AUTO KAMPIOEN

NUMMER 28/29

TWEE MAAL AUTOTEST:
BMW 525e
EN FIAT UNO 45



HOE GOED IS
DE CITROËN VISA?

PRIJSVRAAG:
WIN EEN BALLONVAART!

VETERANENRALLY:
REIS DOOR DE TIJD



DE NIEUWE TOYOTA COROLLA:
PROEFRIT, FEITEN EN ACHTERGRONDEN

ANWB

tekst: Joost van Dooren
foto's: Fiat

PROEFRIT

FIAT RITMO ABARTH 130 TC: HEETHOOFD MET MANIEREN



Abarth is de naam die onverbrekelijk is verbonden met het snelle Fiat-spul. Al sinds jaar en dag worden de Abarth-uitvoeringen gekocht om hun uitgesproken sportieve karakter en navenante prestatiepeil, iets dat Fiat steeds weer stimuleert om nieuwe harddravers op de markt te brengen en bestaande te verbeteren.
Wat dat laatste betreft; de nieuwe Ritmo Abarth 130 TC is er een lichtend voorbeeld van.

In 1978 zette Fiat de Ritmo op de markt; een typische gebruiksauto die in eerste instantie werd ontworpen voor een heel breed publiek. Het lag dan ook voor de hand dat deze middenklasser snel in een groot aantal varianten leverbaar werd.
Om ook in de categorie veeleisende automobilisten kopers voor de Ritmo te vinden introduceerden de Turijnse automannen in september '81 een Abarth-uitvoering op het thema Ritmo, een potig rij-ijzer dat de strijd moest aanbinden tegen de fameuze Volkswagen Golf GTI. Omdat die snelle Ritmo, die luisterde naar de naam Abarth 125 TC, daarvoor wèl wat in huis moest hebben werd een twee liter metende krachtbron gemonteerd met het respectabele vermogen van 92 kW (125 pk). Daarna onderging de gehele Ritmo-serie nogal drastische wijzigingen waardoor niet alleen in technisch opzicht het nodige veranderde, maar vooral ook het uiterlijk moderner werd.
De snelste Ritmo moest dus ook in een nieuwe gedaante herverschijnen om in de huidige reeks



te passen. Welnu: het resultaat is niet een nieuwe 125 TC, maar een 130 TC.
De cijfers geven, zoals dat bij Fiat te doen gebruikelijk is, het motorvermogen in pk's aan waaruit dus valt op te maken dat er vijf paarden extra staan te trekken. Fiat kon het toch weer niet laten.

Boodschappenauto

De Abarth 130 TC verloochent zijn afkomst niet. Hij is een echte Ritmo gebleven met alle prettige eigenschappen die daarbij horen. Het is een auto die lezen en schrijven kan en waarmee werkelijk iedereen uit de voeten kan. De gebruiksmogelijkheden die voor de Ritmo zo kenmerkend zijn, zijn hier gewoon gebleven (vierpersoons, bagageruimte 370 l of met neergeklapte achterbankleuning 1250 l). Een alledagsauto dus? Nou nee, dat niet bepaald. Alleen al aan het agressieve uiterlijk is te zien dat het hier in de eerste plaats om een geweldenaar gaat; een auto voor de pur sang liefhebber die in hoofdzaak

WWW.TRANSRITMO.NL



rijdt om te rijden en niet zozeer om van A naar B te komen.
Maar dat het niet alleen om het uiterlijk gaat hebben wij tijdens een proefrit in de omgeving van Fiat's bakermat aan den lijve kunnen ondervinden. In bijna alle opzichten is de 130 TC een heerlijke auto om mee te rijden. Bij normaal gebruik in de stad blijkt de forse motor een uiterst goedmoedig karakter aan de dag te leggen. Al vanaf heel lage toerentallen neemt het machien mooi op en geeft blijk van een goede wil wanneer er bij die lage toeren ook gewerkt moet worden.
Alleen aan een verrukkelijke, donkere bromtoon is te merken dat de krachtbron ook een andere rijstijl weet te appreciëren. Wie het gaspedaal dieper intrapt leert de ware aard van het beestje kennen.

Abarth dus...

