
Ritmo Abarth

49. Internationale Automobil-Ausstellung, Frankfurt/M 17.-27. Sept. 1981

www.transritmo.nl



FIAT

Fiat Ritmo Abarth

FIAT RITMO ABARTH 125 TC

Echte Sportversion des Ritmo - 92 kW/125 PS, 190 km/h -
keine "exotischen" Kosten

Mit dem neuen Abarth 125 TC verfügt die Ritmo-Baureihe über eine echte Sportversion. Die besonders breitgefächerte Reihe besteht jetzt aus nicht weniger als 12 verschiedenen Versionen. Der Fiat Ritmo ist das italienische Modell mit den höchsten Produktionszahlen; in etwas mehr als drei Jahren wurden mehr als eine Million Exemplare gebaut.



Der von Abarth entwickelte 125 TC gehört zur neuen Homologationsgruppe N ("National") nach den internationalen Sport-Vorschriften ab 1.1.1982. Die Produktionszahl für einen solchen Wagen muss in 12 Monaten mindestens 5000 erreichen.

Der Ritmo Abarth 125 TC besitzt das 2 l-Triebwerk mit zwei obenliegenden Nockenwellen und halbkugelförmigen Verbrennungsräumen. Auf die zwei obenliegenden Nockenwellen deutet das "TC" in seinem Namen hin; sie heissen englisch "twin cam", abgekürzt "TC". Die Radaufhängungen stammen vom Ritmo Abarth Gruppe 2, dem Klassensieger der Italien-Rundfahrt 1978 und 1979. Der Wagen besitzt Sporträder aus Leichtmetall mit Pirelli P6-Reifen und an der Vorderachse innenbelüftete Bremsscheiben. Trotz der sehr hohen Leistung kommt der Komfort nicht zu kurz: In Innenausstattung und Instrumentierung erfüllt der Ritmo Abarth höchste Ansprüche.

Sportlich innen und aussen

Basis für den Ritmo Abarth 125 TC war die robuste dreitürige Karosserie des Ritmo; sie musste nur an wenigen Punkten verstärkt werden. Die Auslegung ist dabei noch sportlicher als beim Ritmo 105 TC.

Die Kunststoff-Schutzschilde sind anthrazitfarben; in den vorderen Spoiler sind zwei Halogen-Fernscheinwerfer eingebaut (die sich leicht gegen Nebelscheinwerfer austauschen lassen). Einen weiteren Spoiler aus elastischem Polyurethan gibt es auf der Heckklappe. Er senkt den Luftwiderstand; mit Spoiler ist die Höchstgeschwindigkeit um 2 - 3 km/h höher. Die Kotflügel-Verbreiterungen bestehen aus dem gleichen Material wie die Schutzschilde und sind mit ihnen verbunden. Die Karosserie trägt in Höhe der Gärtellinie einen schwarzen oder roten Streifen, der mit der Karosseriefarbe harmoniert: schwarz, racingrot oder silber-metallic. Die unteren Seitenflanken tragen die Beschriftung "Abarth 2000", das Markenzeichen mit dem Skorpion gibt es vorn und hinten. Der Aussenspiegel von aerodynamischer Form lässt sich von innen einstellen. Die einfachen, aber sehr sportlichen Leichtmetallräder (wieder mit dem Abarth-Skorpion in ihrer Mitte) wurden von Pirelli eigens für die Super-Breitreifen (der gleichen Marke) P 6 185/60 HR 14 entwickelt. Sämtliche Scheiben sind schwarz eingefasst, auch Türgriffe, Aussenspiegel und die Luft-hutze auf der Motorhaube sind schwarz.

Die Innenausstattung wirkt sportlich und gepflegt. Die vorderen Schalensitze ergeben festen Seitenhalt in Kurven, sie sind wie die hinteren Einzelsitze mit weichem beige-farbenem Wollstoff überzogen.

