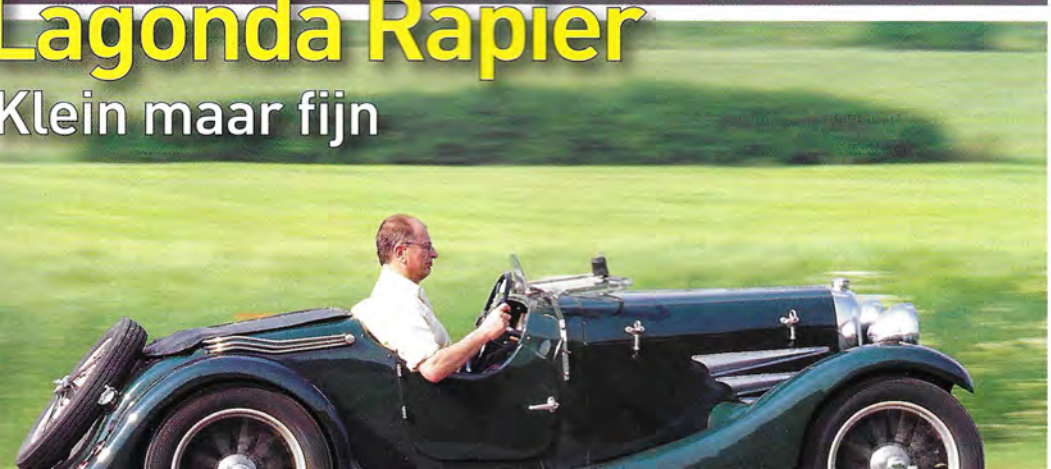
HET Automobiel

KLASSIEKER MAGAZINE

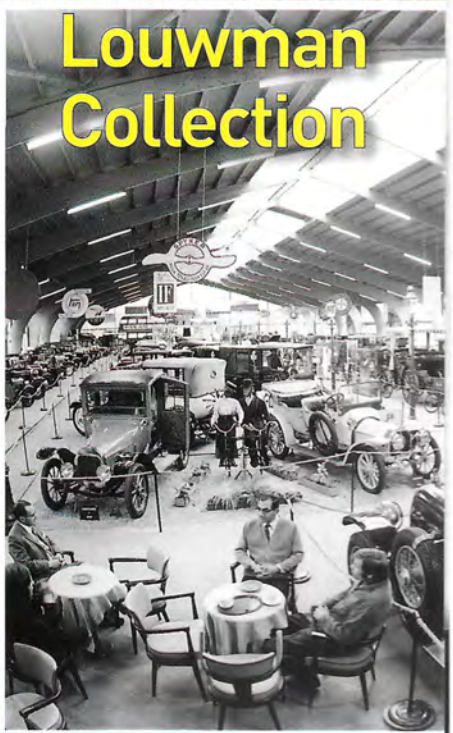
Range Rover
Een klasse apart

Abarth Simca

Lagonda Rapier
Klein maar fijn



Louwman Collection



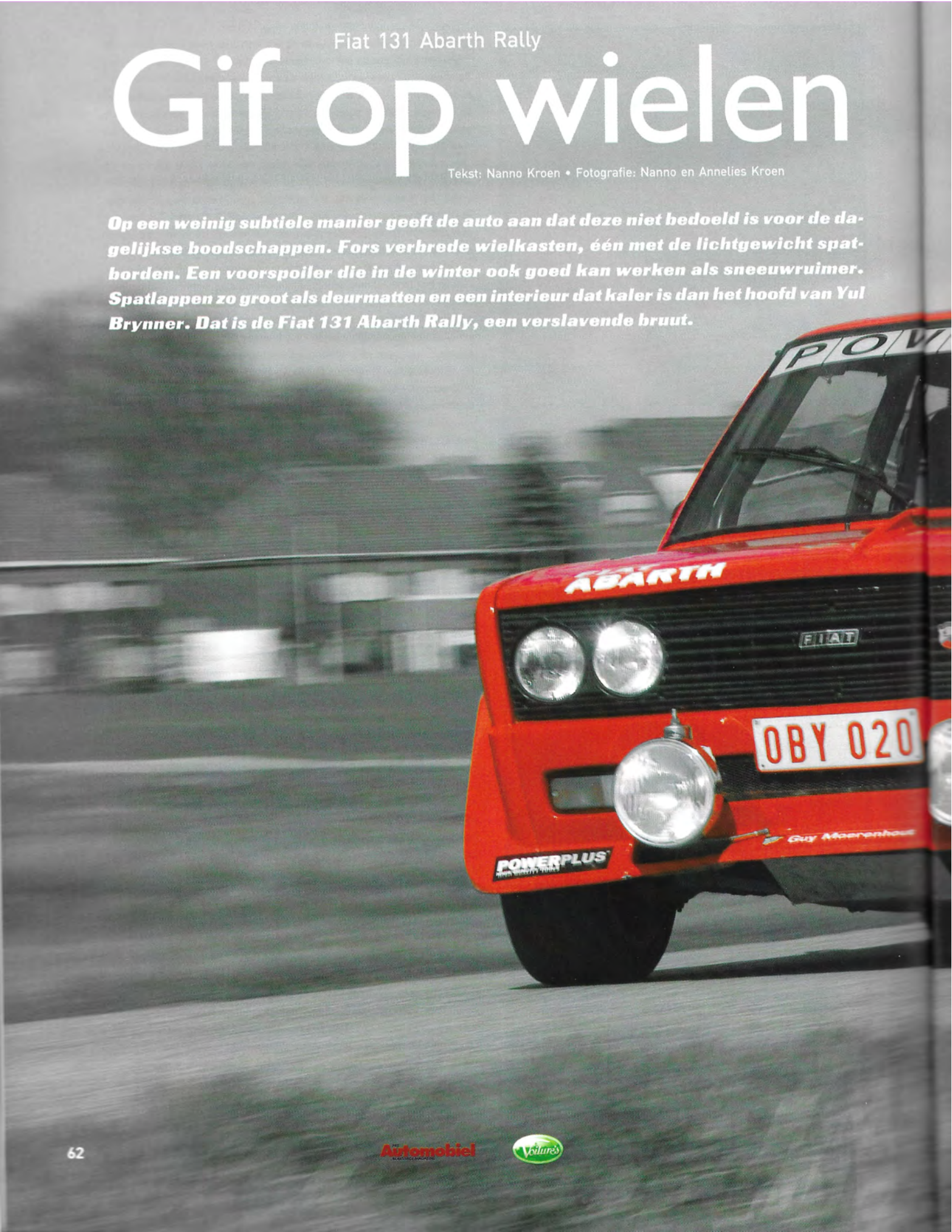
31e jaargang nummer 8
augustus 2010, prijs € 4,95
WWW.HET-AUTOMOBIEL.NL

Fiat 131 Abarth Rally

Gif op wielen

Tekst: Nanno Kroen • Fotografie: Nanno en Annelies Kroen

Op een weinig subtiele manier geeft de auto aan dat deze niet bedoeld is voor de dagelijkse boodschappen. Fors verbrede wielkasten, één met de lichtgewicht spatborden. Een voorspoiler die in de winter ook goed kan werken als sneeuwruimer. Spatlappen zo groot als deurmatten en een interieur dat kaler is dan het hoofd van Yul Brynner. Dat is de Fiat 131 Abarth Rally, een verslavende bruut.



317
POWERPLUS

De motor blaft, gromt en grauwt, de uitlaat dient er alleen voor om de uitlaatgassen achter de auto vrij te laten, van enige demping is nauwelijks sprake. De 5-bak huilt en jankt in iedere versnelling.
Gasgeven resulteert in een orgie van aanzuiggeluiden, blaffende cilinders en een brullende uitlaat. De acceleratie is verslavend, als een razende klimt de auto omhoog in de versnellingen, de kuipstoelen worden bijna één met je lichaam.
Deelnemen aan het dagelijkse verkeer vormt een risico, want andere weggebruikers vergeten bij het zien en vooral horen van de auto dat ze ook de nodige verplichtingen hebben. Drempels deren de auto niet, de vering biedt evenveel comfort als een postzegel van 44 cent.

