22 LAATSTE MODE PARIJS **CITROËN C5**



autovisie



AUDI KNALT A4 + A1



De kleine die iedereen wil hebben

Zuinigheidstest
VERBRUIKSCIJFERS: KLOPT NIKS VAN!

ONTHULD
BMW 1-serie *tii*
BEIERSE HANDGRANAAT

Gereden
MAZDA6
FERRARI 430 SCUDERIA
PORSCHE 911 GT2

25 OKTOBER 2007 € 3,95 BELGIË € 3,95
02207
8 717703 420708



Sportieve Fiats

Met de Grande Punto Abarth keert binnenkort een legendarische typeaanduiding terug in de gelederen van de Turijnse fabrikant. We doen een stapje terug in de tijd en kijken naar enkele sportieve Fiats uit het verleden waarbij het typeplaatje het verschil maakte.

Tijdlijn

1978 127 Sport serie 1
131 Racing (tot 1981)
1981 127 Sport serie 2
Ritmo 105 TC serie 1
131 Volumetrico Abarth (tot 1983)
Ritmo Abarth 125 TC (tot 1983)
1982 127 Sport serie 3 (tot 1983)
1983 Ritmo 105 TC serie 2 (tot 1985)
Ritmo Abarth 130 TC (tot 1985)
1985 Uno Turbo serie 1 (tot 1989)
1989 Uno Turbo serie 2 (tot 1991)


127 Sport


131 Abarth

VOOR rechtgeaarde Fiat-liefhebbers moet het bijna als een 1 aprilgrap hebben geklonken. Nog maar enkele jaren geleden kwamen er berichten naar buiten dat het zó slecht ging met Fiat dat voor het voortbestaan moest worden gevreesd. En dat terwijl deze autofabrikant de gehele 20e eeuw een toonaangevende rol had gespeeld binnen de autobranche en in Italië de ene na de andere kleinere autoproducent had ingelijfd. Vooral in de jaren zestig ging het Fiat voor de wind. Het modellenprogramma was ongekend breed – 'een wagen voor elke wens en welstand', zo luidde de slogan – en het aantal sportieve varianten bijzonder groot. Van vrijwel elke modelserie bestonden wel een coupé en een cabriolet met een eigen, afwijkende carrosserie, meestal getekend door grote ontwerpers als Pininfarina en Bertone. Het merk behoorde in die jaren zelfs tot de vijf grootste autofabrikanten ter wereld.

ACHTERAF BEZIEN zette de neerwaartse spiraal in toen de Italianen besloten een van hun sterkste troeven – design – niet meer zo prominent uit te spelen. Gerekend vanaf eind jaren zeventig hadden alleen de 124 Spider Europa Pininfarina en de X1/9 nog een echt onderscheidende carrosserie. Nieuwe sportmodellen kregen in het vervolg de koets van het basismodel plus enkele motorische en optische aanpassingen. Typeaanduidingen als Sport, Racing, Abarth en Turbo moesten de harten sneller doen kloppen. Fiat stond op dit punt overigens niet alleen, want ook andere fabrikanten kozen voor deze betrekkelijk eenvoudige weg.

ZO LANCEERT FIAT in de zomer van 1978 een speciale sportieve versie van de populaire 127. Uiterlijk valt deze 127 Sport op door zijn afwijkende grille met daarin het bekende Fiat-embleem met de lauwerkrans (traditioneel voorbehouden aan de sportieve modellen), een voorspoiler, een dakspoiler en rubberstrips op de flanken. Sportstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen versterken zijn sportieve imago. Dat deze uitsluitend in zwart of rood leverbare variant daadwerkelijk sportiever is dan het basismodel, dankt hij aan het feit dat de 1050 cm³ metende viercilinder met enkele bovenliggende nokkenas een hogere compressieverhouding, grotere kleppen en een dubbele carburateur heeft en in plaats van 50 pk nu 70 pk levert, zoals het 70HP-plaatje in de grille bevestigt.

