

# OLDTIMER

# MARKT

Europas größte Zeitschrift für klassische Autos und Motorräder

2/2009

€ 3,20



BELGISCHE MEISTERMACHER



In den Fünfzigern dominierte FN die europäischen Moto-Cross-Pisten

SO GEHT'S OHNE GUMMI

## Geklebte Scheiben selber wechseln

MÄRKTWERT ODER WIEDERAUFBAUWERT?

## Versicherungschinesisch für Anfänger

WEITERE ZWEIRAD-THEMEN:

- Benzinhähne reparieren
- John Surtees wird 75



ULTRA-LEICHTBAU  
**Lotus Eleven**

DER LANGE WEG ZUM PANAMERA

## Porsches gescheiterte Familien-Elfer

BERLIET VIC



Das Taxi aus der Lkw-Fabrik: Ausflug im 10 CV Landulet

FIAT RITMO



Vor 30 Jahren futuristisch – heute fast ausgestorben

KAUFBERATUNG



Jaguar Mark X und 420G: Luxus zum Discountpreis?

PRAXISTEST



Drehmomentschlüssel im knallharten Praxistest

WWW.TRANSITMO.NL

# Turiner Taktgefühl

Damit alles bleiben kann wie es ist, muss sich alles ändern, schrieb Giuseppe Tomasi de Lampedusa in seinem Roman „Il Gattopardo“. Genau so verhielt es sich mit dem Fiat Ritmo, der völlig anders war als jeder Fiat vor ihm – und dann doch wieder nicht

**1978:** Niemand in Frankreich fällt mehr am Ende eines Liebesfilms mit einer Citroën DS eine Klippe hinter. Niemand in Italien flüchtet mehr mit einer Giulia vor den Carabinieri. Und niemand in Deutschland regt sich noch über den NSU Ro 80 auf. Selbst Frank Zappa

trägt die Haare kürzer. Ernüchterung allenthalben. Was sich aus aufregenderen Tagen herübergerettet hatte, stand verloren im Verkaufsraum, das Fiat 130 Coupé etwa. Wie überholt es bereits war, belegt die wirre Nomenklatur des Herstellers. Über dem 126 rangierte der 127, darüber



1978 erregten die Kunststoffschürzen an Front und Heck des Fiat Ritmo beträchtliches Aufsehen – sie trafen nicht jedermanns Geschmack

**Rhythmus-Gruppe:** Ritmo der ersten Generation bis 1982 sind heutzutage ein seltener Anblick. Selbst in Italien sieht man keine drei auf einen Streich mehr



Das Felgendesign der frühen Jahre geriet ebenso mutig wie die Plastikstofffänger – und ebenso gewöhnungsbedürftig



Ein individuelles Detail waren die runden Türgriffe der frühen Ritmo. Später jedoch wichen sie konventionelleren Exemplaren







der 128. Einen 129 gab es nie, auch wenn Magazine wie die Auto Zeitung Fiats kommenden Golf-Gegner diese Nummer fleißig andichteten. Über dem 128 kamen 131 und 132, beide in jeder Lockierung ein wenig grau – und kleiner als der gerade aus dem Programm genommene 130. Der 133 schloss die Lücke zwischen 127 und 128. So konnte es nicht weitergehen, und deshalb bekam der neue Fiat einen richtigen Namen: „Ritmo“.

