

AUTO VISIE

Test Fiat Ritmo 65 + 75
Zo groeide de Auto van het Jaar
Een jaar auto's testen





AUTO TEST TEST

FIAT RITMO 65 en 75 CL



Een half jaar geleden liep de serieproductie aan van de Fiat Ritmo, de opvolger van de 128. Heel verstandig werd de eerste portie nieuwe wagens binnen Italië gehouden, om na te gaan of er geen kinderziekten optraden. Thans echter zijn de wagens ook in ons land gearriveerd en hebben alle dealers hun demonstratie-exemplaren binnen. Importeur Leonard Lang voert in ons land zes exemplaren, variërend in prijs van f 12.970,- tot f 15.980,-, waarbij dan nog f 225,- afleveringskosten komen. Er zijn drie basistypen, de 65 L - een eenvoudige uitvoering en de 65 CL, een luxueuzere uitvoering met 65 pk (48 kW) 1,3 liter motor en de 75 met 75 pk (55 kW) anderhalfliter, die uitsluitend in de CL-versie te koop is en als extra attractie een vijfversnellingsbak bezit. Alledrie de uitvoeringen zijn met drie- of vijfdeurs-koetswerk te koop. Voor de test kozen we een 65 CL driedeurs en een 75 CL vijfdeurs.

Motor

De nieuwe Ritmo-serie is duidelijk een voortzetting van de goede trouwe 128-reeks, maar dat wil niet zeggen dat de motoren klakkeloos zijn overgenomen. De 128 had een 1100 en een 1300 cm³ viercilinder. Die 1100 wordt in de fabriek nog wel ingebouwd, maar importeur Leonard Lang liet het type voor ons land weg. Naast beide genoemde motoren is er een nieuwe 1,5 liter ontstaan, die in ons land wel gevoerd wordt. De 1300 werd uit de 1100 gefabriceerd door een 8 millimeter grotere boring toe te passen hetgeen de zeer overvierkante boring/slagverhouding van 88 x 55,5 millimeter opleverde. Die slag kon dus best wel een beetje groter, en door een andere krukas te monteren kwam deze op 63,9 millimeter en de cilinderinhoud van de nieuwste versie op 1498 cm³. Opmerkelijk is, dat ondanks het grote aantal wagenmodellen deze motorserie alleen in de 128 voorkwam en in de Ritmo voorkomt, plus natuurlijk de ervan afgeleide X 1/9, die recentelijk ook van 1,3 naar 1,5 liter groeide. Het vermogen van beide bestaande modellen werd verhoogd: de 1100 placht in de 128 40,5 kW (55 pk) te leveren bij 6000 krukasomwentelingen per minuut, in de Ritmo-uitvoering is dat 44 kW (60 pk) bij 5800 toeren. Bij de 1300 is 44 kW (60 pk) bij 6000 toeren gegroeid tot 48 kW (65 pk), eveneens bij 5800 omwentelingen per minuut. De 1,5 liter kon natuurlijk niet groeien omdat hij nog niet bestond; hier draagt het vermogen 55 kW (75 pk), eveneens bij die standaard 5800 toeren. Als gezegd wordt de 1100 in

ons land niet gevoerd: de serie wordt aangeduid met hun DIN pk waarden als modelnummer: 60, 65, 75. Hetgeen op zijn minst merkwaardig genoemd mag worden bij een wagen die werd geïntroduceerd precies één jaar nadat de paardekrachten door kilowatts zijn vervangen, en officieel niet eens meer gebruikt mogen worden. 45, 50 en 55 had net zo aardig geklonken. Maar ja, Fiat heeft zeker de naamplaatjesfabrikant een érg vroege order gegeven... De vermogenstoename heeft - we spreken nu even over de 1300, omdat dat in ons land de enige motor is die vergeleken kan worden met een voorganger - de motor niet nerveuzer gemaakt. Het feit dat het maximumvermogen bij een 200 toeren lager toerental wordt ontwikkeld, duidt dit al aan. Ook is het maximumkoppel een fractie toegenomen, wel wordt het bij een hoger toerental ontwikkeld: 3500 in plaats van 3000 krukasomwentelingen per minuut.