EEN PAAR MAANDEN later maakt een andere sportversie zijn opwachting, ditmaal op basis van de tweedeurs 131 Mirafiori. Het nieuwe productiemodel luistert naar de naam 131 Racing en krijgt de tweeliter dubbelnokker van de Fiat 132 in het vooronder, waar het basismodel slechts beschikt over een 1.3 of 1.6 DOHC-motor. Weliswaar heeft in de twee jaren daarvoor een homologatiespecial op basis van het 131 Abarth rallykanon in het leveringsprogramma gezeten, maar deze 131 Abarth Rally Stradale kost een klein vermogen en wordt slechts 400 keer gebouwd. De 131 Racing geeft een knipoog naar die rallyversie en brengt het hoofd van menig liefhebber op hol. Hij is uitsluitend leverbaar in de kleuren oranje, zilvergrijs en antracietgrijs en ook voor de velours interieurbekleding is de keuze beperkt: zwart of rood. Aan de

voorzijde springen de speciale grille en de vier halogeenkoplampen van ongelijke diameter in het oog. De kunststof wielranden zijn in dezelfde contrasterende kleur (zwart, lichtgrijs of donkergrijs) gespoten als de speciale bumperspoiler. Bijzonder is ook dat de Racing tegen meerprijs op Pirelli P6-banden in de maat 185/60 R 14 wordt afgeleverd, want daarmee is het de allereerste auto die met deze revolutionaire lage banden leverbaar is.

ZOWEL DE 127 Sport als de 131 Racing blijven tot 1981 in ongewijzigde vorm in de Fiat-prijslijst staan. In dat jaar verschijnt een gefacelifte versie van de 127 Sport met een licht geretoucheerde carrosserie en gewijzigd interieur. Een interessantere nieuwkomer in 1981 is de superzeldzame 131 Volumetrico Abarth, die gebaseerd is op een Racing-prototype met mechanische compressor. Het →

De prijzen

Een Fiat 127 Sport is niet direct een onbereikbare auto, al moet gezegd dat het aantal deugdelijke exemplaren op de markt beperkt is. In goede staat en met een geldige APK doet deze auto gemiddeld zo'n 3000 euro. De vroegste serie is qua vormgeving marginaal interessanter voor de liefhebber dan het wat hoekigere laatste model, maar die laatste heeft wel de grotere motor.
De 131 Racing wordt nog minder vaak aangeboden. Het is een typische jaren zeventig auto die vooral in het oranje een cultstatus begint te genieten onder een select groepje liefhebbers. Dat weerspiegelt zich in de prijzen, want nette Racings kosten al gauw 5500 tot 6500 euro.
De sportieve Ritmo-versies gaan wellicht dezelfde weg als de Racing. De 105 TC en eerste 125 TC spreken vooral aan door hun karakteristieke neus, terwijl de 130 TC natuurlijk dé *hot hatch* is in dit gezelschap. Reken op prijzen tussen de 3000 en 5000 euro voor een goed rijdend exemplaar, waarbij het voor zich spreekt dat de 130 TC de duurste van het stel is.
De Uno Turbo ten slotte is bij insiders vooral populair vanwege zijn 'bommetjes'-karakter: een kleine, lichte auto met een relatief dikke motor. De geblazen Uno wordt al te koop aangeboden vanaf 1500 euro, waarna begonnen kan worden met het nog verder 'doortunen'...


Uno Turbo

Wat je moet weten voordat je een van deze sportieve Fiats koopt

Wie geïnteresseerd is in een van deze modellen, moet bedacht zijn op een aantal gevoelige punten. Om te beginnen is daar de koets. Het plaatstaal was in die jaren van een mindere kwaliteit en roestpreventie kreeg weliswaar voor het eerst enige aandacht, maar had nog geen al te hoge prioriteit. Dat betekent dat roestgevoelige plekken als wielranden, dorpels, onderkant portieren, voorspatborden, voorzijde motorkap en achterklep extra aandacht verdienen. Maar dat was bij veel andere merken destijds echt niet anders. Voor vrijwel elke Fiat geldt dat flinke roestschade vaak veel duurder uitvalt dan technisch malheur. Bij te veel roest loont het de moeite om naar een ander exemplaar te zoeken. Dat heeft deels te maken met het feit dat het arbeidsloon van specialisten er flink inhakt, maar deels ook met het feit dat plaatwerk voor de sportieve varianten vaak net iets afwijkt van dat van het moedermodel. Voor de standaard modellen is vaak nog volop plaatwerk te koop, maar dat geldt helaas niet voor de sportievere familieleden. Zo kosten bijvoorbeeld de portieren van een 131 Racing een klein vermogen, om de doodeenvoudige reden dat ze uniek zijn voor die auto en bijna niet meer te vinden zijn.
Het technische gedeelte kost meestal minder hoofdbrekens. De tweeliter dubbelnokker van voormalig Ferrari-ingenieur Aurelio Lampredi dateert feitelijk al van de jaren zestig en mag tot de meest succesvolle motoren aller tijden gerekend worden. Ook in de Racing en sportieve Ritmo's doet hij zijn werk naar behoren, mits zaken als ontsteking, klepspeling en carburatie goed staan afgesteld. Op dit vlak wordt er flink geëxperimenteerd, want de motor is populair bij doe-het-zelf tuners. Er wordt altijd driftig op gehamerd dat de kunststof distributietandriem om de zoveel duizend kilometer vervangen dient te worden, maar vaak wordt daarbij het belang van een nieuwe spanrol over het hoofd gezien. Eigenlijk zouden riem en spanrol altijd samen vervangen moeten worden om dure verrassingen te voorkomen. Als er al iets moeilijks aan deze motoren te ontdekken valt, dan zouden het de twee dubbele carburateurs kunnen zijn die standaard werden gemonteerd op de Ritmo Abarth 130 TC. Het aantal mensen dat in staat is deze gasfabrieken keurig synchroon af te stellen wordt steeds kleiner.
Voor het overige valt op dat reguliere onderhoudszaken betrekkelijk goedkoop zijn. Oliefilters, luchtfilters, remschijven, remblokken en dergelijke kosten meestal weinig en zijn niet alleen via reguliere Fiat-kanalen en automateriaalzaken te koop, maar ook op internet. Op Ebay bijvoorbeeld zie je vaak in één oogopslag op welke andere modellen bepaalde onderdelen nog meer zijn gebruikt, wat de slagingskans vergroot.
In het algemeen kan gesteld worden dat de hier opgevoerde Fiat-modellen zich kenmerken door een levendig rijkarakter. Ze bieden veel rijplezier voor een relatief bescheiden prijs, waarbij vooral de achterwielaangedreven 131 Racing een hoog entertainmentgehalte heeft. Bijkomend voordeel is bovendien dat het gros van de genoemde modellen inmiddels is vrijgesteld van houderschapsbelasting.