Das reichhaltige Armaturenbrett umfasst unter anderem: Tachometer (mit Tageszähler), Drehzahlmesser, Wasser- und ^{Öl}Thermometer, Voltmeter und Digitaluhr. Das klassische Abarth-Lenkrad mit drei Aluminiumspeichen und dickem Kunstleder-Kranz ist be-

sonders handlich (Durchmesser knapp 37 cm) und lässt sich in der Höhe verstellen. Ein besonderer Gag ist das grosse und wie bei einem Rennwagen durchlöcherete Gaspedal.

Zahlreiche Details lassen besondere Sorgfalt in der Ausstattung erkennen. Die hinteren Einzelsitze lassen sich getrennt vorklappen, so dass sich bei Bedarf drei Sitze und ein grosser Laderaum ergeben. Das Reserverad wurde in den Kofferraum verlegt, um gleichmässige Gewichtsverteilung und eine bessere Motorbelüftung zu erreichen. Am Wagendach gibt es eine Leuchte mit einstellbarem Spotlicht, es gibt Ausstellfenster hinten, Kopfstützen vorn, Automatikgurte, eine Nebel-Rückleuchte, eine Wisch- und Waschanlage für die Heckscheibe, serienmässige Dachantenne und vieles mehr. Auf Wunsch stehen wärmedämmende broncegetönte Scheiben zur Verfügung.

Bewährtes Hochleistungs-Triebwerk

Das bekannte 2 l-Triebwerk mit zwei obenliegenden Nockenwellen wurde für den Einsatz im Ritmo Abarth in zahlreichen Punkten modifiziert. So wird eine besonders widerstandsfähige Zylinderkopfdichtung von Goetze eingesetzt, die zuerst beim Argenta eingeführt wurde. Die elektrische Benzinpumpe erleichtert den Start des warmen Motors, es gibt einen thermostatisch geregelten Ölkühler, der die Öltemperatur auch bei schärfster Fahrt in gesunden Bereichen hält und gleichzeitig für schnelles Erreichen der Betriebstemperatur nach dem Kaltstart sorgt. Die Kurbelwelle läuft in Dreimetall-Bronzelagern, die Leichtmetall-Ölwanne ist mit Prallstegen versehen, so dass auch beim scharfen Beschleunigen oder bei scharfer Kurvenfahrt mit Sicherheit Öl angesaugt wird, es gibt eine kontaktlose elektronische Zündung von Marelli. Der Auspuffkrümmer ist nach dem bewährten Abarth-Prinzip gebaut: Die Leitungen von den vier Zylindern vereinigen sich erst in zwei Kanälen, die dann in ein gemeinsames Rohr münden - dies verringert den Gegendruck und erhöht die Leistung. Alle diese Massnahmen führten zu einer auf 92 kW/125 PS erhöhten Leistung.

Die Motorkraft wird über eine vergrösserte Kupplung und ein neues, sportlich abgestimmtes Fünfganggetriebe von ZF auf die Vorderräder übertragen. Die Antriebswellen zu den Vorderrädern wurden verstärkt, um das erhöhte Drehmoment aufzunehmen.

Die Vorderradaufhängung des Ritmo Abarth wurde bereits in den Gruppe 2-Fahrzeugen erprobt. Sie besteht aus Federbeinen und unteren Schwingarmen. Der negative Lenkrollradius verbessert die Richtungsstabilität vor allem beim Bremsen, Federn mit progressiver Kennung sorgen bei aller sportlicher Abstimmung für ein hohes Mass an Komfort. Der Querstabilisator besitzt einen grösseren Durchmesser, die vorderen Radlager wurden vergrössert. Die hintere Einzelradaufhängung besitzt ebenfalls untere

Schwingarme, dazu eine querliegende Einblatt-Feder (anstelle der sonst verwendeten Zweiblattfeder). Auch sie hat eine hochgradig progressive Kennung.

Die Bremsen wurden der erhöhten Motorleistung angepasst. Vorn besitzt der Ritmo Abarth innenbelüftete Bremsscheiben, die Radbremszylinder sind grösser. Ein grösseres Servogerät setzt den nötigen Pedaldruck auf ein komfortables Mass herab.