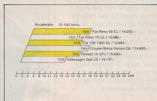
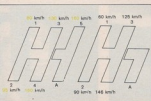
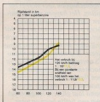
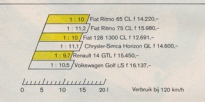
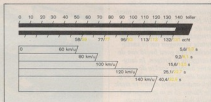
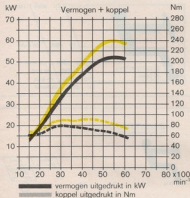
Het vermogen blijkt aan de voorwielen op de rollenbank gemeten zich bij beide motoren mooi vloeiend te ontwikkelen. Bij de 1,3 liter bereikte het een maximale waarde van 38 kW (52 pk), in de 1500 44 kW (60 pk) - in beide gevallen bij 5500 min⁻¹. Eveneens in beide gevallen is er dus een verschil tussen fabrieksopgave en roefel aan de wielen gemeten vermogen van precies 20 procent.

De trekkracht aan de wielen verloopt volgens een zeer flauwe kromme, die mooi vlak verloopt en over een toereengebied van 2500 tot en met 5000 boven een mooie markeringswaarde zit: bij de 65 boven de 70, bij de 75 boven de 80 Newtonmeter. In de meetresultaten van de 75 zit een kleine merkwaardigheid: na aanvankelijk een maximum waarde van 88,5 Nm (9 mkg) bereikt te hebben bij 3000 toeren, zakt de trekkracht even naar 86,5 Nm (8,8 mkg) bij 3500, om vervolgens het maximum weer te scoren bij 4000 toeren per minuut. In de rijpraktijk merk je hier overigens niets van.

Prettig is, dat zowel vermogen als koppel niet scherp afvallen na het bereiken van het maximum - het heeft in deze auto's



De werking van de achterspijers wordt op de gebruikelijke wijze op de Kautschukdemperontsteking bij Garage Stem, Soestdijk beproefd. Van beide Fiat bleken zij wel de voor- als de achterspijers in prima conditie te verkoren.



dus wel degelijk zin om even dóór te trekken in een versnelling als schakelen je niet bijster goed uitkomt - bij een inhaalmanoeuvre bij voorbeeld - ze draaien makkelijk wat toeren meer en je zit niet ineens met een fut verliezende motor als je te hoog gaat.

De topsnelheid die door de fabriek wordt opgegeven als respectievelijk 150 en 160 kilometer per uur blijkt op de chronometers gecontroleerd 146 en 158 te bedragen. Mooi „dicht in de buurt“ dus, in ieder geval is het verschil niet zó groot dat de miswijzing van de snelheidsmeter (respectievelijk 160 en 170) voor deze wagens met hun mooi prestatieniveau écht nodig was. Maar ja, de mensheid wil kennelijk nog steeds met alle geweld bedrogen worden, en zolang dat duurt monteren autofabrikanten snelheidsmeters met een ingebouwde fout. Zodat je in koffie- of borreltafelgesprekken altijd maar weer hoort snoeven over auto's die snelheden halen die doodgewoon onmogelijk zijn. Hebt u dat nou ook, die lichte irritatie bij het horen van zulke gesprekken?

De acceleratie van beide Italiaantjes mag best worden gezien: van stilstand tot 80 lopen ze in respectievelijk 9,2 en 8,1 seconden, tot 100 is dat 15,6 en 13,5; tot 120 25,1 en 20,7. Die zes kaawatjes ofwel acht peekaantjes maken toch wel een degelijk verschil zoals u ziet! Het zal dan ook geen verbazing wekken dat ten opzichte van de 65, die toch heus niet leuterig aandoet, de 75 bepaald veel vinniger overkomt.

