans interieur met daarin alleen wat nodig is



Dik sportstuur, doorboorde pedalen en een solide voetsteun



De viercilinder levert in deze vorm 190 pk aan de wielen!