Vorgestellt auf dem Turiner Salon 1978, erregte Fiats Antwort auf den VW Golf sofort die Gemüter. Die Frontpartie mit den

zwischen Motorhaube und Kunststoffstoßfängern eingeschlossenen runden Scheinwerfern wirkte avantgardistisch, konservative Gemüter bezweifelten zunächst die Dauerhaltbarkeit der gewaltigen Plastik. Einen Aufprall mit bis zu sechs km/h sollte die Stoßstange unbeschadet überstehen, sagte Fiat. Sie prallen nicht auf? Stellen Sie sich den Stadtverkehr in Rom vor, in der Zeit, in der Italiener noch wie Italiener gefahren sind. Auch das Heck wurde von einem mächtigen Stoßfänger mit eingelassenen Rückleuchten dominiert, und es hatte die praktische Heckklappe, die dem

**Den Ritmo Diesel konnte man ab 1981 kaufen. Außerlich erkennbar war er an den zusätzlichen Lüftungsschlitzen**

Vorgänger 128 fehlte. Sofern er Fiat heißt jedenfalls, denn der in Jugoslawien montierte Zastava hatte eine – und die ebenfalls erstmals bei Fiat entwickelte Autobianchi Primula selig auch.

Dass Fiat mit dem Ritmo so spät auf den Markt kam, lag weniger am Auto selbst als an seiner Produktion: Zwar basierte der Ritmo auf dem 128, dessen 1969 eingeführte Technik mit obc-Motor und Einzelradaufhängung rundum noch immer zeitgemäß war, die in den Werken Rivalta und Cassino installierte automatisierte Karosseriefertigung war aber neu. Investitionen in Höhe von sechs Milliarden Mark kündigte Fiat-Präsident Giovanni Agnelli für die Erneuerung der Modellpalette an, wovon ein erheblicher Teil für neue Fertigungsanlagen vorgesehen war. Offiziell stand die Qualität im Vordergrund, aber letztlich ging es auch darum, die Macht der Gewerkschaften zu brechen. Wenn in Italien ein Streik seinen Anfang nahm, dann nur zu gern im riesigen Fiat-Werk Mirafiori. Roboter streiken nicht, aber sie sind nicht

**Weite Plastik-Landschaften sowie weiches Gestühl erwarteten den Ritmo-Fahrer im Innenraum. Beim Diesel-Ritmo schenkte sich Fiat wohlweislich einen Drehzahlmesser**





Der Golf Diesel hatte es ab 1978 vorgemacht: Selbstzünder waren auch in der Mittelklasse groß im Kommen. Das Aggregat im Ritmo holte aus 1,7 Liter 55, später 58 PS bei 4500 Touren. Ab 1985 kam eine vom neuen Turbodiesel abgeleitete Variante mit 60 PS zum Einsatz

immer leicht ans Laufen zu bringen. Und so kam der Ritmo erst auf den Markt, als der VW Golf bereits eine dominierende Position erobert hatte.

Den Anfang machten Ritmo 60 und 75, drei- und fünftürig, in den Ausstattungslinien L und CL. In der Bundesrepublik Deutschland begann die Preisliste bei 9990 Mark, zwei Drittel der Käufer entschieden sich für den ab 11.590 Mark erhältlichen 75 CL, der flotte Fahrleistungen bot, dank Fünfganggetriebe aber auf ähnliche Verbrauchswerte wie das 60-PS-Modell kam. Für den 75 (und später auch den Super 85) konnte auch eine von VW entwickelte Dreigang-Automatik geordert werden. Gemeinsam war den Wagen der Fiat-typische Biss. Die Motoren hingen gut am Gas, drehten munter hoch und liefen kultiviert. Gleichfalls hatten sie die umfangreiche Serienausstattung gemein, das großzügige Platzangebot und die geteilt umklappbare Rücksitzbank, die im vorgelegten Zustand ein üppig bemessenes Gepäckabteil freiließ.

Mit 2448 Millimeter Radstand lag der Ritmo über dem Klassendurchschnitt (der Golf hatte 2400 Millimeter), der Innenraum fiel aber größer aus, als die Kennzahlen suggerierten. Positiv bemerkbar machte sich die kompakte Einzelradaufhängung der Hinterräder an einer Querblattfeder. Während der Federungskomfort schon vom Vorgänger bekannt war, verblüffte der Ritmo abgediente Fiat-Fahrer mit seiner auch bei hohen Geschwindigkeiten zivilen Geräuschkulle. Die Tuner stellten ihn in einer Anzeige allen

Erstes neben einen Ferrari 328, um seine aerodynamischen Qualitäten herauszuheben. Das war genauso übertrieben wie der  $c_w$ -Wert von 0,38. Aber der Ritmo lief wirklich leiser als bisherige Fiat.