Het benzineverbruik (beide wagens lusten super) wordt sterk bepaald door de in de 75 standaard aanwezige vijfde versnelling. In vier gemeten lopen de wagens tamelijk gelijk op. Bij 80 kilometer per uur moet de 65 het echter in vier blijven doen terwijl in de 75 het „vijfde werk wordt ingelegd“, en dan komt er wel een verschil: de 65 loopt bij 80 kilometer per uur op 12,5 waar de 75 met die zelfde liter 13,5 kilometer verder komt, bij 100 is dat respectievelijk 1 op 11,8 en 1 op 12,2 en bij 120 1 op 10 en 1 op 11,2. Bij 140 is wonderlijkerwijs de 75 weer iets onzu-

niger: hij loopt dan 1 op 8,7 terwijl de 65 1 op 9,1 boekt. U ziet: ook bij een sterker motor valt met zo'n vijfde versnelling goed winst te boeken - eerst als het echt hard gaat lust die sterkere motor weer een heel klein slokje meer dan de zwakkere en kleinere. Qua gedruisontwikkeling zit de anderhalfliter bij alle snelheidsbereiken dik onder de 65. Pas in de hogere snelheidsregio's begint het verschil wat kleiner te worden. De 65 passeert al bij 60 kilometer per uur de 70 decibelgrens, terwijl de 75 dat eerst bij 90 doet, de 80 decibel wordt door de 65 overschreden bij 130 kilometer per uur en door de 75 bij 150. U ziet: zo'n sterkere motor brengt niet alleen pittiger, maar toch ook wel ontspannender autorijden binnen bereik, terwijl het benzineverbruik heus niet uit de hand behoef te lopen. Beide motoren laten zich starten als een duveltje, ook bij kletsnat weer of vinnige kou.

Transmissie

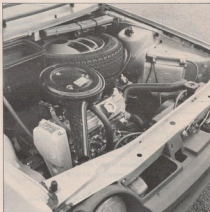
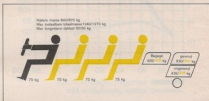
Beide versnellingsbakken vonden we wat hakerig schakelen. De vijf in de 75 zit bovendien wat ver weg, waardoor je met je rug van de leuning moet loskomen om hem in te schakelen. De synchronisatie is goed, de versnellingspositionering van de pook ook. De eerste drie versnellingen zijn in beide bakken precies gelijk. In de 75 is de vierde wat lager (kort) gehouden dan in de 65, de vijf is een duidelijke overdrive, welk karakter evenwel weer enigszins teniet wordt gedaan doordat de 75 een geringere vertraging in het differentieel heeft dan de 65. Zodoende is de stap tussen vier en vijf goed merkbaar, en heeft de vijf toch nog ietwat het karakter van een versnelling met fut, alhoewel de topsnelheid van 158 kilometer per uur in de vier zowel als in de vijf wordt bereikt. Als consequentie van die andere differentieeloverbrenging verschillen de versnellingsbereiken van beide wagens over het hele gebied: de 65 komt in één tot iets onder de 60, in twee tot 90 en in drie tot 125; de 75 draait in deze bereiken

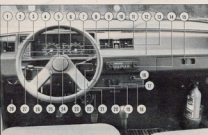
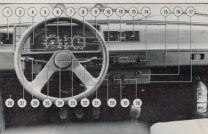


ROB SLOTEMAKER

Op de slipbaan is de Fiat Ritmo ongeacht zijn motorvermogen een gemakkelijke auto. Zonder problemen laat hij zich uit een slip halen met een veiligheids-grens van precies 50°.

Op droog wegdek maakt het wel verschil of je met de relatief zwakke Ritmo 65 of met de sterkere Ritmo 75 rijdt. Beide wagens zijn zeer comfortabel, dus nogal week geveerd. Ze hellen daarom in bochten tamelijk fors over met als gevolg dat de wielen gaan happen en wringen. De Ritmo 65 heeft te weinig vermogen om in snelle bochten een goed beeld van de wegglagting te krijgen. In langzame bochten voel je de tegenstand die de wielen op het wegdek ondervinden echter te sterk. De Ritmo 75 is in principe wel gelijk aan zijn lichtere broer, alleen komen de wegglagtingseigenschappen veel sterker tot uiting. Het happen van de wielen werkt erg afremmend en heeft onder meer tot gevolg dat het stuurwiel niet altijd uit zichzelf naar de middenstand terugkeert. Wat vooral bij de Ritmo 75 opviel was de instabiliteit in bochten. Als je langzaam door een flauwe bocht rijdt en het stuurwiel per ongeluk door je hand laat glijden, reageert het met een heftig heen en weer draaien. Bij oefening twee zijn beide wagens met gas erop prima, maar bij gas loslaten worden ze overstuurd; de 75 met zijn grotere vermogen wat meer dan de 65. Schakelen en remmen doen beide Ritmo's uitstekend. De stoelen zijn wel goed, maar de bodem heeft nergens een voldoende vlak stuk om je linker voet op te kunnen neerzetten.





