HET
Automobiel
KLASSIEKER MAGAZINE

Peugeot 302
een frisse wind

MG MGB GT Pickup

Ligier JS2

Fiat 125 S
extra heet

31e jaargang nummer 1
januari 2010, prijs € 4,95
WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL
00110
9 771572 239013

Speciale Fiat 125

Fiat 125S van Paul Frère

Tekst: Nanno Kroen • Fotografie: Nanno en Annelies Kroen

Heel af en toe kom je een auto tegen die meer te vertellen heeft dan alleen maar een leuke en interessante merkhistorie. Meer dan alleen maar een bijzonder verhaal over het ontstaan van dat ene type. Die auto's vertellen ook nog iets over hun beroemde eigenaar. Een eigenaar die, in dit geval, zijn sporen heeft verdiend in de autosport en auto's. Zijn naam was een synoniem voor een succesvolle en lange carrière in de autosport en een minstens even succesvol bestaan als autojournalist.

ÓBI-656
ABARTH
ABARTH

De verstralers kunnen erg nuttig zijn

Karakteristiek: dubbele vierkante koplampen…

…net als de tweedelige rechtopstaande achterlichten

De enige in zijn soort met een extra Abarth-sausje

De auto is een Fiat 125S, waarschijnlijk niet direct een auto die je in de garage van een succesvol coureur of journalist verwacht. De coureur en journalist is in dit geval niemand minder dan Paul Frère. Natuurlijk is het geen standaard 125S, want Paul Frère heeft de auto naar de firma Abarth gestuurd voor wat aanpassingen die het rijplezier vergroten.

Als de opvolgers van de Fiat 1300 en 1500 op de markt komen, zijn het behoorlijk vooruitstrevende en moderne auto's. De Fiat 124 die de 1300 opvolgt, wordt zelfs gekozen tot auto van het jaar. Met schijfremmen op alle wielen, rondom schroefveren, goed presterende motoren en een modern en ruim interieur is de 124 zijn tijd vooruit.
De Fiat 125 komt, als opvolger van de 1500 een jaar later op de markt en voorzien van een iets minder vooruitstrevend onderstel. De bladveren aan de achteras maken dit model iets behoudender. Dit komt omdat de 125 gebruikmaakt van dezelfde bodemplaat als de 1500, terwijl de 124 een geheel nieuw ontwerp is.
Het interieur, dat geheel bekleed is en geen kale carrosseriedelen laat zien, is ruim en biedt plaats aan vier tot vijf personen die in aangename luxe hun bestemming kunnen bereiken.
Het dashboard is modern, met twee ronde instrumenten die goed afleesbaar zijn, alle belangrijke schakelaars zitten onder handbereik. De sluiting van de tochtraampjes kent een opvallend detail. Het is alleen te openen als er een knopje op het hendeltje wordt ingedrukt, het is dus van buitenaf niet met een ijzerdraadje te openen. Iets waar veel leeftijdgenoten wel last van hebben.
Andere extra's die de luxe benadrukken zijn de traploos verstelbare nugleuning op de voorstoelen, tapijt in plaats van rubber matten, een kaartleeslampje, verlichting in de kofferbak en de motorruimte, ventilatie met twee snelheden, ruitenwissers met intervalstand en zonnekleppen die opzij gedraaid kunnen worden. De meeste van die dingen waren toen nog lang niet vanzelfsprekend. Chroomaccenten op de juiste plaats en in de juiste hoeveelheid verfraaien het geheel. In de achterdeuren zit een rood lampje dat aan is bij een geopende deur.
De carrosserie van de Fiat 125 straalt duidelijk meer luxe uit dan die van de 124. Dubbele vierkante koplampen. Een beetje meer chroom in de juiste hoeveelheid op de juiste plaats. Andere achterlichten en een meer geprononceerd lijnenspel. De taillelijn lijkt kaarsrecht, maar is toch licht gebogen. Het geeft het ontwerp een iets sneller aanzien, zonder overdaad.
De auto oogt fors, maar dat is in werkelijkheid toch niet het geval. Van voor- tot achterbumper meet de Fiat 125 slechts 422 centimeter. Het is een hele prestatie om binnen die lengte een goed geproportioneerde en ruime auto te ontwerpen voor vier tot vijf personen inclusief een ruime kofferbak, terwijl de motor gewoon in de lengte voorin ligt en de achterwielen aandrijft. Ook aan veiligheid is de nodige aandacht besteed. Kreukelzones voor en achter, gepolsterde randen op het dashboard en een contactslot dat hoog geplaatst is, waardoor de kans op knieletsel bij een aanrijding sterk afneemt.
De enig leverbare carrosserievariant is een vierdeurssedan, er komen geen fraaie coupé- en cabrioletversie zoals van de Fiat 124 en, de voorloper, de Fiat 1500.