Gewöhnungsbedürftig geriet die Innenausstattung. Viel Plastik gab es, weiches Gestühl und Schrägligkeiten wie die unbeluchteten Schalter links neben dem Lenkrad oder die runden Türgriffe, deren Widerpart sogar Autodiebe verwirrte: Grün stand für geschlossen, rot für offen. Solche Kleinigkeiten ärgerten deutsche Tester so sehr, dass der ADAC noch 1986 dem längst überarbeiteten Ritmo eine unpraktische Bedienung attestierte. Generös beistellte die Auto Zeitung 1980 einen Dauertest, in dessen Verlauf nicht nur ein Kolbenfresser auftrat, sondern auch mehrmals das Schaltgestänge auseinanderfiel: „Kumpel mit kleinen Marotten“.

Die Nerven der Käufer wurden anfangs arg strapaziert. Brechende Auspuffanlagen, durchbrennende Zylinderkopfdichtungen und die Neigung zum Rostbefall bekam Fiat zwar schnell binnen Jahresfrist in den Griff, der einmal beschädigte Ruf blieb dem Ritmo aber auch künftig erhalten. Dazu trugen Ärgernisse wie die notorisch klemmenden Türschlösser und die hakelige Schaltung bei.

Noch 1978 wurde das Angebot in Deutschland um den Ritmo 65 ergänzt, im Folgejahr kam der aus dem 127 bekannte Motor mit 1049 Kubikzentimeter, offiziell bei uns eigentlich nicht lieferbar, ins Angebot. Für die USA stattete Fiat den dort (wie auch in Großbritannien) „Strada“ genannten Ritmo mit Stoßstangen aus, die eher einem Volvo 244 gestanden hätten, und



### Aus dem OLDTIMER-MARKT-Clubadressen-Verzeichnis\*

**Ritmo-World - Fiat Ritmo & Bertone Ritmo Cabrio Club**  
 Andreas Hellmann, Rudolf-Diesel-Str. 6  
 D-65439 Flörsheim  
 Tel.: 06145/598296  
 E-Mail: andreas@ritmo-world.de  
 www.ritmo-world.de

\*Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 1000 Eintragungen) erscheint jährlich als herausnehmbare Sonderbeilage in der Januar-Ausgabe und kann jederzeit auf unserer Homepage ([www.older-timer-market.de](http://www.older-timer-market.de)) eingesehen werden.



Frühe Entwürfe für Fiats Projekt X1/38, aus dem schließlich der Ritmo wurde, gerieten geradezu bieder – und wurden verworfen



für Europa kam der „Targa Oro“ – die erste einer ganzen Reihe von Sonderserien: Schwarz kam der Dreifürer daher, dunkelbraun der Fünftürer. Beide waren mit Alcantara ausgestattet, hatten den 75-PS-Motor und blieben zwei Jahre im Programm. Eine wahre Modelloffensive startete Fiat 1981: Im Ritmo Super gab es 75 PS nun auch aus 1,3 Litern, während der

weiter senkte. Noch wirtschaftlicher war der Ritmo Diesel, dem aber selbst Wohlgesinnte keinerlei Laufkultur attestieren konnten. Nach dem Kaltstart nagelte der Selbstzünder dermaßen laut, dass man Angst um seine Haltbarkeit bekommen konnte. Das war jedoch unbegründet: Exemplare mit Laufleistungen um die 400.000 Kilometer sind verbürgt.