1. Uitstroopopening verwarming/ventilatie; 2. Lichtschakelaar; 3. Digitaal klok (uittelend bij 75 CL); 4. Schakelaar nachterlicht; 5. Schakelaar alarmknijperinstallatie; 6. Controlelampjes voor alarmknijperinstallatie, richtingaanwijzers, olievlak, laadstroom, en achterruitverwarming; 7. Snelheidsmeter met kilometerteller en dagteller; 8. Benzine-meter; 9. Temperatuurmeter koelbloedstof; 10. Klok (alfen bij 65 CL); 11. Toerenteller (alfen bij 75 CL); 12. Controlelampjes voor verlichting, grootlicht, mistachterlicht, handrem, remconditie en brandstofvoorraad; 13. Uitstroopopeningen verwarming en ventilatie; 14. Radio; 15. Handschoenenkastje; 16. Anstekker; 17. Ashak; 18. Regelknop boven- en onderverwarming; 19. Schakelaar kachel; 20. Schakelaar aanjager; 21. Choke; 22. Schakelaar achterruitverwarming; 23. Schakelaar achterruitwaiser/sproeier; 24. Bedieningshendel ruitwissers/sproeiers; 25. Contactslot; 26. Bedieningshendel richtingaanwijzers; 27. Bedieningshendel verlichting/lichtsignaal; 28. Verdeling motordekkel.

respectievelijk iets boven de 60, 95 en 130 kilometer per uur, en de topsnelheid zowel in vier als vijf.

De koppeling zit wel goed, maar de linkervoet mist een beetje de ruimte als hij in rustpositie is. Zijn werking is goed, de werkzame slag niet te groot.

Remmen

Beide wagens hebben trommelremmen achter en schijfremmen voor, voor-achter zijn de circuits gescheiden en in beide gevallen wordt (terecht bij deze scheiding) een remdrukbegrenzer toegepast. De 75 heeft een rembekrachtiging, de 65 moet het zonder stellen. Dat laatste leidt niet tot onaanvaardbare pedaaldrücken. Beide wagens remmen goed, recht en kort. In beide wagens ook doet de handrem het heel best.

Weggedrag

Beide wagens hebben McPhersonveerpoten voor en een onafhankelijke achterwielophanging met dwarse bladveer achter. Beide hebben ook een torsie stabilisator voor en achter. Maar eveneens bij beide zou ikzelf die torsie stabilisator best wat dikker willen hebben, de veren wat stugger en de dempers, die overigens goed werken, wat potiger. Want de wagens hellen knap heftig over als je een bocht snel neemt. Nu heeft dat overhellen op zich zelf in principe maar heel weinig met de weglijging als zodanig te maken, maar enkele neveneffecten zijn er beslist wel - en bovendien is het erg oncomfortabel. De voorwielen „happen“ nogal sterk (behoeft het betoog dat beide wagens fors onderstuurd zijn?) en dat vind ik geen prettige wegkarakteristiek.