De motor van Fiat's snelste is een Italiaans stukje meesterwerk. Hij is weliswaar een oude bekende maar geprepareerd door Abarth in Turijn, en dat proef je.
Het uitgangspunt is de 1995 cm^3 grote vier-cilinder met twee bovenliggende nokkenassen, een motor met een flink aantal dienstjaren die zich in de loop der tijd tot een betrouwbare krachtbron heeft weten op te werken.
De genoemde cilinderinhoud wordt verkregen uit een boring van 84 mm en een slag van 90 mm, waardoor sprake is van een langeslagmotor. Dit verklaart ook enigszins zijn souplesse, zijn trekkracht onderin.
De tuners van Abarth hebben niet gekozen voor brandstofinspuiting maar hebben de motor getooid met twee dubbele vlakstroomcarburateurs van Weber of Solex. In combinatie met een compressieverhouding van 9,4 : 1 en diverse veranderingen aan de motor zelf leidde dat tot een vermogen van 95,6 kW of 130 paardekrachten bij een toerental van 5900 r/min. Het maximumkoppel bedraagt 176 Nm en komt vrij bij 3600 r/min.
In relatie tot een eigengewicht van de auto van 950 kg (30 kg minder dan de voorganger) bieden die waarden uiterst zonnige perspectieven, zeker ook als je bedenkt dat aan die motor een ZF-sportbak met vijf versnellingen is gekoppeld.

De toegepaste overbrengingsverhoudingen in de versnellingsbak zijn overigens dezelfde als die van de 125 TC, alleen de eindreductie kon door de sterkere motor een tikkeltje langer worden. De koppeling werd door de fabrikant aan de motor aangepast.

Alle Ritmo's van de laatste generatie hebben een verbeterde wielophanging meegekregen. Zodoende zijn de wijzigingen nu ook bij de 130 TC, die in tegenstelling tot de 125 TC is gebaseerd op de nieuwe Ritmo, doorgevoerd. Om de vering wat steviger te maken en de wagen bij snel bochtenwerk wat minder te laten overhellen is een zwevende stabilisatorstang gemonteerd. Deze is alleen bevestigd aan delen van de voorwielophanging en niet aan de carrosserie.