Auf der 1981er IAA in Frankfurt stand endlich der bis dato heißeste Ritmo für den echten Fan: der 105 TC. In einer bizarren Presseerklärung verstieg sich Fiats Öffentlichkeitsarbeiter zur Behauptung, der Bau einer sportlichen Variante sei eine „moralische Verpflichtung“. Vielleicht hat das aber auch nur jemand falsch

**Der Abarth 125 TC und das Bertone Cabrio sprachen eher die Spaßfraktion als die Familienmenschen unter den Klüffern an**

übersetzt. Wer 105 PS auf die Vorderräder losließ, hat sicher nicht an Moral oder auch nur die Straßenverkehrsordnung gedacht. Die von Fiat angegebenen 175 km/h Spitze übertrafen gleich mehrere Testwagen deutlich, und für den Standardsprint genehmigte sich das kernige Kraftpaket gerade zehn Sekunden, die vom dohc-Motor mit sonorem Gebrüll unterteilt wurden. Nein, schneller als der Golf GTI war er nicht – aber er fühlte sich wilder an und klang gefährlicher.



Beim Abarth 125 TC gab es keinen roten Bereich: Bis 5800 Umdrehungen war er gelb geriffelt, ab 6200 dann knallgelb

Anderthalbiter mit 85 PS bestellt werden konnte. Die Innenausstattung war freilich ihrer Ursprünglichkeit beraubt worden. Beide Super hatten die Check-Control und das Fünfganggetriebe, das den Verbrauch



Rhythmische Sportgymnastik: Die leistungsstarken Abarth-Versionen trugen das Skorpion-Logo nicht nur als Mimikry



## Der heutige Marktwert\*

Fiat Ritmo	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Ritmo 60 3t/5t	1976-1987	-	1.200 €	500 €	100 €	geschenkt	9.990 DM
R. 65 (b./82i/70) (a./82i/3t/5t)	1978-1987	-	1.200 €	300 €	100 €	geschenkt	10.150 DM
Ritmo 75 3t/5t	1978-1987	-	1.500 €	700 €	200 €	geschenkt	14.700 DM
Ritmo Super 85 5t	1981-1987	-	1.200 €	500 €	100 €	geschenkt	14.950 DM
Ritmo 75 i.e. Kar 5t	1986-1988	-	1.200 €	500 €	100 €	geschenkt	16.500 DM
Ritmo Diesel 3t/5t	1981-1987	-	900 €	400 €	100 €	geschenkt	14.550 DM
Ritmo Turbodiesel 5t	1986-1988	-	1.200 €	600 €	200 €	geschenkt	18.060 DM
Ritmo Cabrio Super 85	1981-1984	-	4.800 €	2.400 €	900 €	100 €	19.430 DM
Ritmo Cabrio	1984-1985	-	4.900 €	2.500 €	900 €	100 €	21.040 DM
Ritmo Supercabrio 100	1985-1987	-	6.200 €	3.500 €	1.200 €	300 €	23.800 DM
Ritmo 105 TC	1981-1985	-	5.500 €	3.100 €	1.000 €	300 €	15.440 DM
Ritmo Abarth 125 TC	1981-1983	-	6.000 €	3.400 €	1.100 €	300 €	16.150 DM
Ritmo Abarth 130 TC	1982-1987	-	6.200 €	3.500 €	1.200 €	300 €	18.700 DM

\* Ermittelt von Classic Data GmbH, Heimer Str. 130, 44575 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011



Der 1,6-Liter-Doppelnocken wurde im Abarth 125 TC noch per 34er Weber-Doppelvergaser beatmet. Der Nachfolger 130 TC holte sich sein Gemisch aus zwei Gasfabriken mit 40er Durchlass, wobei Einheiten sowohl von Weber als auch von Solex zum Einsatz kamen