Als populaire rallyauto uit de jaren zeventig is de Fiat 131 Abarth Rally tegenwoordig geen veel voorkomende verschijning meer. De homologatieserie telde maar 400 exemplaren en de meeste hebben wel de nodige rallyervaring opgedaan.
Daarnaast is het bepaald geen straatauto. De motor is even nukkig als een volbloed racepaard en bij lage toeren gebeurt er maar één ding, het ding verzuipt langzaam. Bij trage stoplichten is het constante dippen van het gas een vereiste, anders blijft de auto staan en dat is nou net het enige dat dit vuurrode monster het slechtste past.
Communiceren doet de auto als de beste, van ieder steentje wordt de exacte locatie doorgegeven. De korte en snoeiharde veerwegen zorgen ervoor dat de auto ieder gaatje inrolt, maar er ook even makkelijk weer uit. Het sturen gaat zo direct, dat een niesbui zou resulteren in het nemen van de verkeerde afslag, de auto laat zich bijna door een bocht heen denken.
De prestaties zijn naar huidige maatstaven niet meer echt schokkend voor deze volbloed rallywagen, maar voor die tijd waren ze bloedstollend. Ruim zes seconden tot de honderd en ruim zeventien seconden tot de honderdzestig. Daarna is het ook vlot gedaan met accelereren. De top ligt afhankelijk van de gekozen overbrenging zo rond 180 km/h.

Dat de Fiat 131 Abarth Rally bestaat is te danken aan de marketingstrategie van Fiat in de jaren zeventig. Doordat rally's steeds sneller en zwaarder worden, is de basis voor een nieuw te ontwikkelen rallywagen steeds vaker een GT of sportwagen en dus voor de gewone burger absoluut onbereikbaar. Toch is het dan allang een bewezen concept dat de rally- en racesuccessen van een model dat ook voor een doorsnee gezin te betalen is, de verkopen flink kunnen opschroeven. Voorbeelden zijn er genoeg te vinden; denk aan de Mini, de Ford Escort, Saab en ook onze eigen Nederlandse Daf. Race on Sunday, sell on Monday!
De brave burger koopt graag een stukje wereldfaam en sportieve prestatie mee in zijn muisgrijze familieauto, ook als de wedstrijduitvoering onderhuids in niets meer lijkt op het model dat hij zelf bezit. En ook al is de enige reactie die de acceleratie van zijn auto teweegbrengt niet veel meer dan een verveelde gaap, de marketingtruc werkt. Tenslotte staat op zijn auto dezelfde naam als de winnaar van bijvoorbeeld een Monte Carlorally of zelfs het wereldkampioenschap. Ook bij het Fiatconcern zijn hiervan dan al tekenen te zien. De Fiat 124 Abarth Rallye is een succesvolle rallywagen, maar lang niet voor iedereen betaalbaar en als gezinsauto al helemaal niet geschikt. Bij dochter Lancia is de Stratos het beste bewijs van een immens succesvolle rallywagen, die ook niet meer is dan dat, want de auto lijkt in niets op wat Lancia verder in de folders heeft staan.

