

Fiat ritmo abarth 125 TC

# Divja narava

**Fiat ritmo abarth 125 TC je že po videzu športno nabrit, v to pa nas prepriča predvsem voznja – Športna oprema in »pofriziran« motor nudi ta vozniku obilo užitka – Od 0 do 100 km na uro v 8,7 sekunde – Cena za tega »strupenega škorpiljona« ni pretirana**

Škorpiljon je majhna, toda nevarna živalica. Osebam, rojenim v tem znamenju, horoskopi navadno pripisujejo pomembne lastnosti. Fiat ritmo, rojen v tem znamenju, ima naslednje lastnosti: privlačno zunanost za ljubezen na prvi pogled, divjo naravo, zanesljivost v vsakem trenutku, priljubljenost pri ljudeh z izdelanim okusom in globokim žepom. Prihodnost: gibanje v visoki družbi in uspeh v življenju. Škorpiljon je zaščitni znak rasnih avtomobilov iz delavnice Abarth.

Rojen v družini z bogato športno tradicijo, je ritmo abarth 125 TC odlična združitev genov turističnega in športnega avtomobila. Naj-

mlajši, najlepši in najmočnejši med 12 družinskimi člani, je ta ritmo narejen tako, da njegova zunanost agresivnega športnika prikriva udobnost salonskega avtomobila. V eni vrsti karoserije se je v treh letih znašlo devet motorjev: najšibkejši ima 1116 kubikov prostornine in moč 44 kW (60 KM), sledi dizel motor s 1714 kubikov ter najmočnejši s prostornino 1995 kubikov in moč-

jo 92 kW (125 KM). Doslej so izdelali že več kot milijon teh vozil, tako da ima vso priljubljenost, da nasledi fiat 127, saj je že eden od najbolje prodajanih vozil v Evropi.

## POLIURETANSKI ŠPORTNI ATRIBUTI

Že predhodni model ritmo 105 TC je imel vse kar je po

zunanjem videzu dalo slutiti, da gre za športno vozilo, zato prav posebne spremembe niso bile potrebne. V nekoličan spremenjeno masko so vgradili halogenske žaromete. Spojler na zadnjih vratih prispeva k zmanjšanju porabe goriva in k povečanju najvišje hitrosti za 2 km na uro.

Ker gre za športno vozilo, ima samo troje vrat. Na bok so mu prilipili napis abarth 2000.





Notranjost je tako usklajena, da voznik ne čuti posebne potrebe, da bi kaj dodajal ali odvezal. Udoben sedež dovolj tesno objema voznikovo telo, zato vozniku ni treba v ovinkih posebej tesno držati volana. Zadnja sedeža je mogoče posamič prevrniti.

Športni volan s tremi letvami se da nastavljati po višini, zaradi poliuretanske prevleke pa se tudi odlično oprijemlje voznikovih dlani. Vsaka sprememba volana se precej natančno prenaša na kolesa in vse skupaj se je izkazalo kot dokaj primerno ko vozilo »spodbode vseh 125 konj«. Toda, roko na srce, treba je biti skrajno previden, saj se zaradi prednjega pogona v trenutku neprevidnega pritiska na pedalo za gas avto kaj raz izmakne voznikovi kontroli.

Menjalnik tipa ZF je precej natančen v vseh prestavah. Zaradi ugodnega razmerja teže in moči motorja je peta prestava precej uporabljiva.

Športno opremo izpopolnjuje široko pedalo za plin. Vprašali smo se, koliko voznikov zna izkoristiti to široko pedalo, ki je narejeno tako, da lahko z desno nogo sočasno pritiskamo na plin in zaviramo. Vsekakor je to oprema, ki se jo splača plačati, vprašanje pa je, kje bi bilo mogoče uživati v vožnji s takim avtomobilom, saj vemo, da so naše ceste preobremenjene, omejitve hitrosti vedno pogostejše in milični vedno strožji.

Armatura plošča je zelo bogata in treba je priznati, da

je oranžna svetloba zelo prijetna, saj daje vtis, da sedimo v kakšnem baru. Vsi instrumenti so pregledni, poleg običajnih instrumentov pa ima abarth še merilnik temperature olja.

Avtomatski varnostni pasovi,

s katerimi sicer niso opremljeni vsi ritmi, občutljivo reagirajo na vsak hitrejši premik telesa naprej.

Abarth izvedbo ritma smo vozili po avtocesti in ozki ter ovinkasti cesti v okolici Rima. Jasno je, da smo bili bolj nav-

dušeni po vožnji po ozki cesti, kajti tam so prišle do izraza vse dobre lastnosti tega vozila, od pospeševanja do dobre lege v ovinkih, neposrednega volana ter predvsem zanesljivih zavor, ki imajo kolute z notranjim hlajenjem. Vožnja po ovinkasti cesti nam je omogočila, da se spoznamo z odličnim vzmetenjem. Kljub super nizkopresečnim gumam pirelli P 6 (180/60 HR 14) pa neravnin na cesti v kabini ni bilo čutili. Res pa je, da je abarth hrupnejši od drugih modelov ritma, čeprav ne moremo trditi, da gre za hrup, ki bi voznika na daljši razdalji začel utrujati. Razen tega pa si športnega avtomobila brez rezkega zvoka tako ali tako ne moremo predstavljati.

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtna in gib  $84 \times 90$  mm, – gibna prostornina 1995 kubikov – kompresija 9,54:1 – največja moč 91,9 kW pri 5800/min – največji navor 171,6 Nm (17,5 kgm) pri 3500/min – ročni gred v 5 ležajih – dve odmični gredi v glavi motorja (zobati jermen) – dvojni uplinjač Weber (avtomatski čok, korektor CO) – električna črpalka za bencin – mazanje po pritiskom, oljni filter v karterju, hladilnik za olje – vodno hlajenje – ventilator s termostatom – akumulator 12 V 34 Ah – alternator 55 A

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesa – petstopenjski sinhronizirani menjalnik ZF, enokolutna suha sklopka – prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: 3,583, 2,235, 1,542, 1,154, 0,967, prestava v diferencialu 3,571 – plastična iz lahke litine 51 / 2  $J \times 14$  – gume 185/60 HR 14.