Was dem Fiat-Management aber nicht reichte. Ein sportlicher Fiat hatte um alles in seiner Klasse Kreise fahren zu können. Der Abarth 125 TC konnte zwei Liter, zwei Nockenwellen, 125 PS, „Molto Allegro“, jubelte die arm, stoppte eine Höchstgeschwindigkeit von 189,5 km/h, beschleunigte in 8,4 Sekunden auf 100 und ergötzte sich an Elastizitätswerten, die womöglich den späteren Fiat-Slogan „Muffensausen in Zuffenhausen“ inspiriert haben. Und das Abarth-Logo war keineswegs aufgepappelt, vielmehr hatten die Techniker Karosserie, Fahrwerk und Motor gründlich überarbeitet. Der Haken: Wenn dem potenten Treibsatz etwas fehlte, ging

es gleich richtig ins Geld. Für verschärfte Betriebskosten sorgte auch der Ritmo-untypische Verbrauch, zwölf Liter liefen bei beherrzter Fahrweise durch den Weber-Doppelvergaser.

Nach dem heftig frisierten 128er wäre ein Anti-Abarth aus dem Hause Gianni alles andere als eine Überraschung gewesen, doch die Tuningschmiede aus Rom beschränkte sich darauf, Ritmo 60 und 65 auf 80 beziehungsweise 85 PS zu bringen. Manchen Kläuern reichte die rasante Optik, und so gab es das scudetto smaltato Gianni grande auch ohne Hausrisur.

Ganz anders präsentierte sich der Ritmo von Introzzi: Der als Faux-Cabriolet (ein Cabrio, das nur so tut, als ließe sich sein Dach öffnen) gestaltete Zweitürer trug Zierbügel am Vinyldach, lockte mit einer opulenten Ausstattung und konnte sogar mit einem eingebauten Diktiergerät be-

stellt werden. Bertone ging sachlicher an das Thema heran und zeigte 1979 das Ritmo Cabrio mit Überrollbügel, voll verenkbarem Verdeck und umlegbarer Rücksitzbank. In Serie ging das Cabriolet dann 1981. Durch das Ordern einiger Extras ließ sich der Preis locker über 20.000 Mark bringen, was der Verbreitung dieses Modells Grenzen gesetzt hat. Der Pokal für den skurrilsten Ritmo geht an die spanische Firma Emelba, die aus dem bei Seat montierten Ritmo neben Vehikeln wie einem Klein-Kühlhaster sogar einen sieben-sitzigen Van baute!

Fiat blieb dem eigenwilligen Ritmo-Design bis 1982 treu und sorgte dann im Modelljahr 1983, parallel zur Markteinführung der Stufenheckversion Regata, für einen bürgerlichen Auftritt. Vorbei war es mit den gigantischen Stoßängern, der Ritmo bekam das neue Familiengesicht mit den



Der 1,5 Liter des Super 85 sowie des Cabrios stellte Anfang der Achtziger eine adäquate Motorisierung für den Familien-Fiat dar



Wie in den Achtzigern üblich, kam auch das Ritmo Cabrio von Bertone nicht ohne Bügel aus. Der Abverkauf der letzten 1,5-Liter-Offenversionen dauerte bis 1986, danach gab es das Supercabrio mit 100 PS, von dem es aber nur wenige nach Deutschland schafften



fünf diagonal verlaufenden Chromstreben im Plastik Kühlergrill. Lichtschalter und Instrumente sahen jetzt aus wie bei gewöhnlichen Autos. 1985 gab es sogar eckige Türgriffe, die Schösser klemmten aber weiter wie gewohnt. Mit dem 75 i.e. bekam der Ritmo 1986 einen geregelten Kat, und der 80 PS starke Turbodiesel fuhr sich nicht nur spritzig, sondern verbrauchte sogar weniger als der unaufgeladene Selbstzünder. Der 100 Super – er ersetzte den 105 TC – sowie der davon abgeleitete 90 i.e. Kat fanden ihren Weg über die Alpen schon nicht mehr, offiziell angeboten wurden sie bei uns nicht. Lediglich das Super-

