STRIPPER

Uit de kleren gaan en dan toch applaus krijgen is niet iedereen gegund. Maar de Abarth 695 Biposto wel. Een idioot leuk ding met racetechniek.

TEKST PETER HILHORST

VOORDAT U DEZE PAGINA MET EEN VERZADIGDE ZUCHT OMSLAAT EVEN de aandacht. Dit is inderdaad de zoveelste versie van de Fiat 500 met een Abarth-logo, maar als er één speciale bovenuit springt, dan is het wel deze 695 Abarth Biposto. Een gestripte, opgevoerde en met racetechniek opgetuigde Fiat 500. Een model waar liefhebbers over tien jaar nog over praten. Misschien ook wel omdat ze elkaar lachend op de schouders slaan om de absurde nieuwprijs van deze tweezitter. Hij kost 49.950 euro en dan zit er van alles niét op. Geen radio, geen airco, geen achterbank, geen xenon-verlichting en geen mistlampen. U krijgt wel een slechts 997 kg (88 kg lichter dan de 595 Turismo) wegende auto met een 1.4 T-Jet die is opgevoerd tot 190 pk en 250 Nm. Goed voor 230 km/h en 0-100 km/h in 5,9 seconden. Standaard zijn een handgeschakelde zesbak, een verbeterde Garrett-turbo, een grotere intercooler, een carbon luchtfilterhuis, een verstevigingskooi van titanium achterin en 18-inch lichtgewicht OZ-wielen. Die vergroten de spoorbreedten voor en achter met 10 millimeter door een lagere et-waarde. Geen et38, maar et33, waardoor elk wiel 5 mm verder naar buiten komt te staan. De bredere bumpers komen van de firma Zender, de titanium einddemper van Akrapovic, de remmen van Brembo en de verstelbare (wel de auto opkrikken!) schokdempers van ETX Racing Shox.

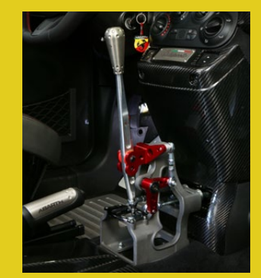
Prachtig spul, maar de standaardversie moet u niet hebben. Om deze Biposto echt uniek te maken, moet er flink in de optielijst gestreept worden. Er zijn vijf pakketten beschikbaar die gezamenlijk 26.500 euro kosten. Belachelijk veel, maar allemaal eigenlijk onmisbaar, want dan krijgt u onder meer een raceversnellingsbak, een mechanisch sperdifferentieel, een digitale datalogger, carbon interieurdelen, carbon kuipstoelen, carbon deurpanelen, *racy* schuifraampjes, een aluminium motorkap en nog veel meer functionele accessoires. Daardoor verandert de Biposto zeg maar van een GT3 in een GT3 RS. Vol in de extra's kost hij, schrik niet, 76.450 euro. De 695 Biposto is dan ook voor de echte fijnproever, die geregeld het circuit moet opgaan met dit straatlegale speeltje. Bent u dat niet van plan, koop dan wat anders. Zo simpel is dat, want op straat heb je er weinig mee te zoeken. Veel te hard en te lawaaiig. Abarth introduceert hem dan ook op 'Autodromo di Varano', dat nat en glad is door het Italiaanse winterweer. Het asfalt glinstert, de ruitenwissers zwiepen plichtmatig en mijn ogen priemen in de rug van de man die aan het eind van de pitstraat het rode stoplicht op groen moet zetten. Het geeft tijd om het interieur te beoordelen van dit *fully loaded* exemplaar. De vierpuntsgordel trekt me stevig in de kuipstoel. Die staan alleen wat te hoog in de auto en ook het stuur staat iets te vlak. Bovendien trap je boven óp de pedalen in plaats van ertegenaan. Het zijn wat details die de perfectionist zullen storen, maar al met al zit je best goed. Mijn hand omklemt de lange aluminium schakelpook van de racebak. Gas liften is nodig om te schakelen, ontkoppelen niet. Al verzoeken de aanwezige Abarth-technici om dat toch vooral wél te doen, want dat zou de duurzaamheid ten goede komen. Dat negeer ik maar even, want wat is anders het nut van deze racebak met gewone schuine vertanding, een zogenoemde 'dog clutch' en een opengewerkt H-patroon? Snéller schakelen is het voornaamste winstpunt. In de versnellingsbak draaien de tandwielparen in een zogenaamde 'constant mesh', dat wil zeggen dat ze altijd in elkaar liggen. Een van die twee tandwielen draait echter los op z'n transmissie-as en wordt bij de schakelactie met hulp van 'dog rings'

vergrendeld. Die overbrenging is dan actief. Er is dan dus geen slip bij het wisselen van versnelling, zoals bij een gewone platenkoppeling. Om een en ander soepel te laten verlopen is het geheel met synchromeshringen uitgevoerd. Een peperdure, maar zeer functionele gimmick van 10.000 euro. Want dat kost de racebak, die afkomstig is uit de Abarth 500 Assetto Corse cupracer. Inclusief 25% platensper, de prachtige pook, een transmissietunnel van carbon en een titanium handremgreep.