Op de autosnelweg voelt de Ritmo zich bijzonder op zijn gemak: de rechthoekstabiliteit is goed. Bij koerswijzigingen op snelheid echter doet de wagen daarentegen wel wat instabiel aan. Het is niet of de fuscenpelling steiler is gemaakt dan bij de 128 het geval was (ru-meten kun je zoiets niet zo makkelijk), waardoor de wagen wendbaarder wordt, maar tegelijkertijd ook gevoeliger voor koerswijzigingen. Alles met

alles vertoont de Ritmo een op zich zelf wel heel aanvaardbaar en voorspelbaar woggedrag, waar je werkelijk alle kanten mee uit kunt, maar in grenssituaties zou ikzelf de wagen iets minder temperamentvol wensen. Overigens was één verschil tussen de 75 en 65 wel heel goed merkbaar: de 75 staat op de voor f 240,- extra verkrijgbare 165/70 banden tegen 145's onder de 65. Die twee centimeter per hand is erg goed te voelen. Op droog wegdek is de bredere Pirelli uiteraard superior, maar leerzaam is het handzamer gedrag van de smalere bij kleinsnat plaveisel. Dat scheelt toch wel iets!

Besturing, rijpositie

Je zit in deze wagens een beetje rechtop-boog, de positie van stuur en bedieningsorganen is aan deze rechtop-positie aangepast. Je moet ervan houden natuurlijk - en het went uiteraard ook vrij snel. Zo'n rijpositie vind je (uit binnenruimte-overwegingen) in veel korte voorwiel aandrijvers waar de constructeur goed ruimte achterin heeft willen scheppen. Het stuurwiel pakt prettig aan. Alle bedieningsorganen (op de pook in de 75 in vijf na) zitten goed bereikbaar en prima onder de hand. Fiat heeft het dashboard nogal futuristisch en in ieder geval heel origineel gestyleerd. Het is goed overzichtelijk. Je moet de juiste positie van de diverse (grappig maar ook handig gevormde) tuimelschakelaars even uit het hoofd leren, maar dat gaat vrij vlot. De klokken zijn goed afleesbaar en vrij van reflexen. De stoelen zitten goed, geven voldoende zijdelingse steun en zijn voldoende ver verstelbaar. De besturing is direct en gevoelig, maar - zoals Rob Slotemaker elders op deze pagina's reeds opmerkt - het stuurwiel komt niet altijd uit zichzelf naar de middenstand terug - soms zelfs draait het iets verder door wat „pendelen” tot gevolg kan hebben. De Ritmo wil zijn stuur bij forse stuurmanoeuvres op hogere snelheden in de hand gehouden hebben.

Rij- en zitcomfort

De 65 die we voor test hadden

was een tweedeurs model, de 75 een vierdeurs. Weliswaar spreekt de fabrikant - zoals alle anderen - van drie- en vijfdeurs, maar wij vinden een deur nog steeds iets waar een mens door binnen stapt. De achterruimte in de Ritmo is voor zo'n beknopte wagen opmerkelijk goed bewoonbaar - je zit er heel redelijk wanneer de voorzeten hun stoelen niet in de allerachterste positie hebben geschoven.

Interieur, exterieur

Als je veel bekijks hebt met een testwagen zit het met het uiterlijk schoon meestal wel goed. Naar deze maatstaf gemeten vallen de Ritmo's zéér in de smaak van het publiek. Ze zijn lekker eigenwijs met hun schildbumpers, hun gekke ronde deurkrukken, hun typische styling. Qua interieur zijn het Italiaanjes in de beste zin van het woord, leuk afgewerkt, met veel originele, doordachte details.

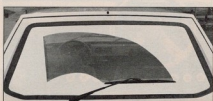
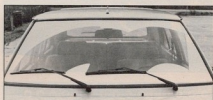
Accessoires

We mogen natuurlijk niet uit het oog verliezen dat we met de luxueuzere CL-uitvoering reden, maar die is dan ook keurig compleet uitgevoerd. Het enige verschil tussen de 65 en de 75 was de toerenteller in de laatste en het getinte glas dat in de 65 extra moet worden betaald. Voor slechts f 290,- kan in de 75 een in tweeën neerklapbare achterbank worden geleverd, die in de testwagen ook aanwezig was. Jammer dat dit nuttige accessoire niet op alle modellen leverbaar is. Maar voor de rest is er weinig aan accessoires te wensen bij deze Ritmo's.