## Die seinerzeit in Deutschland meistverkauften Ritmo-Konkurrenten



### Opel Kadett D

**Beauzeit:** 1979 bis 1984  
**Motor:** Vierzylinderviertakt-Reihenmotor  
**Hubraum:** 1297 cm<sup>3</sup>  
**Leistung:** 75 bei 5800  
**Höchstgeschwindigkeit:** 158 km/h  
**Neupreis:** 12.925 DM (Fünftürer 1979)  
**Heutiger Preis:** 300 € in Zustand 3

Der Erfolg des VW Golf veranlasste die Rüsselsheimer, dem konventionellen C-Kadett 1979 einen Fronttriebler folgen zu lassen. Bei den Schrägheckvarianten konnten Kunden anfangs sogar wählen, ob sie den D-Kadett mit großer Heckklappe oder kleinem Kofferraumdeckel haben wollten. Zudem gab's Kombis mit zwei oder vier Türen, ganz am Ende kam der GTE. Ein Cabriolet sparte sich Opel.



### VW Golf 1

**Beauzeit:** 1974 bis 1983 (Bild: Facelift ab '78)  
**Motor:** Vierzylinderviertakt-Reihenmotor  
**Hubraum:** 1457 cm<sup>3</sup> (ab 1977)  
**Leistung:** 70 bei 5600 (ab 1977)  
**Höchstgeschwindigkeit:** 158 km/h  
**Neupreis:** 13.350 DM (Fünftürer 1979)  
**Heutiger Preis:** 750 € in Zustand 3

**OLDTIMER** zuletzt in **MARKT** 10/2006

Der Käfer-Erbe beschiede der Bundesrepublik einen neuen Fahrzeugtyp, der im Ausland etwa in Gestalt des Simca 1100 bereits Erfolg hatte. Die Golf-Vielfalt reichte vom 50-PS-Diesel über den GTI bis zum Cabrio („Erdbeerkärtchen“). Die erste Golf-Generation kam auf sechs Millionen Stück.



### Ford Escort III

**Beauzeit:** 1980 bis 1990 (Bild: Urversion bis '85)  
**Motor:** Vierzylinderviertakt-Reihenmotor  
**Hubraum:** 1296 cm<sup>3</sup> (bis 1985)  
**Leistung:** 69 bei 6000 (bis 1985)  
**Höchstgeschwindigkeit:** 158 km/h  
**Neupreis:** 13.555 DM (Fünftürer 1980)  
**Heutiger Preis:** 500 € in Zustand 3

Ab 1980 gab es auch den Escort von Ford mit Frontantrieb, Quermotor sowie Schrägheck mit großer Heckklappe. Eine Kombiversion war gleichfalls erhältlich, eine Freiluftvariante mit Überrollbügel nach Golf-Cabrio-Vorbild folgte einige Jahre später. Für die konservative Klientel kam schließlich, ähnlich wie beim Ritmo-Derivat Regata, der Stufenheck-Orion ins Angebot. Heiße Escort-Variante war der XR3, später XR3i.



cabrio wurde hierzulande ausgepreist, allerdings trübten in Deutschland nur 100 statt der üblichen 105 Pferde an. Ein langes Leben war den letzten Ritmo-Modellen nicht beschieden: 1988 wurde der Ritmo nach fast 1,8 Millionen gebauten Exemplaren durch den Tipo ersetzt.

Heute ist der Ritmo eine Rarität. Schuld war nicht der Rost, der den ersten Jahrgängen zu schaffen gemacht hat, sondern der Werteverlust, Resultat der laxen Mentalität vieler Besitzer und der Pannen der frühen Modelle. Als Gebraucher war der Ritmo so billig, dass zahlreiche Besitzer sich für



Mit Zierbügel und Vinyldach kam das Ritmo Faux-Cabriolet daher, das Introzzi aus Como Anfang der achtziger Jahre anbot



Ab Anfang 1983 machte ein gründliches Facelift mit den fünf Diagonalstreben aus dem Ritmo ein unspektakuläres Auto

die damals im Zuge der G-Kat-Einführung populäre Verschrottungsprämie davon trennten. Vielen Abarth 125 TC und 130 TC würde ausgerechnet das einsetzende Interesse an Oldtimern zum Verhältnis – sein Motor eignete sich bestens für die Leistungssteigerung des Fiat Spider in der asthetischen US-Ausführung. Die Zahl der Abarth TC in Deutschland ist heute zweistellig.