De motor van de Fiat 125 is een zeer vooruitstrevend exemplaar. De inhoud is 1608 cc, niet wereldschokkend, maar voor die tijd heel normaal. Minder gewoon zijn de dubbele bovenliggende nokkenassen die ook nog eens worden aangedreven door een getande riem en niet door een ketting. De kleppen staan elk onder een hoek van 45 graden in de bolvormige verbrandingskamer.
Al deze technische lekkernijen zorgen er voor dat de Fiat 125 standaard maar liefst 90 pk onder de kap heeft. De topsnelheid is een respectabele 160 km/h en dat maakt de 125 tot een capabele reiswagen. De acceleratie is met ruim 11 seconden van 0 naar 100 km/h ook van een hoog niveau. Tegenwoordig lijkt het niet zo heel snel, maar mijn eigen Ford Taunus 2 liter van bijna 10 jaar later deed het niet sneller.
Het verbruik is wel wat aan de royale kant, want een gemiddelde van iets meer dan 12 liter op 100 kilometer is niet echt zuinig, zelfs niet voor die tijd. Gelukkig waren de brandstofprijzen toen slechts een fractie van wat ze nu zijn.
In 1968 komt er een sterkere versie van de Fiat 125 op de markt, de Fiat 125S. Dankzij enkele kleine wijzigingen weet de S maar liefst 100 pk uit hetzelfde 1608 cc motorblok te halen. De topsnelheid stijgt daarmee maar liefst tot 170 per uur, een bijna astronomische waarde voor een verder toch vrij eenvoudige gezinswagen. De Fiat 125 is daarmee ook een geduchte concurrent voor de Giulia van Alfa Romeo die op hetzelfde prestatieniveau zit, maar wel een stuk duurder is.
De ingrepen van Abarth op de Fiat 125S zijn dan wel gering, ze zijn toch voldoende voor nog betere prestaties. Zo is de motor voorzien van een ander luchtfilter en andere carburateurs. Ook de verdeler is aangepast en er zit een tweede bobine in het vooronder. Verder zijn in de kofferbak enkele wijzigingen zichtbaar.
Het spreekt voor zich dat de prestaties nog beter zijn, al zijn die van de standaard 125S al goed. Deze versie haalt ruim 180 kilometer per uur. Het vermogen stijgt naar 110 pk.
Naar hedendaagse maatstaven rijdt de auto meer dan geweldig. Meekomen met het verkeer kost geen enkele moeite en de auto is ook meer dan overzichtelijk. Sturen kost naar verhouding weinig moeite, dit ondanks de bredere banden, het kleine stuur en het gebrek aan bekrachtiging. Het motorgeluid is slechts decent aanwezig in het interieur en stoort geen moment.
Een interieur dat overigens iets afwijkt van het standaard 125S-interieur. Omdat in deze auto enkele rallye-instrumenten zijn geplaatst ontbreekt de houtinleg op het dashboard. De oude zetels zijn vervangen door voor die periode correcte kuipstoelen omdat de auto hoogstwaarschijnlijk mee gaat rijden in de volgende editie van de Tulpenrallye. Het leukste detail is echter te vinden op de sloten van de veiligheidsgordels, want op de knop staat het logo van Abarth.

Paul Frère kocht de auto eind jaren zestig en heeft hem vervolgens enkele jaren gebruikt. De Fiat wordt genoemd in zijn boek 'My life full of cars'. Paul Frère schrijft dat hij voor lange afstanden de voorkeur geeft aan de Fiat 125S. Zeker nadat Montabone, een medewerker van Abarth, een andere set carburateurs heeft geplaatst en daarmee het vermogen van de auto nog verder opvoert.
Op dit moment is de auto in het bezit van Abarthspecialist Guy Moerenhout uit Lier in België en is niet te koop. Guy is veel te blij dat hij dit stukje autohistorie in zijn collectie heeft.

Met dank aan Guy Moerenhout

Zijn naam was een synoniem voor een succesvolle en lange carrière in de autosport en een minstens even succesvol bestaan als autojournalist.

Door de robuuste lijnvoering lijkt de taillelijn kaarsrecht maar deze buigt toch subtiel af

Dynamisch vormgegeven knipperlichten

Mooie aluminium velgen

Niet handig, wel herkenbaar