Dan gaat het licht op groen en vertrek ik met veel gas. De voorwielen zoeken even naar grip, maar vinden die snel. Het sperdifferentieel is op slot en ik spuit de baan op. De 1.4 T-Jet schiet omhoog in de toeren. Door de airbox klinkt het alsof de viercilinder door een megafoon schreeuwt en de uitlaten brullen rauwe rallyklanken naar buiten. Hij hangt goed aan het gas en daalt rapper in toeren dan ik ooit eerder ervoer in een Abarth-versie. Onderin is hij sterk, vanaf 3000 toeren per minuut wordt hij furieus. Bam, tweede versnelling erin. Hij grijpt vliegensvlug aan en de acceleratie stokt nauwelijks. Pook naar voren en in drie. Bam, weer pakt hij vrijwel direct op. De bak wisselt niet zo ruw of luidruchtig als een sequentiële bak met rechte vertandingen, maar wel veel sneller dan een gewone handbak. Je waant je in een toerwagenracer door het schakelen zonder te koppelen en daar gaat het om. De transmissiepook staat dichtbij het stuur en de digitale datalogger, de polycarbonaat schuiframpjes en de carbon deurpanelen met lusjes kleuren de racebeleving verder in. De bak heeft kortere versnellingen dan de normale handbak, waarmee ik eerder een paar rondjes maakte. Daardoor zit ik diep in de vierde versnelling als ik met een hogere snelheid dan voorheen bij de eerste chicane aankom. Dat komt ook doordat je dankzij het mechanische sper meer tractie hebt dan in de gewone Biposto, die met remingrepen het verschil in wielsnelheid tussen links en rechts probeert te beperken. Het werkt aardig, maar lang niet zo goed als het echte werk. Bovendien heeft de Biposto met *dog clutch* geen 250 Nm, maar 270 Nm koppel. De eerste bocht gaat scherp naar links, dan is er een recht stuk van 30 meter, gevolgd door een krappe rechterbocht. Tijdens het aanremmen is de achterkant wat onrustig, maar de auto blijft in het spoor. De Brembo's laten zich prettig doseren en bijten goed. Ik stuur agressief in en de neus duikt fel naar binnen. Veel te veel, waardoor de achteras gemeen uitbreekt. Ik reageer wat laat, zodat de sliphoek uit de hand loopt. Het signaal voor het niet uitschakelbare, maar formidabel afgestemde esp om in te grijpen. Storend? Nee, eerder een vangnet dat alleen in hopeloze situaties een spin voorkomt. Op het korte rechte stuk schiet de Abarth vooruit met een peut gas en de rechterknik ga ik ook met wat mild overstuur in, maar nu gecontroleerder en functioneler. Als je van het gas gaat voel je dat de achteras wil omkomen. Vervolgens is een kleine instuurbeweging genoeg om dat te laten gebeuren, waardoor de neus naar binnen wordt geduwd. Zodra het voorwiel de apex raakt, kan het gas er weer vol op. De auto trekt zichzelf recht en glijdt met een klein beetje onderstuur de bocht uit.