105 TC, Abarth und Cabrio haben längst ihre Fangemeinde, gute Autos wechseln kaum den Besitzer. Schnäppchen gibt es noch bei den Standardmodellen, und ein Ritmo 75 kann nicht nur im heutigen Verkehr gut mithalten, sondern lässt sich wegen des günstigen Verbrauchs und der moderaten Ersatzteilpreise auch mit knappem Budget erhalten.

Text: Stefan Heins

Fotos: Andreas Beyer/Archiv  
redaktion@oldtimer-markt.de

Auch in der Heckansicht wird – speziell an den frühen Ritmo – die üppige Verwendung von Plastik für die Stoßfänger sichtbar

## Technische Daten

### Fiat Ritmo

**Motor:** Wassergekühlter Vierzylindervertikal-Balkenmotor, vorne quer eingebaut; je zwei hintere Ventile pro Zylinder, von oberliegender, per Zahnriemen angetriebener Nockenwelle über Linsensteilboiler (105 TC, 100 Super, 90 i.e. Kat, Abarth 125 TC und Abarth 130 TC; zwei obliegende Nockenwellen; ein (Abarth 130 TC; zwei) Vergaser Weber oder Solex, 75 i.e. Kat und 90 i.e. Kat mit Einspritzung (Diesel); Einspritzpumpe Bosch; Turbodiesel zusätzlich mit K00K-Abgas-turbolader; fünffach gelagerte Kurbelwelle; Druckluftschmierung

**Bohrung x Hub:** Ritmo 1050: 76 x 57,8, Ritmo 60: 80 x 55,5, Ritmo 65/70/Super 75: 86,4 x 55,5, Ritmo 70 Automatik: 86,4 x 55,4, Ritmo 75/75 i.e. Kat/Super 85: 86,4 x 63,9, Ritmo Diesel bis '85: 83 x 79,2, ab '85: 82,6 x 79,2, Ritmo Turbodiesel: 82,6 x 90, Ritmo 105 TC/100 Super/90 i.e. Kat: 84 x 71,5, Ritmo Abarth 125 TC und 130 TC: 84 x 90 mm

**Hubraum:** Ritmo 1050: 1049, Ritmo 60: 1116, Ritmo 65/70/Super 75: 1301 (70 Automatik: 1299), Ritmo 75/75 i.e. Kat/Super 85: 1498, Ritmo Diesel bis '85: 1714, ab '85: 1697, Ritmo Turbodiesel: 1929, Ritmo 105 TC/100 Super/90 i.e. Kat: 1585, Ritmo Abarth 125 TC und 130 TC: 1995 cm

**Leistung:** Ritmo 1050: 60 PS bei 5800 U/min, Ritmo 60: 60 PS bei 5800, ab '82: 55 PS bei 5600, ab '85: 58 PS bei 5700 U/min, Ritmo 65: 65 PS bei 5800 U/min, Ritmo 75/Super 75: 75 PS bei 5800, ab '82 (nur Ritmo 75): bei 5700 U/min, Ritmo 70: 68 PS bei 5700, ab '85: 65 PS bei 5600 U/min (70 Automatik ab '85: 68 PS bei 5600 U/min), Ritmo Super 85: 85 PS, ab '82: 82 PS, jeweils bei 5800 U/min, Ritmo Diesel: 55 PS, ab '82: 58 PS, ab '85: 60 PS, jeweils bei 4500 U/min, Ritmo Turbodiesel: 80 PS bei 4200 U/min, Ritmo 105 TC/100 Super: 105 PS bei 6100 U/min, Ritmo 90 i.e. Kat: 90 PS bei 6250 U/min, Ritmo Abarth 125 TC: 125 PS bei 5800 U/min, Ritmo Abarth 130 TC: 130 PS bei 5900 U/min; je nach Exportland können Leistungsangaben differieren