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 4 osebe – troje

vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obešana – spredaj prečna vodila, natezne opore, teleskopski blažilniki z dvojnimi učinkom, zadnja kolesa na posamičnih obesah, trikotna prečna vodila s teleskopskimi, hidravličnimi blažilniki – dvo-krožni zavorni sistem, spredaj kolot z notranjim hlajenjem, zadaj bobnaste – ročna zavora mehanska med sedežema, deluje na zadnji kolesi – volan s polžem, nastavljiv po višini, rajdni krog 10,3 m, 3,5 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 3,937 m, širina 1,687 m, višina 1,370 m – medosna razdalja 2,432 m – kolotek spredaj 1,455 m, zadaj 1,420 m – teža praznega vozila 990 kg, dovoljena skupna teža 1310 kg.

**Zmogljivosti:** največja hitrost 190 km na uro – pospeški od 0 do 100 km na uro 8,7 sek – poraba goriva po ECE normah: 7,1, 9,3 in 12,4 litra na 100 km prevožene poti.

## PREVERJEN MOTOR IN MEHANIKA

Ritmo abarth je sestavljenka serijskih in posebej izdelanih delov in agregatov. Motor s štirimi valji, prostornine dva litra, ter dvema odmičnima gredema v glavi je osnova za »frituro«, ki jo je izdelal Abarth na osnovi bogatih izkušenj pri izdelavi dirkalnih avtomobilov. Med prijemi, s katerimi so našpili ritmo abarth, omenimo:

- spremenjen profil odmične gredi,
- spremenjena oblika batov,
- izboljšana ročni gred in ležaji,





- korito za olje iz lahke litine,
- hladilnik za olje s termostatskim stikalom, s katerim se izognemo previsoki temperaturi olja, obenem pa hitro doseže delovno temperaturo,
- električna črpalka za gorivo,
- elektronski vžig Marelli,
- športni tip menjalnika.

Obese so tipa McPherson, toda s prožnimi nogami ritma za skupino 2.

Najbolj preizkušen del ritma abarth je vsekakor motor, saj so ga razen z nekaterimi spremembami uporabili za model »131 racing«, le da je v sedanjih različici dobil 7 kW moči več.

V peti prestavi smo vozilo nagnali na 190 km na uro, toda bolj pomembni so seveda pospeški. Z dvema osebama v vozilu doseže hitrost od 0 do 100 km na uro v 8,7 sekunde, medtem ko lahko kilometer poti brez zaleta prevozi v 30,2 sekunde. Ker motor ni pretirano »sfriziran«, tudi poraba ni prehuda. Podoben motor v fiatu argenta 2000, ki ima mnogo skromnejše značilnosti, porabi povprečno 10,2 litra, ritmo abarth pa 9,6 litra na 100 km (argenta je težja za 200 kg). S polno posodo za gorivo, ki sprejme 50 litrov, lahko prevozite približno 500 km brez dotakanja.

Da bi izboljšali pretok zraka



okrog motorja, so rezervno kolo prestavili nazaj v prtlačnik in stoji pokonci. Zato je na zadnji polici grba, v katero pride del kolesa.

#### OD LETA 1949 DO 1981

Zgodovina športnih avtomobilov abarth se začne leta 1949, ko je Carlo Abarth ustanovil delavnico v Torinu. Prvi uspehi so se začeli z abarthom

1100. Za volanom abartha je leta 1950 znani Tacio Nuvolari dosegel svojo zadnjo zmago. Športni avtomobili iz te delavnice so bili vedno svetlejši na dirkališčih po vsem svetu in dosegali odlične rezultate. Leta 1971 se Abarth vrača v skupino Fiat in uspešno razvija športno aktivnost z modelom fiat 124 spider. Naslednje leto izdelajo formulo fiat-abarth, enosedelnik upadljive aerodinamične oblike znanega mojstra Bertoneja, ki je imela mo-

tor s 750 kubiki. Autobianchi A 112 je še ena uspela »frizura« serijskega modela. Cilj delavnice Abarth je vnesti tehnične izboljšave v serijske avtomobile turističnega razreda (GT), nato pa tudi dirkalni avtomobil. Uspehi, ki so jih dosegli, potrjujejo upravičenost takšne usmeritve.

Danes se 450 delavcev v Abarthu ukvarja z dirkalnimi avtomobili »131 rally«, »ritmo rally«, »beta montecarlo turbo« in drugimi. Izdelujejo pa tudi posebne dele za motorje, izpušne sisteme, kolesa, dele vzmetenja in drugo. V prihodnjem letu veliko pričakujejo od turističnih avtomobilov visokega razreda in dirkalnih modelov. Ritmo abarth bo homologiran za N (nacionalno) skupino. Letos naj bi izdelali 7500 avtomobilov, od katerih jih bodo večino prodali na tujem.

Carlo Abarth je umrl, toda njegov škorpjon še živi. Takšnih, ki bi radi kupili avtomobil s tem znakom, je veliko. Enajst milijonov lir (preračunano 318.718 din), kolikor stane v Italiji ritmo abarth z davkom vred, ni pretirano visoka vsota. Tolek stane pri nas fiat panda.

Torej ne bi bila samo prazna poteza, ko bi ga naš generalni zastopnik Fiata - Zavasta impex - začel uvažati tudi k nam.



MIRO LJUB NIKOLIĆ