

# autorevue

14-DAAGS TIJDSCHRIFT

29e JAARGANG

NUMMER 26

24 DECEMBER 1978

LOSSE NUMMERS / 2,45

## KERSTNUMMER



[WWW.TRANSRITMO.NL](http://WWW.TRANSRITMO.NL)



## Fiat Ritmo 75CL

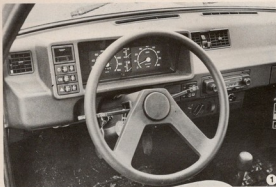


# Fiat's knipooog naar de toekomst

Met een ongelooflijk enthousiasme en een traditioneel Italiaans vakmanschap – dat wanneer de Italianen gemotiveerd zijn tot grootse dingen kan leiden – vatte Fiat een paar jaar geleden de draad weer op na een niet te onderschatten crisisperiode als gevolg van de „oleicrisis.“ Bestaande modellen kwamen het eerst aan de beurt en ondergingen een facelift. Daarna volgde de voorlopige bekroning van alle inspanningen, het gloednieuwe model dat de pittige naam Ritmo meekreeg. Goed, we moesten eerst even wennen aan dat nieuwe Fiat-gezicht om daarna te constateren dat de Ritmo qua styling en functionaliteit in ieder geval een unieke plaats inneemt. En ondershuids hoeft de nieuwigeling evenmin onder te doen voor zijn soortgenoten want de beproefde 128 techniek heeft zijn kwaliteiten inmiddels bewezen. Terecht dus dat Fiat een optimistische knipooog naar de toekomst mag geven.

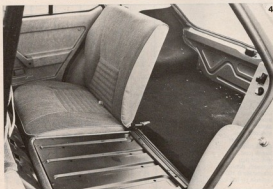
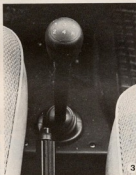
Met het begrip 128 techniek bedoelen we niet alleen het motorische gedeelte; ook het onderstel van de Ritmo volgt de al sedert 1969 bestaande conceptie, inclusief de voorwielaandrijving. Motorisch was de 128 indertijd al een juweel maar kan niettemin ook nu nog, bijna 10 jaar later, elke vergelijking met concurrenten doorstaan. Het gaat bij de Ritmo om een dwars geplaatste gietijzeren viercilinder machine in lijn, die is uitgerust met een lichtmetalen cilinderkop en een enkele, door een getande snaar aangedreven bovenliggende nokkenas. Enkele constructieve details ervan komen overeen met de elders in dit nummer besproken Fiat-motoren met bovenliggende nokkenassen.

Had de conspreukelijke Fiat 128 een 1100 en 1300 motor, voor de Ritmo deed men in Turijn een stap verder: de 1300 (1301 cm<sup>3</sup>) weegt min of meer de standaard machinerie met zijn 48 kW, oftewel 65 pk, welke in leste achtersteekde vermogensaanduiding Fiat juist voor de Ritmo in haar type-omschrijving toepast. De 1116 cm<sup>3</sup> versie van 44 kW (60 pk) is kennelijk alleen voor de thuismarkt bedoeld terwijl de sterkste 55 kW-er (75 pk) als nieuw ontwikkelde variant de snelste en duurste Ritmo aandrijft. Op zichzelf is een waarde van 55 kilowatt niet uitzonderlijk hoog, doch de manier waarop Fiat dit vermogen aan de 1498 cm<sup>3</sup> ontfutselde, verschaft dit aandrijfgaarn toch zijn typisch Italiaanse karakter. Men kan niet spreken van een buitengewoon hoge trekkracht bij lage toerentalen, maar wel draait de motor over een erg breed gebied mooi soepel. Tussen de 3000 en 5000 toeren voelt het mechanisme zich het prettigst, en dankzij het moderne klepbedieningsmechanisme draait de



kortslagmotor ook moeiteloos door tot 6000 toeren per minuut, zonder veel terugval in vermogen. Met een top van 160 km/h behoort de wagen trouwers tot de opschieters in zijn klasse. Een voor Fiat motoren altijd typerend licht ritstend – en in de Ritmo ook goed gedempt – geluid draagt bij tot het levendige karakter van de motor, die ook bij hoge snelheden redelijk stil blijft. Uitgesproken zuinig konden we de Ritmo niet vinden, want 1 op 11,5 draaien andere auto's in zijn klasse ook gemiddeld. En Fiat zou naar onze mening zeker het koude-start gedrag van de motor wat moeten aanpassen, want ofschoon de motor met choke vol-uit wel wil aanstaan, blijkt dat toch niet altijd van harte te gebeuren.