WWW.TRANSRITMO.NL

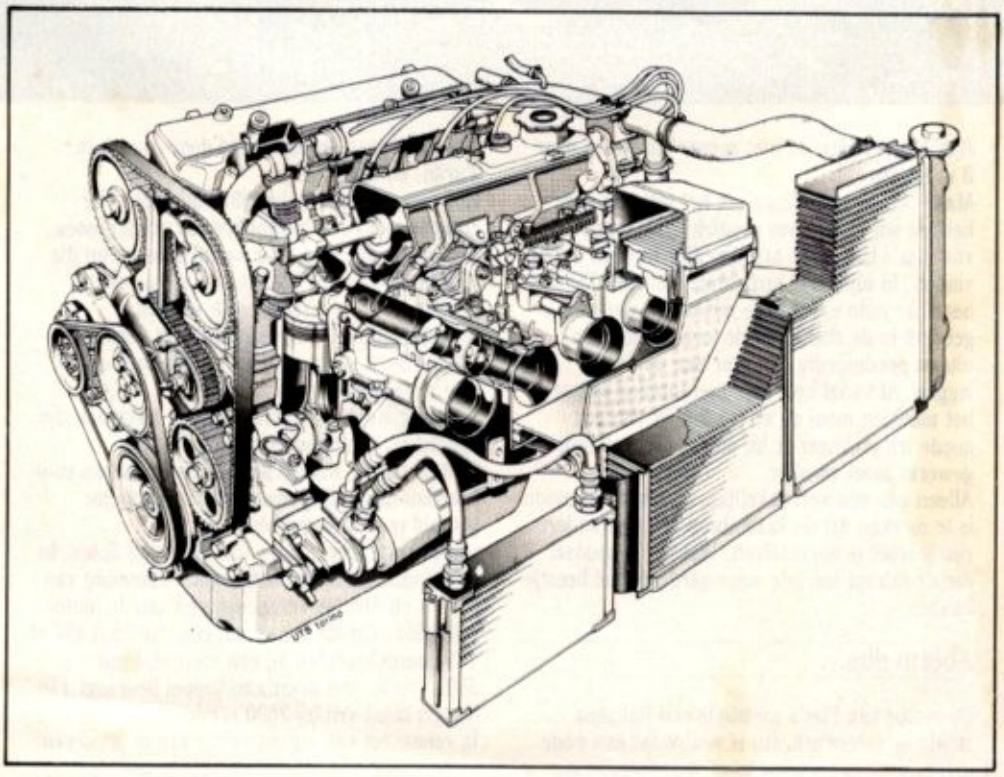


Rijden

Zoals we al opmerkten is de Abarth 130 TC bedoeld voor lieden die plezier hebben in autorijden, mensen die zich één kunnen voelen met hun auto. Een rit over een goed gekozen traject, dat ons in de gelegenheid stelde de wagen stevig aan de tand te voelen, leerde dat de Abarth 130 TC veel kan, héél veel zelfs. De liefhebber kan met deze Italiaan jodelend van vreugde smalle, bochtige weggetjes afstuiven, driftig roerend met de pook die in verbinding staat met de prettig schakelende ZF-bak.

De wegligging is grandioos; wanneer op de grens wordt gereden raakt de wagen wat onderstuurd. Toch is de 130 TC niet plankhard geveerd en op slecht wegdek is het met de op sportief rijden ingestelde onderstelconstructie en de Pirelli's P6 in de Abarth best uit te houden. Fiat geeft voor haar "blaasinstrument" een topsnelheid op van 190 km/h plus nog wat en een acceleratietijd van 8 seconden voor de 100 km/h-sprint. Voorwaar niet gering voor een auto van dit kaliber. Wij denken niet dat de maker van deze kostelijke auto met die opgaven erg ver van de waarheid af zit; op de rechte, vlakke stukken van de autostrada liep de snelheidsmeternaald na wat geduld te hebben gehad naar 210 km/h. Tijdens dalingen wilde de wagen nog wel wat harder, maar omdat de hoogste versnelling geen overdrive is (32 km/h per 1000 toeren) zal de motor onder die omstandigheden beslist teveel toeren draaien. Op topsnelheid komt de naald van de toerenteller nèt tegen de gevarenzone (6300 r/min).
De acceleratie is zoals de gespierde body van de Abarth doet vermoeden: razendsnel. Tot snelheden van rond 170 op de teller gaat het echt hard en ook daarboven is de auto nog bepaald levendig. Het remsysteem met grote, inwendig gekoelde schijven voor en trommels achter is ruimschoots tegen het prestatiegeweld van de Abarth opgewassen.
De sportstoelen vonden we niet denderend; ze waren te zacht en ook het materiaal kon ons niet bekoren. Gelukkig zullen echte Recaro's als extra kunnen worden geleverd.
Opmerkelijk is het dat het geluidsniveau onder alle omstandigheden beschaafd blijft. Zelfs bij snelheden die vèr boven 160 km/h liggen, waarbij de motor door de korte overbrengingsverhoudingen al met forse toerentallen staat te werken, blijft converseren zonder stemverheffing mogelijk. De toonaard van het motorgeluid is naar ons idee zonder meer plezierig. Windgeruis blijft redelijk binnen de perken.

Enigszins zorgen baarde ons het brandstofverbruik; de naald van de brandstofvoorraadmeter bewoog zich met gezwinde spoed naar 0. De eerlijkheid gebiedt ons wèl daarbij te vermelden dat we steeds het uiterste van de auto hebben verlangd.



Met twee dubbele vlakstroomcarburators biedt de cross flow-cilinderkop met twee bovenliggende nokkenassen een perfecte gasdoorstroming. Door de afwezigheid van inlaatspruitstukken zijn alle inlaatkanalen even lang.