Ronde na ronde blijft deze Biposto boeien en jaagt hij je soms de stuipen op het lijf met die 'griezelig losse' achteras, waar slechts 40% van het totaalgewicht op rust. De vering is hard en de demping iets te stug ingesteld voor de natte omstandigheden. De carrosseriecontrole is daardoor uitstekend, maar eigenlijk zou je een zachtere setting moeten uitproberen. De charmes van een instelbaar onderstel, want zo blijf je op een trackday lekker bezig met de auto. Zoekend naar de afstelling die het beste past bij je eigen rijstijl en de specifieke omstandigheden. Het onderstel is lekker communicatief en de besturing vertelt redelijk hoeveel grip de voorwielen nog hebben. Het stuurgevoel komt echter meer van het sper, dan van de elektrisch bekrachtigde installatie die behoorlijk wollig is. Met 2,5 omwentelingen is hij wel direct en geregeld bevriest de besturing als beide voorwielen het koppel niet meer aankunnen en dan schuift de auto zomaar een halve meter opzij. Stap je vervolgens van het gas om dat te bestrijden, dan glijdt de achterkant weer weg. Het klinkt allemaal wat ongenuanceerd, maar je moet hem zorgvuldig instrueren met stuur en pedalen. Het verschil tussen gas liften of helemaal lossen is simpelweg heel groot op nat asfalt. Zoals in die snelle S-combinatie op het circuit, waar je met een snelheid van 100 km/h induikt. Eerst rechts en dan links. Doordat de linkerbocht wat flauwer is, ga je te vroeg op het gas en schuift hij rechtdoor, waardoor je buiten de kerbstones dreigt uit te komen. Maar door het gaspedaal een centimeter te liften en een beetje tegen te sturen, hervindt de kont grip en kom je al glijdend over vier wielen met nauwelijks snelheidsverlies de bocht uit. Geweldig om zo nauwkeurig te kunnen spelen met de balans. Is hij daarmee zijn absurde, full options prijs van 76.450 euro waard? Nee, daarvoor kun je veel betere circuitwapens kopen en deze Biposto had natuurlijk een genummerde serie moeten zijn. Maar afgezien van de prijs is het een wereldding voor het circuit als je tenminste alle opties neemt. De Abarth 695 Biposto is door zijn bijzondere racetechniek van een ondeugend randje voorzien. Daardoor krijgt deze Italiaanse stripper met losse heupen de handen van de liefhebber op elkaar en daar is nu eenmaal grof geld voor nodig. ■

'Hij jaagt je soms de stuipen op het lijf met zijn 'griezelig losse' achteras, waar slechts 40% van het gewicht op rust'



Links: prachtig opengewerkt schakelmechanisme. Hiernaast: gas los in een bocht betekent onmiddellijk overstuur.

De carbon schalen zitten voortreffelijk, maar staan iets te hoog. De gordels zijn bevestigd aan de verstevigingsbuis van titanium.

SPECIFICATIES

	ABARTH 695 BIPOSTO
prijs (full options)	€ 49.950,-- (€ 76.450,--)
op de markt	onmiddellijk
topsnelheid	230 km/h
acceleratie 0-100	5,9 s
gemiddeld verbruik	1 op 15,4
CO_2-emissie	155 g/km
motor	viercilinder-in-lijn, 1368 cm³, turbo
plaatsing	dwars voorin
maximum vermogen	190 pk (140 kW)/5500 min⁻¹
maximum koppel	250 Nm/3000 min⁻¹
specifieke massa	5,2 kg/pk
specifiek vermogen	138,9 pk/l
brandstof	benzine
transmissie	vijfbak, handgeschakeld (optie: sequentiële vijfbak)
aandrijving	voorwielen
onderstel	vóór McPherson, achter torsie-as
remmen	vóór geventileerde schijven, achter schijven
bandenmaat	215/35 R18
maten en gewichten	lengte 354,6 cm, breedte 162,7 cm, hoogte 148,5 cm, wielbasis 230,0 cm, inh. brandstoftank 35 l, massa leeg 997 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens

CHECKLIST

ONTWERP aanzienlijk stoerder dan een Fiat 500 – met de juiste opties een lekker racy interieur – veel exotische materialen – prachtige schakeltechniek **MOTOR & TRANSMISSIE** racebak met dog clutch schakelt snel, maar niet heel ruig – mechanisch sper geweldig – 1.4 T-Jet giftig en snel – **WEGGEDRAG & REMMEN** bocht in geen onderstuur, vooral veel overstuur op gas los – veel tractie door sperdiff – vertraagt goed – kont nerveus onder remmen – weggedrag zelf te beïnvloeden met instelbare onderstel **COMFORT** tamelijk stevig geveerd – mooi gedempt, wat hard voor in de gereden natte omstandigheden – rumoerig interieur **PRAKTISCH** grote kofferbak door ontbreken achterbank – have rolkooi achterin - optionele schuiframen zeer onpraktisch, wel gaaf – **CONCURRENTIEPOSITIE** uiterst zwak door prijs (van dure opties), niet door rijplezier - qua puurheid vergelijkbaar met Renault Mégane RS Trophy-R

EINDOORDEEL

Ondeugende en daardoor zeer vermakelijke hatchback. Overstuurt meer dan menig achterwielaandrijver. Met alle opties een uniek, maar behoorlijk duur aanbod. Het is de Porsche GT3 RS onder de boodschappenwagens.