Bij Fiat heeft de succesvolle 124 inmiddels plaats gemaakt voor de 131 Mirafiori en eerlijk gezegd, kan die auto best een extra opkikker gebruiken. Het veel modernere ontwerp is even wennen tegenover de traditionele bijna gezellige lijnen van de 124. De techniek is daarentegen juist niet meer zo vooruitstrevend en staat op zijn minst even stil in de tijd. Een ander gebrek van de 131 is de totale afwezigheid van een fraai gelijnde aparte coupé of cabriolet. Saaie familiaire nuchterheid overheerst met een tweedeurs- en vierdeurssedan en een stationcar.
Fiat besluit daarom tot het ontwikkelen van een rallyversie van de 131. Dat gaat zelfs zover dat een lopend project dat al bijna af is, wordt stopgezet. Bij huistuner Abarth wordt op dat moment de laatste hand gelegd aan de rallyversie van de Fiat X1/9. Er zijn zelfs al enkele rijdende exemplaren van dit model dat voor het rallywerk wordt uitgerust met een tweeliter motor. Abarth krijgt de opdracht te stoppen met het project en vervolgens worden er uit een homologatieserie van 400 exemplaren 50 auto's bij Abarth afgeleverd. Deze 50 auto's moeten worden doorontwikkeld tot een bruikbare en competitieve rallyauto.
Met deze nieuwe opdracht verandert er nogal wat voor Abarth. De uitdaging van het maken van een competitieve rallywagen wordt ineens veel groter. Omdat de 131 niet uitblinkt in technische noviteiten en ook omdat Abarth de tweeliter dubbelnokker moet gebruiken, een motor die eigenlijk al aan het eind van zijn ontwikkeling verkeert. De slag van 90 mm tegenover een boring van 84 mm heeft ook de nodige beperkingen.

Maar eerst is het aan Fiat zelf om te kijken waar de serie van 400 exemplaren gebouwd moet worden. De fabriek in Mirafiori heeft op dat moment geen reservecapaciteit en andere productielocaties zijn niet geschikt om de auto te maken. Daarom klopt Fiat bij Bertone aan en laat de auto's daar bouwen. Vervolgens gaan er 350 stuks terug naar Fiat om afgebouwd te worden en gaan de resterende 50 exemplaren naar Abarth. Daar staan ze voor de niet geringe opgave om van de niet erg vooruitstrevende 131 een potentiële wereldkampioen te maken.
De wijzigingen aan de carrosserie zijn moeilijk over het hoofd te zien: de kunststof spatborden met geïntegreerde spatbordverbreding voor een fors breder spoor, een flinke voorspoiler, kunststof motorkap met functionele luchtinlaat en kunststof kofferdeksel met een forse geïntegreerde lip als achterspoiler. Boven de achterruit komt een geleider voor de luchtstroom over de auto. Bumpers krijgt de 131 Abarth Rally niet en de auto heeft ze in deze aangedikte versie ook in het geheel niet nodig. De dubbele ronde koplampen blijven en in de voorspoiler is ruimte gereserveerd voor extra lampen.
Ook al gaat het om een rallyauto, het interieur straalt juist luxe uit. De dikke stoelen met stijlvolle luxe bekleding doen in de verste verte niet denken aan een homologatiemodel. Het dashboard is ook anders als dat van de gewone Mirafiori, al krijgen de 50 modellen die Abarth onder handen neemt een puur functioneel rallydashboard. Daarin zijn radio, aansteker en andere luxe zaken vervangen door schakelaars, meters, rallyklokken en zekeringen.

Voor Abarth ligt de grootste uitdaging vervolgens in de conventionele lay-out van het onderstel, daar is de meeste winst te behalen. Motor voorin, aandrijving op de achterwielen en een starre achteras zijn niet de beste voorwaarden voor maximale tractie. Er wordt daarom een aantal verschillende achterassen getest en daarbij gaat de voorkeur al direct uit naar een onafhankelijke ophanging van de achterwielen. Uiteindelijk wordt gekozen voor een ontwerp van Abarth zelf, waarbij de geometrie van de achterwielen binnen de wenselijke marges blijft. Dit heeft direct een uitermate gunstig effect op het weggedrag; hiermee is de weg vrij om de motor aan te pakken en de prestaties daarvan op een acceptabel niveau te krijgen.

Puur functioneel, het Spartaans interieur

De navigator heeft mooiere instrumenten

Goed licht is van levensbelang

Dakspoiler en achterspoiler

Breed

Het aanpakken van de motor blijkt echter niet zo eenvoudig. Is de motor in het dagelijkse gebruik betrouwbaar en degelijk, voor sportieve prestaties is verouderde design nauwelijks een serieuze kandidaat. Pogingen van Abarth om de motor te veranderen in een oververkant model met een grotere boring dan slag stranden. Bij Abarth moeten ze zich dus beperken tot het gietijzeren blok met een boring van 84 millimeter. Meer inhoud halen uit de slag zou zinloos zijn; de toch al lange slag van de motor zou er alleen maar langer door worden.