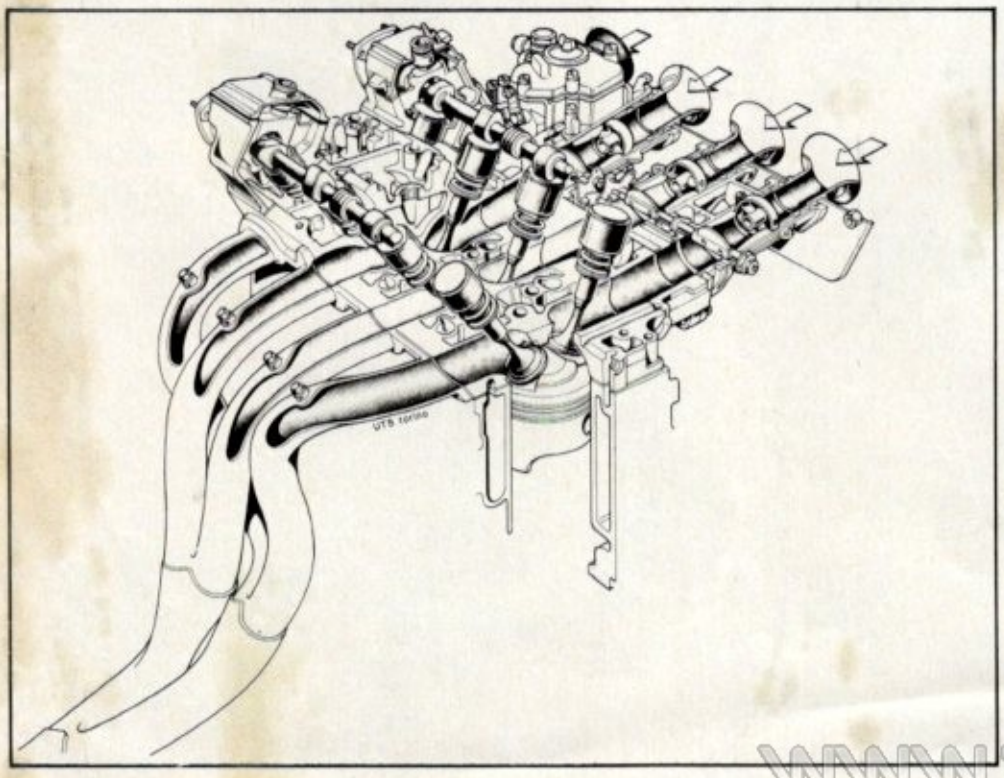
WWW.TRANSRITMO.NL



Fiat geeft overigens voor de 130 TC een op ECE-gegevens gebaseerd gemiddeld verbruik op van 8,8 liter per 100 km (1 op 11,4).

Uitgebreid instrumentarium

Het dashboard van de Ritmo Abarth 130 TC blinkt uit door de enorme hoeveelheid informatie die het verschaft. Werkelijk alles wat denkbaar is wordt aangegeven. Helaas zijn veel metertjes, klokken en controlelampjes samengebracht in een smal paneel waardoor het geheel niet echt duidelijk afleesbaar is. Maar nogmaals; de compleetheid kent haar weerga niet.
Naast de hier vanzelfsprekende toerenteller zien we een koelvloeistoftemperatuurmeter, een olietemperatuurmeter, een oliedrukmeter, een laadstroommeter en een hele batterij controlelampjes. Het instrumentenpaneel maakt een strakke, verzorgde indruk maar wordt wat aan het zicht onttrokken door het fraaie sportstuur dat in hoogte verstelbaar is.
De standaarduitrusting van de auto als zodanig staat trouwens ook op een hoog peil; er zijn maar weinig zaken die een koper zich nog kan wensen. Het verwarmings- en ventilatiesysteem is sterk verbeterd en heeft talloze uitstroomopeningen, onder meer om de zijruiten te ontwasemen. Het geheel bleek prima te voldoen.
De Fiat Ritmo Abarth zal hoogstwaarschijnlijk in oktober op de Nederlandse markt komen. Importeur Fiat Auto Nederland B.V. hoopt tegen die tijd de prijs te kunnen vaststellen op minder dan 28 mille. Als dat lukt is deze Fiat-sprinter een heel aantrekkelijke aanbieding, want voor dat geld krijg je een auto die vrijwel alle concurrenten uit die prijsklasse qua prestaties en uitrusting in de schaduw stelt.



De dwarsgeplaatste Abarth 130 TC-motor is een indrukwekkende krachtbron. Links voor is de forse oliekoeler te zien die onder alle omstandigheden moet zorgen dat de zaak thermisch niet uit de hand loopt.
De dubbelnokker is uitgerust met het befaamde, volelektronische Magneti Marelli Digiplex-ontstekingssysteem.

WWW.TRANSRITMO.NL