Bei 980 kg Leergewicht und einer Leistung von 92 kW/125 PS kann man sich beim Ritmo Abarth 125 TC hervorragende Fahrleistungen ausrechnen. Der Wagen knüpft in der Tat an die besten Gran-Turismo-Limousinen an: Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 190 km/h, die Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h erfordert knapp 9 Sekunden, der Stehende Kilometer wird in nur 30,2 Sekunden zurückgelegt. Die hohen Fahrleistungen haben jedoch keinen unwirtschaftlichen Kraftstoffverbrauch zur Folge: Bei 120 km/h beispielsweise beträgt der Verbrauch 9,3 l/100 km (oder 10,7 km/Liter).

Der Verkauf des Fiat Ritmo Abarth 125 TC beginnt in Italien und in der Bundesrepublik Deutschland (dem wichtigsten Exportmarkt für dieses Modell) ab Dezember 1981. Auf die anderen Exportmärkte kommt der Wagen Anfang 1982. Drei Viertel der Produktion sind für den Export bestimmt.

FIAT RITMO ABARTH 125 TC

Technische Daten

Motor: vorn quergelagert mit zwei obenliegenden über Zahnriemen angetriebenen Nockenwellen. Geneigte Ventile in V-Anordnung

Zylinder: vier in Reihe.

Gesamthubraum: 1995 cm³

Bohrung x Hub: 84 x 90 mm

Verdichtungsverhältnis: 9,5

Höchstleistung: 92 kW/125 PS bei 5800 U/min

Max. Drehmoment 172 Nm (17,5 mkg) bei 3500 U/min

Kurbelwellenlagerungen: fünf

Motorblock aus Guss

Zylinderkopf aus Leichtmetall

Zündung: elektronische Zündung von Marelli

Kraftstoffzufuhr: elektrische Pumpe

Fallstrom-Doppelvergaser Weber 34 DMTR 50/251

Druckumlaufschmierung mit Rückführung der Abgase, Ölradiator

Kühlung: Wasserkühlung mit Ausdehnungsgefäß

Ventilator: elektrisch mit Thermoschalter

Getriebe: sportlich ausgelegtes ZF-Getriebe, fünf synchronisierte Gänge + Rückwärtsgang

Kupplung: Einscheiben-Trockenkupplung mit Tellerfeder und mechanischer Bedienung

Antrieb: auf die Vorderräder mit Kugel-Doppelgelenken

Bremsen: vorn belüftete Scheibenbremsen mit schwimmenden Bremssätteln, Trommelbremsen hinten. Servobremse, Zweikreisbremse, Bremskraftregler für die Hinterräder. Handbremse auf die hinteren Trommelbremsen wirkend.

Vorderradaufhängung: Einzelradaufhängung, mit unteren Schwingarmen und Querlenkern, Stabilisator, Schraubenfedern mit progressiver Kennung und hydraulische Teleskopstossdämpfer.

Hinterradaufhängung: Einzelradaufhängung mit unteren Schwingarmen, Querblattfeder und hydraulische Teleskopstossdämpfer

Lenkung: Zahnstangenlenkung, Sicherheitslenksäule (dreigeteilt), höhenverstellbares Lenkrad

Räder und Bereifung: 5 1/2 J 14-Felgen, Reifen 185/60 HR 14 P6

Elektrische Anlage: 12 Volt, Drehstromlichtmaschine 55 A

Gewicht des fahrbereiten Wagens: 980 kg

Radstand: 2448 mm

Spur vorn 1455 mm, hinten 1420 mm

Länge: 3937 mm

Breite: 1688 mm

Höhe: 1380 mm

Höchstgeschwindigkeit (im 5. Gang) ca. 190 km/h

Stehender Kilometer: 30,2 Sekunden

Verbrauch: (im 5. Gang)

bei 90 km/h 7,2 l/100 km (13,9 km/Liter)

bei 120 km/h 9,3 l/100 km (10,7 km/Liter).

www.transriformo.nl

Fiat Auto S.p.A.
Pubblicità e Immagine
Corso Matteotti, 26 - Torino - Tel. (011) 5741.1
Telex 220353 FIATMTT I
Printed in Italy - Pozzo Gros Monti S.p.A. - Torino
Stampato n. 2.0970 - 9/81

www.transritmo.nl