Een langeslagmotor heeft de nodige beperkingen als het aankomt op de mogelijkheden om er meer vermogen uit te halen. Door de kleinere cilinderboring hebben de kleppen slechts een beperkte diameter en veel ruimte om die groter te maken is er niet, ten slotte moet de bougie ook nog ergens geplaatst kunnen worden. De lichthoogte van de kleppen is ook maar beperkt mogelijk, als de kleppen te ver open zouden gaan, raken ze de zuiger. Een snellere nokkenas waarbij de kleppen eerder opengaan en later sluiten heeft ook maar een beperkte meerwaarde, omdat de motor door zijn langeslagconfiguratie toch al beperkt is in zijn maximale toerental.

Om het gietijzeren blok te compenseren krijgt de motor een lichtmetalen cilinderkop. Dat is op zich geen verschil met de 124 Rally, maar de vier kleppen per cilinder zijn onder een grotere hoek geplaatst, in hoofdzaak om de cilinderkopbouten beter bereikbaar te maken.

De straatversie van de 131 Abarth krijgt vervolgens één dubbele Webercarburateur. Het motorvermogen ligt daarmee op ongeveer 140 pk bij 6400 toeren. De rally-uitvoering van de 131 Abarth krijgt of twee dubbele Webers of een mechanisch injectiesysteem van Kugelfischer. Daarmee loopt het vermogen van de rallyversie op richting de 200 pk of er net overheen met het injectiesysteem. De zwaardere koppeling werd geleend van de militaire versie van de Fiat Campagnola.

Het was van begin af aan duidelijk dat de Abarthversie een vijfversnellingsbak zou krijgen. Dat is voor de homologatiemodellen geen gewone versnellingsbak. Het is voor de homologatie verplicht om hetzelfde type bak te gebruiken als in de echte rallywagen en die krijgt een niet gesynchroniseerde versie. Daarom krijgen de 350 straatmodellen een reguliere vijfbak, waar de synchronisatie uit verwijderd is en waar klauwkoppelingen de dienst uit maken. Dat betekent dus dat van origine alle Abarth Rallyversies alleen met „dubbel clutchen" te schakelen zijn. Voor het opschakelen haal je de bak uit de versnelling laat dan even de koppeling op komen en kiest dan pas de volgende versnelling. Voor het terugschakelen haal je de bak uit de versnelling, laat de koppeling opkomen en geeft dan de juiste hoeveelheid tussengas, daarna kan de eerstvolgende lagere versnelling worden gekozen. Dit moet voor de verwende automobilist van tegenwoordig klinken als een cursus moeilijk doen. Veel straatversies zijn later omgebouwd naar een gesynchroniseerde vijfbak, ook al was die niet zo goed bestand tegen het vermogen van de getunede motor.

Dat de Fiat 131 Abarth Rally tot drie keer toe de rallywereldtitel (1977, 1978 en 1980) heeft weten te halen is eigenlijk een wonder. Nooit kwam de 131 qua motorvermogen in de buurt van zijn naaste concurrent, de Ford Escort. Alleen het systematisch doorontwikkelen en ook het steeds weer aanpassen van de auto aan de omstandigheden ter plekke maakten dit mogelijk. Niet in de laatste plaats hebben natuurlijk rijders als Markku Alen en Walter Röhrl bijgedragen aan het succes. Daarnaast is het enorme budget dat Fiat in die tijd aan de rallysport besteedt bevordelijk voor het succes. Had Fiat in 1979 niet zijn energie in de rallyversie van de Ritmo gestoken, dan was wellicht ook de wereldtitel van 1979 nog binnengehaald

Standaard is zo'n rallyapparaat voorzien van een ongesyncrhoniseerde versnellingsbak

Met de Fiat 131 Abarth Rally werd zowel in 1977,1978 als 1980 de wereldtitel behaald