Italianen waren ooit de pioniers van de vijfversnellingsbakken voor normale gebruikswagens. Het verbaasde ons dus niet dat Fiat de duurdere Ritmo als vrijwel enige in zijn prijsklasse van die extra hoogste versnellingsvoorzag. Afgezien van het bepaald sportieve rijden dat die vijf mogelijk maakt, is het vooral ook op de snelweg een genot. We noemden de motor weliswaar stil bij hoge snelheden, dankzij de vijf wordt het motor-toerenrit bij 120 km/h nog eens met enkele hon-



denden beperkt en dat bevordert de algehele rij-nut in niet geringe mate. Zelfs zijn riegelende (veroorzaakt door de banden) of een licht land-wielgezoag bij die snelheden nog waarneembaar. Dat de bak niet heesend proant, vlakkeels exact schakelt visueel ongetwijfeld voort uit de dwarse motoropstelling en de noodzaak het schakelmee- werken. Anderszijds bestaan dwarse motoropstellingen voor Europese voorwiel-aandrijvers nu bijna heilig jaar, zodat men inmiddels een wel volledig beperkte- en schakelsysteem zou verwachten. Hoewel, Fiat is niet de enige die met het euvel kampt.

Zoals gezegd volgt de Ritmo ook qua onderstel de 128 conceptie: vóór zitten McPherson veer-elementen en achter onafhankelijk opgehangen wiel met een dwarse bladvoer, die de Ritmo op slechte wegdekken toch wat slug maken. Overheulen doet de auto niet veel en het wegcon-



tact blijft ook op de slechtste wegdekken goed. Een juist oordeel geven over het feitelijke bocht-gedrag leverde bij AR toch wel wat problemen op; de Ritmo doet namelijk alles wat er van hem wordt verwacht. Hij is onderstaand, vraagt om een lichte stuurcorrectie wanneer in snel genomen bochten het gaspedaal wordt losgelaten en is in rechte lijn of lauwe bochten redelijk stabiel. Het is wellicht de nogal doodse, zelfs een tikje vage besturing, die het een en ander wat moeilijk te beoefenen maakt en in ieder geval van deze Fiat niet zo'n dynamisch sturende wagen heeft gemaakt als wij van de 128 gewend zijn.

Een andere wielophangingsgeometrie (ten be-hoeve van wat meer zelfcentrerend in de besturing) in combinatie met montage van een torsiestabi-lisator vóór (voor iets meer gewel met de weg en betere stabiliteit) kijken ons een mogelijk veel effect sorterende modificatie.

Ook het remmen zal er mee gebaat zijn, want de licht te bedienen stoppers hebben bij hard remmen soms de neiging een beetje te zoeken.

1 Dashboard niet zo opwindend gestyleerd, maar wel uiterst functioneel.

2 Kunststof portierpanelen uit een stuk.

3 Vrijbak uniek in zijn klasse.

4 Achterbank kan ook gedeeltelijk worden weggeklapt.

De Italiaanse carrosseriëstylisten – of die nu Bertone of Pininfarina heten, dan wel onbekende talenten zijn in dienst van Fiat – leken de laatste jaren in een soort artistieke crisis situatie te zijn geraakt. Wat men ook ontwierp, telkens miste het met die *déjà vu* en stijl waarom deze automobielistische beeldhouwers ooit zo beroemd werden. Juist in dat opzicht lijkt de Fiat Ritmo een keerpunt voor Fiat en Italië te betekenen. Met zijn asymmetrische wielnaafversiering, zijn typische maar onmiskenbaar elegante achtererven en zeker gewaagde neus is de Ritmo gedurfde en attractief toegeliefd. Voor menige fabrikant zal deze lijn moeilijk te imiteren zijn, zodat we de Ritmo voorlopig nog wel als unieke verschijning kunnen blijven bestempelen. Hooguit de komende Citroën Visa of de Renault 14 zou men aan de stylistische tegengelen kunnen noemen.