Clubs

Fiat Club Nederland
www.fiatclubnederland.nl

Fiat 127 Club Nederland
www.fiat127club.nl

Fiat Ritmo TC Register
www.fiatritmo.com

Fiat Uno Club Holland
www.fiatunoclubholland.nl

Specialisten

Auto Europa-Italië
www.autoeuropaitalie.nl

AutoMobilia.nl
www.automobilia.nl

Guy Moerenhout Racing
www.abarth-gmr.be

Henk Poortinga Fiat-onderdelen
www.henkpoortinga.nl

Ricambi Italia
www.janposthuma.nl

Martin Willems Onderdelenspecialist
www.martinwillems.nl

Boeken

Tutte le Fiat
Editoriale Domus
ISBN: 7212704

L'automobile italiana
Giunti Editore S.p.A.
ISBN: 88-09-04284-0

Twin-Cam Italia
Phil Ward
ISBN: 189987058X



betreft hier echter geen Racing-variant, aangezien alle 200 gebouwde Volumetrico's in de vierdeurs Supermirafiori 131-koets gehuld gaan. De geblazen motor schopt het tot 140 pk. Vanuit commercieel oogpunt gezien zijn datzelfde jaar twee andere sportieve nieuwkomers nóg interessanter: de Ritmo 105 TC en Ritmo Abarth 125 TC. De 105 TC wordt geïntroduceerd in mei en is de eerste sportieve variant op basis van de Ritmo, voorzien van een 1,6-liter *twin cam* dubbelnokker die 105 pk levert (vandaar de typeaanduiding). De sterkere 125 TC met tweeliter krachtbron is later dat jaar in Frankfurt te bewonderen. Beide modellen hebben het driedeurs model als basis en zijn vanwege hun sportievere inborst voorzien van een aangepaste ophanging en vijfversnellingsbak. Verder onderscheiden de modellen zich onder meer door een andere voor-

Beide gefacelifte sport-Ritmo's houden het vol tot 1985. Fiat's nieuwe volumemodel, de Uno, is dan alweer twee jaar op de markt en de fabrikant vindt het tijd worden om een topmodel aan deze belangrijke modellijn toe te voegen. In april 1985 verschijnt de Uno Turbo i.e. (die afkorting staat voor *'iniezione elettronica'*, oftewel elektronische brandstof-injectie) met een 1,3-liter viercilinder met enkele bovenliggende nokkenas. In combinatie met het lichte wagengewicht volstaat het motorvermogen van 105 pk voor een topsnelheid van liefst 200 km/h. De auto staat standaard op lichtmetalen wielen met Abarth-logo en laagprofielbanden, maar valt verder niet bijzonder op. Zijn grote aantrekkingskracht schuilt duidelijk in de motor. In 1989 krijgt de Uno Turbo een nieuwe carrosserie en nieuw interieur, maar bovenal een nieuwe krachtbron die nu 116 pk levert.

"Fiat moet uitgaan van eigen kracht en creativiteit"

spoiler, andere wielen en een uitgebreidere uitrusting.