Conclusie

Fiat heeft in deze prijsklasse met de Ritmo-serie een stel uiterst sterke troeven in de hand. De prijsklasse van 13 tot 16 mille is een felbevochten groep tegenwoordig, waarin veel Europese producenten het niet of slechts met veel moeite tegen de Japanners kunnen opnemen. Wel - dat zal Fiat met deze serie naar mijn smaak bijzonder goed gaan lukken. Wacht maar eens af.

Nico de Jong



MOTOR

plaatsing voor, overdraars	
toerental 4	
cilinderinhoud 1.201 (1498) cm ³	
breedte 66,4 cm	
slag 56,5 (63,6) cm	
compressie verhouding 9,1 (9) op 1	
maximum vermogen 48 (50) kW	
65 (75) DIN-kg bij 5600 min ⁻¹	
specifiek vermogen 148 (158) DIN-kg per liter	
38 (44) kW (50 (55) DIN-kg) bij 5500 min ⁻¹	
specifiek massa 22,1 (25,0) kg/kW (16,2 (14,8) kg/ij)	
36,3 (33,6) kg/kW (19,2 (17,3) kg/ij)	
max. max. koppell (110 (12) kiljkg bij 3000 min ⁻¹)	
79,4 (88,3) Nm (8,1 (9,2) mkg) bij 3000 (4000) min ⁻¹	
topsnijheid (volgrijn labriekopgevel) 190 (180) km/h	
topsnijheid gemeten 148 (160) km/h	
bestrijding 1	
rookkanaal 1, bevestigings gidsende nam	
carbolagere 9	
carbolsteure 1, enkele valstroom, merk Weber/Salex (Weber type 314CEV25 C320SA/2 (34CEV23/250))	
brandstof voor benzine	
dynamie wisselstroom vermogen 540	
Wet/mass stoomafsteking 45 A	
batterij 12 Volt	
afsteking 12 Volt	
zelfdenkende ventilator ja	
material blok glijrijn	
material kop aluminium	
TRANSMISSIE	
aandrijving voor	
plaats verrijngingsblok voor	
type gearversnel handgeschakeld	
plaats bestuingspedaal vloer	
overbrengingsverh. 1: versnelling 3,583 op 1	
2: versnelling 2,235 op 1	
3: versnelling 1,494 op 1	
4: versnelling 1,042 (1,092) op 1	
5: versnelling 0,863 op 1)	
achteraf 3,714 op 1	
efficiëntie 3,745 (3,588) op 1	
spedifferentieel nee	
ONDERSTEL / CARROSSERIE	
aantal portieren 3+1 + 3+1	
stuur steur	
voornielophanging onafhankelijk McPherson schepelvereen	
achterielophanging onafhankelijk diverse ballveren	
schokdemers telescoopedem-pers rondren voor en achter	
voorwielophanging onafhankelijk McPherson schepelvereen	
achterwielophanging onafhankelijk diverse ballveren	
schokdemers telescoopedem-pers rondren voor en achter	