Binnen zet de vooruitstrevende styling zich voort, zij het in minder extreme mate. Het rechthoekige dashboard is tenminste niets nieuws; wel komen de instrumenten – twee ronde „klokken” en twee meters met verticale wijzerschalen – strak en modern over en ze zijn ook goed leesbaar. De controlemijpjes (13 in totaal) branden bij duisternis te sterk. Aan de onder handbereik geplaatste tuimelschakelaars met kleurindicatie voor de aan- of uitstand moet men even wennen, terwijl daar-



Qua conceptie en techniek brengt de Fiat Ritmo geen opzienbarend nieuws; er bestaan al enkele jaren meer 3/5 deurs wagens met voorwiel aandrijving. Toch vinden we de Ritmo een belangrijke aanwinst op de automarkt. Voor een niet te hoge prijs biedt deze Italiaan een aanzienlijke exclusiviteit door de aparte styling, en zijn uiterlijke vorm maakt de Ritmo voor een groot deel waar in functionaliteit en beschaafde rij-eigenschappen.



ontegen de schakelaars aan de stuurkolom niets nieuws brengen. Een digitaal klokje (voor de 75 CL) is ook bij zonslicht nog leesbaar. Erg klein is het dashboardkastje uitgevallen evenals het bakje rond de versnellingspook. Een woord van lof verdient de verwarmingsbediening met twee identieke draaiknoppen voor de ventilator en temperatuurregeling. De uitstroombenningen links en rechts op het dashboard kunnen overigens op de zijruiten worden gericht. Als contrast met de nogal strakke kunststof portierpanelen hebben de zitringen een fraaie stoffen bekleding, hetgeen de niet zo daverende passagier van de voorstoelen echter niet kan verhullen. De hoofdsteunen zitten zelfs iets te ver naar achteren geplaatst.

Een in twee delen wglkplabare achtersbank vergroot natuurlijk de gebruiksmogelijkheden in de Ritmo, waarin de beschikbare binnenruimte goed is benut. De stuurpositie is ontspannen en ook achterin kan men comfortabel hoofd en benen kwijt mits men een niet te laag posituur heeft.

Nuttig is uiteraard de achterop gemonteerde ruitewisser en het standaard mistachterlicht, en de extra lempjes achterin, de achtergrondrijstijp die of het getint glas geven de Ritmo 75 CL een uiterst luxe cachet.

1 Leuke snuit, uit een stuk kunststof vervaardigd.

2 Ronde portierengreep: weer eens wat anders.

3 Eigenzinnige buitenspiegel past in de algehele vormgeving.

	Fiat Ritmo 75 CL	Alfaud 1.5 S	Citroën GS	Ford Escort 1000 Ghia	Peugeot 305 GL	Renault 14 TS	Simca Horizon GLS	VW Golf GL
<b>VERGELIJKING</b>								
prijs (incl. BTW) . . . . .	15.950	16.790	16.340	16.756	15.995	16.450	15.700	15.942
aantal cil. . . . .	4	4	4 (box)	4	4	4	4	4
olinhoud (cc) . . . . .	1498	1490	1220	1598	1290	1219	1294	1457
DIN-vermogen (pk) . . . . .	75	85	59	84	60	69	68	70
DIN-koppel (kgfm) . . . . .	12	12,6	8,9	12,7	9,4	9,8	10,5	11,2
aandrijving . . . . .	voor	voor	voor	achter	voor	voor	voor	voor
aantal versn. . . . .	5	5	4	4	4	4	4	4
wieloph. voor . . . . .	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.
wieloph. achter . . . . .	onafh.	st as	onafh.	st as	onafh.	onafh.	onafh.	onafh.
aantal portieren . . . . .	4+1	2	4	4	4	4+1	4+1	4+1
lengte (cm) . . . . .	394	389	412	406	424	403	396	370
gewicht (kg) . . . . .	870	880	945	925	925	895	963	825
topspeed (km/u) . . . . .	160	170	151	162	147	155	152	158
acceleratie 0-100 (s) . . . . .	14,0	10,8	16,1	13	16,9	13,3	15,0	12,7
verbruik (l/100 km) . . . . .	8,8	8,1	10,3	8,7	9,1	8,4	8,5	8,6