BEGIN 1982 verschijnt de derde en laatste versie van de 127 Sport met de geheel vernieuwde carrosserie van het basismodel. Hij heeft nu een 1,3-liter motor in het vooronder die 75 pk levert. In het voorjaar van 1983, wanneer het basismodel van de Ritmo inmiddels een facelift heeft ondergaan – wat vooral tot uiting komt in de nieuwe neus –, volgt ook een gewijzigde 105 TC met diezelfde neus met daarin het nieuwe logo met de vijf schuine strepen in plaats van het lauwerkransembleem. Hetzelfde geldt voor een opgewaardeerde variant van de tweeliter versie, die mede dankzij twee dubbele Webers 130 pk levert en daarom nu Abarth 130 TC heet.

IN DE JAREN NEGENTIG laat Fiat weer iets zien van zijn oude flair. Bij de Coupé en Barchetta ligt de nadruk weer duidelijk op design, zoals in vroeger tijden, toen Fiat tal van opwindende haute couture modellen in het programma had. Toch blijven echt sportieve Fiats in deze periode dun gezaaid. Modellen als de Bravo HGT, Cinquecento Sporting en recentelijk de Stilo Abarth zijn niet onaardig, maar kunnen toch niet op dezelfde bijval rekenen als hun illustere voorgangers uit de jaren zestig. De geschiedenis wijst uit dat Fiat zijn oren niet te veel moet laten hangen naar de concurrentie, maar juist moet uitgaan van eigen kracht en creativiteit. Het lijkt erop dat de fabrikant uit Turijn nu weer de juiste weg is ingeslagen.



Bravo HGT

GEVONDEN VOOR 6500 euro

Aangeboden door: **Lancia-/Fiat-specialist Martin Willems**
www.martinwillems.nl



Fiat 131 Racing

In het Drentse plaatsje Emmer-Compascuum vonden we bij Lancia-/Fiat-specialist Martin Willems uitgerekend een exemplaar van een van de zeldzamere sportieve Fiats: een 131 Racing. Maar aangezien in de achterlichtunits het woord 'Sport' staat vermeld, vermoeden we direct dat het hier om een Duitse auto gaat. Ons vermoeden blijkt juist. De auto heette bij onze oosterburen immers niet Racing, maar Sport. Op de C-stijl staat de handtekening van rallyrijder Walter Röhrl, die in 1980 wereldkampioen rally werd in een Fiat 131 Abarth. Fiat speelde met een speciale Walter Röhrl-editie handig in op de populariteit van de Duitse rallycrack.
De auto in kwestie is een oranje exemplaar uit 1979 dat nog in zijn eerste lak zit. Wanneer Martin Willems vertelt dat deze 131 van een 85-jarig baasje is geweest, kan ik een lach niet onderdrukken. Oudere auto's zijn immers bij voorkeur van een hoogbejaard persoon geweest als het aan de autohandelaar ligt, maar dat blijkt in dit geval echt zo te zijn. Dat moet dan wel een bijzonder sportief oud baasje zijn geweest! En wat nog mooier is: de man was ook nog eens de eerste eigenaar. Hij bleef de auto trouw tot de zomer van 2004. Deze 'edition Röhrl' beschikt ten opzichte van de gewone 131 Racing nog over een dak- en kofferbakspoiler van Hörmann (met afzonderlijke goedkeuringscertificaten, die bij de auto aanwezig zijn), maar hij staat niet op de lagere Pirelli P6-banden.
Er staat 33.700 kilometer op de teller, maar die is al een keer rond geweest. Gelet op de roestgevoelige aard van dit model, ziet de auto er bovengemiddeld goed uit. Dat gaat al wat minder op voor het zwarte velours interieur, dat tamelijk slijtagegevoelig is.
Helaas dient onder de motorkap nog wel het nodige te gebeuren. De Duitse 'Racing' blijkt op dit moment namelijk niet rijwaardig. De zoon van de vorige eigenaar wilde een paar motorische verbeteringen aanbrengen, maar bracht zijn plannen niet tot een goed einde en bood de auto te koop aan. Willems kwam de wagen op het spoor via vrienden van de eigenaar die zelf ook over een 131 Sport beschikken. De 131 wordt echter binnenkort beetgepakt en inclusief RDW-keuring en APK afgeleverd voor € 6500,–. Daarmee is het geen koopje, maar dit type wordt sporadisch te koop aangeboden en de prijzen laten zich derhalve moeilijk vergelijken.



Op de C-stijl van de 131 Racing prijkt de handtekening van Walter Röhrl.