**Kraftübertragung:** Motor-Getriebe-Block; Einseilbrenntröckenkupplung; vollsynchroisiertes Vergang- oder Fünfganggetriebe (Vergang nur für einige Versionen bis 1,3 Liter sowie Diesel), Mittelschaltung (auf Wunsch Au-

tomatik für Ritmo 70, 75 und Super 85); Frontantrieb

**Aufbau:** selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit drei oder fünf Türen bzw. zweiflügeliges Cabrio

**Vorderradaufhängung:** Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Querlenker und Schubstreben, Schraubenfedern, (Stabilitäts) für Automatik, 105 TC, 100 Super, 90 i.e. Kat, Abarth 125 TC und 130 TC sowie Diesel und Turbodiesel)

**Hinterachsaufhängung:** Einzelradaufhängung, Querlenker, Quersattelfeder

**Fußbremse:** Hydraulische Zweikreisbremsanlage, vorne Scheiben, hinten Trommeln

**Radstand:** 2448, ab '82: 2444, ab '85: 2451 (Abarth-Versionen: 2432, ab '85: 2441) mm

**Länge x Breite x Höhe:** 3937 x 1650 x 1400, ab '82: 4014 x 1650 x 1407 (105 TC: 1390, Abarth 125 TC und 130 TC: 1380) mm

**Leergewicht:** 815 bis 1000 kg, je nach Ausstattung

**Höchstgeschwindigkeit:** Ritmo Diesel bis '82: 140, Ritmo 1050/60 bis '85: Diesel ab '82: 145, Ritmo 65/60 ab '85: 150, Ritmo Super 75/70: 155, Ritmo 75/75 i.e. Kat: 160, Ritmo Super 85: 163 (ab '82: 163), Ritmo Turbodiesel 170, Ritmo 105 TC: 175 (ab '82: 178), Ritmo 100 Super: 180, Ritmo Abarth 125 TC: 190, Ritmo Abarth 130 TC: 195 km/h; Automatikversionen und Cabrios ca. 5 km/h langsamer

**Verbrauch:** Ritmo 60/65/70/75/Super 85: 6 bis 10 Liter Super/100 km, Ritmo 105 TC/100 Super: 8 bis 11 Liter Super/100 km, Ritmo 75 i.e. Kat und 90 i.e. Kat: 7 bis 11 Liter Super/100 km, Ritmo Abarth 125 TC und 130 TC: 9 bis 12 Liter Super/100 km, Ritmo Diesel und Turbodiesel: 5 bis 8 Liter Diesel/100 km

**Bauzeit:** Ritmo 65: 1978 bis 82, Ritmo 60/75: 1978 bis 87, Ritmo 1050 (nicht in D): 1979 bis 82, Ritmo Super 75: 1981 bis 82, Ritmo Super 85/ Diesel: 1981 bis 87, Ritmo Cabrio Super 85/105 TC: 1981 bis 85, Ritmo Abarth 125 TC: 1981 bis 83, Ritmo 70: 1982 bis 87, Ritmo Abarth 130 TC: 1983 bis 87, Ritmo 100 Super (nicht in D)/Supercabrio: 1985 bis 87, Ritmo 75 i.e. Kat/90 i.e. Kat (nicht in D)/Turbodiesel: 1986 bis 88

**Stückzahl:** ca. 1,8 Millionen (alle Modellvarianten)

**Kat-Nachrüstung:** Matrix, 618 Euro ([www.matrix-partikeliefer.de](http://www.matrix-partikeliefer.de))