rotaxen schijven voor bromfiets achter nee (ja)	
remschakelijng remdruknegener achterwiel ja	
geschiedene remciloes voor/achter	
parkeerrem op achterwiel hand/ind-voet	
plaats parkeerrembediening voor op vloer	
wingmaat 41", ± 13	
bandmaat 145 SR 13 (165-70 SR 13) radiaal	
bandmerk Pirelli	
besturing sandwich	
stuurbechelijng nee	
lidaal aantal stuurwielome linkrecht 3,5	
diameter stuurwiel 38,8 cm	
MATEN EN GEWICHTEN	
lengte 394 cm	
breedte 165 cm	
hoogte (achter) 140 cm	
wielbasis 245 cm	
spoorbreedte voor 147 cm	
spoorbreedte achter 141 cm	
diagramm ketelwiel 1030 cm	
discoriel wiel 360 cm	
bumpershoogte voor 43 cm	
bumpershoogte achter 58 cm	
max. massa leeg 840 (870) kg	
max. belasting totaal 1240 (1270) kg	
max. belasting vooran 630 (650) kg	
max. belasting achtera 610 (620) kg	
max. toegestaan daklast 50 kg	
max. massa aanhanger (onged.) 436 kg	
max. massa aanhanger (gederd.) 930 kg	
inh. brandstoftank 81 l	
inh. motorolie met zonder filter 4,4 l	
inh. versnellingsbak inh. differentieel 3 (3,35) l	
inh. koelstelsel 79 (86) l	
INTERIERMATEN	
Vergelijng breedte zitvlak 54 cm	
lengte zitvlak 51 cm	
hoogte rugleunng (incl. hoofdsteun) 67 cm	
afstand zitvlak dak wagenbodem schouderhoogte 142 cm	
min. en max. afstand neurluening gegaspedal (over pitting gemeten) 88 en 102 cm	
hoogte zitvlak vanaf wagenbodem 31 cm	
Achterzitting breedte zitvlak 123 cm (2 x 81 cm)	
lengte zitvlak 48 cm	
hoogte rugleunng 54 cm	
afstand zitvlak-dak wagenbodem schouderhoogte 138 cm	
min. en max. afstand rugleunng-verstelling (over zitvlak gemeten) 66 en 81 cm	
hoogte zitvlak vanaf wagenbodem 39 cm	
Bagagevorme lengte 73 cm	
breedte 123 cm	
hoogte 50 cm	
bijhoogte 77 cm	
reserveroel ligt boven motorvoel	
SERVICE EN ONDERHOUD	
motorolie versieren 5.000 km of 6 maanden	

type motorolie 15 W 40	
vernellingsbakolie 70.000 km of 24 maanden	
type versnellingsbakolie EP80-90	
doosmeren niet	
servoerbuilen 20.000 km met diagnose	
standaardrijn diagnose f 45,78	
standaardrijn f 85,25	
servoerbuil incl. materialen f 78,79	
garantie 12 maanden ke ontbeijnt	
Prijs incl. BTW van een complete uitlaat f 319,30 (f 290,50)	
achterste pot f 192,23	
koppelingssplaat f 40,- (f 66,-)	
drukgrup f 76,79 (f 27,79)	
olieliter f 16,28	
schokdemper voor f 121,54	
schokdemper achter f 125,-	
relatleur f 192,34	
thermostaat f 80,24 (f 82,-)	
voortuit f 298,54 (f 272,86)	
verlatsbrak f 13,87	
verlatsbrak per set f 29,74	
staf lensen f 930,-	
set versnellngsbloeken f 23,45	
STANDAARDAUITRUSTING	
getagide voortuit ja	
achteraerwarming ja	
grint glas nee (rundaal handbediend)	
chok nee (oprijn achterbrak in 2 delen)	
halogeen dischicht extra lampen voor nee	
achterruit-jamp ja	
metaalbericte ja	
hoofdstaunen ja, wel verstelb. nee	
bevelstouren achter rugleunngverstelling ja	
tenkiet ja	
stootband ja	
kleppng voor en achter nee	
verslatsbaar stuurwiel nee (ja)	
brandstoftank ja	
volmeter nee	
gledrukmeter nee	
temperaatmeter ja	
digitale ja	
surwerk ja (logitaal)	
Verkiltempen: laadstroom ja	
slachok ja	
choke ja	
motortemperatuur ja	
licht ja	
extra verlichting nee	
halidien ja	
remciloes ja	
brandstufreserve ja	
achteraerwarming ja	
volgrijngpedaels ja	
portersleutel nee	
ruisreducer slaktschok	
wassersnelheden 1	
intervaltachikleur ja	
wis waserhakleur ja	
spoorcontact nee	
achteraerwieser ja	
achteraerwieser ja	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	
achteraerwieser/jopreter nee	