# Technische gegevens Fiat Ritmo 75

## Motor

Dwaars voor in de wagen geplaatste viercilinder lijnmotor m. waterkoeling; boring x slag 66,4 x 63,9 mm; cil. inhoud 1498 cm<sup>3</sup>; compressieverhouding 9 : 1; DIN vermogen 55 kW (75 pk) bij 5.800 omw./min.; DIN-koppel 118 Nm (12 kgfm) bij 3.000 omw./min.; gem. zuiger snelheid bij max. vermogen 12,3 m/s; lichtmetalen cilinderkop, gesynchroniseerd vijfversnellingsbak m. poekschakeling; overbrengingsverhoudingen (1:1); 3,573/2,235/1,454/1,042/0,863/A 3,714; eindaandrijving op de voorwielen d.m.v. tandwielen m. schuine veranding en aandrijfasen m. schuine veranding; eindreductie (1:1): 3,588

## Transmissie

mechanisch bediende enkelvoudige droge plaatkoppeling m. draagmaveer; volledig gesynchroniseerd vijfversnellingsbak m. poekschakeling; overbrengingsverhoudingen (1:1); 3,573/2,235/1,454/1,042/0,863/A 3,714; eindaandrijving op de voorwielen d.m.v. tandwielen m. schuine veranding en aandrijfasen m. schuine veranding; eindreductie (1:1): 3,588

## Chassis/carrosserie

geheel zelfdragende chassis/carrosserie m. vier portieren en achterklep; onafhankelijke voorwielophanging d.m.v. McPherson veerelementen; onafhankelijke achterwielophanging d.m.v. dwarsgeplaatste wieldraagarmen en transversale bladveer; telescoop schokdempers rondom; torsie stabilisator voor; landheugeltipe stuurinrichting, 3,5 omw. van links naar rechts; hydraulisch bediende en met vacuüm bekrachtigde schijfremmen voor en trommelremmen achter; handrem mechanisch op de achterwielen; velgmaat 4 1/2 J - 13; bandenmaat 165/70 SR-13

## Maten en gewichten

wielbasis 2.448 mm; spoorbreedte voor/achter 1400/1410 mm; lengte x breedte x hoogte 3.937 x 1.650 x 1.400 mm; diameter draaicirkel 10,3 m; rijklaar gewicht 870 kg; max. toelaatbaar gewicht 1.400 kg; max. toelaatbaar aanhangergewicht 930 kg; inhoud kofferruimte 0,37-1,11 m<sup>3</sup>; inhoud motorcarter 4,4 liter; inhoud transmissiecarter 3,35 liter; inhoud koelsysteem 8 liter; inhoud benzinetank 51 liter

## Onderhoud/rijkosten

motorrijtuigenbelasting f 360,— p.j.; verzekering (richtprijzen) all risks ca. f 1.350,— p.j.; wett. aanspr. ca. f 525,— p.j.; motorolie ververset iedere 10.000 km = tevens grote servicebeurt; uurtarief tussen f 27,50 en f 42,50 excl. BTW

## Prestaties

snelheidsmaterafreiking: 50 = 49; 80 = 78; 100 = 97; topsnelheid (fabrieksopgave) 160 km/h; verbruik, afhankelijk van rijstijl tussen 7,9 l en 10,5 l/100 km; gem. testverbruik 8,8 l/100 km; actieradius ca. 500 km

## Prijzen/adressen

merk en type: Fiat Ritmo 75 CL  
prijs (incl. BTW, excl. afk. kosten): f 15.980,— (dec. 1978)  
importeur: Leonard Lang B.V., Daniël Goedkoopstraat 9, 1096 BD Amsterdam, tel. 020-624888.