hands/hoverkastje met deklid, niet afleijbaar	
dashbordverlichting regelbaar nee	
portersleutel links en rechts nee	
radio standaard cassette/coder standaard nee	
inbouwtafel voor radio ja, voorbedraad	
achteraerwieser standaard nee	
bestu plaats afsteking nee	
achter buitenspiegel van binnen met buitenspiegel nee	
buitenspiegel nee	
aanstelpstrijn zijdeling zwelkbaar ja	
makrup spiegel in rechter zijneklap	
bronnverlichting met portersleutel ja	
dashbordtafel verlicht nee	
elektrische rufel nee	
schutruut uitstelbaar nee	
achteraerwieser uitstelbaar ja (nee)	
gurdien standaard druppelrol	
handgrop voor passagiers armleunngen 4	
combric deurvergrendeling nee	
kindersloten op achteraerwieser nee (ja)	
ONDERHOUDSKOSTEN	
motorrijngelastening f 306,- (f 366,-) per jaar	
WVA + casco verzekering van f 1.390,- (f 1.450,-) tot f 2.050,- (f 2.200,-) p.j.	
WA-verzekering van f 525,- (f 580,-) tot f 825,- (f 900,-) p.j.	
PRUIZEN	
catalogeprijs f 14.220,- (f 15.990,-)	
afleijngskosten f 225,-	
extra's aan testwagen:	
metaalhoel (75 CL) f 326,-	
in 2-delen zweelklapbare achterbrak (75 CL) f 290,-	
breder banden (75 CL) f 240,-	
radio (65 en 75 CL) f 384,88	
andere extra's:	
automatische versnellngbrak (voor 75 CL) onbekend	
grint glas ruitken (voor 65 CL) f 280,-	
OVERIGE MODELLEN	
René 85 L 3-drs. f 13.970,-	
René 85 L 5-drs. f 13.720,-	
René 85 CL 5-drs. f 14.970,-	
René 75 CL 3-drs. f 16.230,-	
IMPORTEUR	
Leonard Lang B.V.	
Daniel Goedkoopstraat 9	
1096 BD AMSTERSDAM	
Telefoon 020-9248888	

ENKELE
FIAT DEALERS

FIAT

*Het Autobedrijf
door de jaren heen:*

**BROEDELET
ZEIST**

Tachtig jaar jong
FIAT sinds 1908

ZEIST
Ie Dorpsstraat 16-22
Tel. 03404-13444

FIAT OSDORP

GBR. v. LOM

*Agent voor Amsterdam en
omstreken*

AMSTERDAM-OSDORP
Keurenplein 9
(eind Osdorperban)
Tel. 020-197632/193455

automobielbedrijf

STADSPARK

*Dealer voor Groningen,
Haren e.o.*

FIAT

GRONINGEN
Hoornsediep 89
Tel. 050-255129

DOLF VAN DER MADE B.V.

Franciscusdreef 10-16
Utrecht, tel. 030-611441

FIAT

*dealers voor
UTRECHT e.o.*



GBR. WINKELMAN B.V.

Leidseweg 117
Utrecht, tel. 030-931143

Off. Fiat-dealer

**AUTOBEDRIJF A. DE KEYZER
EN ZN. B.V.**

FIAT

TERNEUZEN
Alvarezlaan 145
Tel. 01150-94564

AUTOBEDRIJF STAAL

FIAT

Fiat, Autobianchi en Lancia-dealer voor Breda e.o.

BREDA
Glinnekenweg 269
Tel. 076-650250

**Leonard
Lang b.v.**

AMSTERDAM

Showrooms: Daniel Goedkoopstraat 13
Industriegebied Amstel. Tel. 020-93 69 35
EUTERPE GARAGE Gerrit v. d. Veenstraat. Tel. 020-73 88 11

EINDHOVEN

Showroom en occasionhal: Pisanstraat 49. Tel. 040-43 38 87
Kantoren en werkplaats: Keizer K-singel 57. Tel. 040-51 84 02

ENSCHDEDE

Showroom: Wooldriksweg 166. Tel. 053-32 36 37

HENGELO

Showroom: Deldenerstraat 42. Tel. 05400-2 46 45

NIJMEGEN

Showroom: Hertogplein. Tel. 080-22 82 16

LEEUWARDEN

Showroom: Uiterdijksterweg 2. Tel. 05100-2 24 46

LANGAUTO DEN HAAG

Showroom: Spaarwaterstraat 184. Tel. 070-85 53 05

GARAGE FONGERS B.V. GRONINGEN

Showroom: Hereweg 122. Tel. 050-25 58 33

FIAT



DE
BLIJDE
RIJDERS