

AUTO KAMPIOEN

PRIJS 2.⁶⁵
WEEKBLAD VAN DE ANWB
23-30 SEPTEMBER 1983

NUMMER 38



AUTOTEST:
DAIHATSU CHARADE DIESEL

HET NIEUWS UIT FRANKFORT

PROEFRIJ MET DE ORION INJECTION
RITMO CABRIO



ANWB

WWW.TRANSRITMO.NL

PROEFRIT

RITMO VOOR ZONNIGER TIJDEN

Hertst of niet, regen of geen regen, na zo'n prachtige zomer, die het aantal cabriolet-liefhebbers gestaag heeft doen toenemen, zetten we toch nog graag één keer een cabriolet op het menu. Een Ritmo Cabriolet, ontworpen en gebouwd door niemand minder dan Bertone, één van de grootste Italiaanse carrosserie-ontwerpers. Op basis van de Ritmo 85 Super bouwde Bertone een fraaie gezinscabrio, die het comfort en de prestaties van de Ritmo combineert met het ongekende plezier van "open rijden".



"Men neme een Fiat Ritmo, zage het dak eraf, et voila: een cabriolet". Dat zou een aardige zinspeld kunnen zijn uit het kookboek voor de carrossier. Maar zo simpel ligt het natuurlijk niet. Als het werkelijk zo eenvoudig ging om van een dichte koets een cabriolet te maken, dan zouden heel wat meer merken cabrio's op de markt brengen. Er komt echter wel wat meer voor kijken. Bij zelfdragende carrosserieën heeft het dak namelijk een belangrijke dragende functie om de "boel" in verband te houden. Zonder het dak zakt menig automobiel als de bekende plumpudding in elkaar. Er moet dus echt wel het een en ander versterkt worden als de zaag eenmaal in de dakstijlen wordt gezet om van een dichte auto een zonneaanbieder te maken. Een hele ingreep dus. En omdat de ver-

koop aantallen van open auto's nu eenmaal niet zo gek hoog liggen, is het voor de meeste autofabrikanten natuurlijk haalbaar om een dergelijke ingreep in eigen huis uit te voeren. Daarom ook wordt de VW Golf Cabriolet bij Karmann gebouwd, die ook de productie van Ford's Escort Cabriolet, die later dit jaar zal worden gelanceerd, voor zijn rekening zal nemen. Voor Fiat-producten is Bertone echter het aangewezen adres. Naast de bekende XI/9, ooit door Fiat zelf geproduceerd, wordt in de fabriek van Nuccio Bertone ook de Ritmo Cabrio gebouwd. Het is dan ook geen Fiat, maar een heuse Bertone, zoals op de grille, op de kofferklep, maar ook op het kentekenbewijs valt te lezen. De verkoop van het jongste Bertone-product loopt echter wel via de Fiat-kanalen, zodat wij onze Ritmo Cabrio nog net voordat de zomeronnen in de steek liet, ophaalden bij Fiat Auto Nederland.

Zwaarder

Dat de Ritmo fors verstevigd is om het dak te

kunnen missen, blijkt alleen al uit de toename van het eigen gewicht. Met exact negenhonderd kilo brengt de Ritmo Cabrio bijna honderd kilogrammen meer op de schaal dan de gesloten 85 Super. Een flinke gewichtverhoging, die vooral terug te vinden is in versterkingen van de vloerpartij, zwaardere dorpels en in de forse rollbar, die behalve dat-ie een taak heeft ten aanzien van de passieve veiligheid natuurlijk ook zijn steentje bijdraagt aan de stevigte van het geheel. Maar met die aanpassingen was Bertone's cabriolet nog niet geboren. Er moest bijvoorbeeld nog een compleet andere achterklepconstructie worden gemaakt, waarbij het kleine achterklepje naar beneden wegklapt. Verder kregen de portieren de bekende driehoekrijtjes van de vroege Ritmo-generatie weer terug om het mogelijk te maken de raamstijlen te laten vervallen, en werden de achterzijkanten wegdraaibaar uitgevoerd. Tot slot ontwikkelde Bertone dan nog een bijzonder fraaie linnen kap, waarin vreemd genoeg een eenmale hardglazen achterruit te vinden is. Het openen van de kap vereist wel dat het instructie-

CABRIO



boekje ter hand wordt genomen, maar dan is het toch geen al te grote klus. De gehele kap wordt dan opgeborgen in de bagageruimte, waar dan uiteraard niet al te veel plek meer overblijft, en een bijgeleverde hoos zorgt voor de afwerking van het geheel. In gesloten toestand staat de dubbel uitgevoerde kap opvallend strak. Des te vreemder is het dat het windgeruis voor een behoorlijke lawaaiproductie zorgt. De Cabrio is open bijna stiller dan gesloten.

Veel wind

Soewel je met alle vier zijruiten omhoog toch een behoorlijk windscherm opzet, waait het in de Ritmo Cabrio flink. En dan hoeft niet eens zo gek hard te worden gereden. Over de achterpassagiers zullen we het maar niet eens hebben, die waaien bij snelheden boven de 80 km/h letterlijk en figuurlijk uit hun jas, maar ook voorin is het cabrio-feromeen van wind in de nek toch wat al te sterk voelbaar. Dat maakt de Ritmo tot een echte toerwagen waarmee bij goed warm weer lekker rustig over de binnenwegen moet worden gekacheld. Dan is het een lieve lust en biedt Bertone's kunstwerk, want mooi dat is-ie natuurlijk zonder meer, het plezier van open rijden voor het hele gezin.

En de Ritmo Cabrio biedt dat "open-rij-plezier" gecombineerd met het comfort en de ruimte van de normale Fiat Ritmo 85 Super, die als basis voor het geheel diende. Voerin bieden twee royale stoelen een uitstekende zit met een prima zijdelingse steun en achterin vinden we een goed gevormde bank, die als het moet plaats biedt aan drie volwassenen. Als de bagageruimte, die overigens allerminst netjes is afgewerkt en zelfs niet door een boedeplank wordt afgedekt, is klein is kan bovendien de regulering van de achterbank in twee gelijke delen worden meegeklapt. De bereikbaarheid van de kofferruimte laat wel wat te wensen over. Het achterklepje geeft maar een heel kleine opening vrij en als er grotere dingen moeten worden meegenomen, dan zal al te veel achterruit moeten worden losgerit. Niet echt handig, maar de Ritmo Cabrio biedt in ieder geval de mogelijkheid om bagage mee te nemen en dat is iets dat van heel veel

cabriolets beslist niet kan worden gezegd.

De basis

Als basis dient zoals gezegd een Ritmo 85 Super. Dat betekent dat onder de motorkap een 60 kW leverende vierpitter te vinden is die via een vijf-versnellingsbak de voorwielen aandrijft. De 1.5 liter vierpitter, 1498 cm³ of precies te zijn, levert zijn maximale vermogen bij 5800 toeren. Een toerenmachtigje dus, zoals alle Fiats. Wie lekker op wil schieten zal de naald van de standaard gemonteerde toerenmeter bovenin moeten houden, waarvoor veel moet worden geschakeld. Wie het wat rustiger aan wil doen kan echter ook heel best wat lager in de toeren rijden, want het hoogste koppel van bijna 120 Nm is beschikbaar bij 3000 toeren. Het is zowel voor de sportieve als voor de wat bezadigder automobilist een fijn motorje dat ook nog eens lekker kalm met de beschikbare brandstof omringt. Een verbruik tussen de 1 : 10 en 1 : 12 is zonder al te veel problemen haalbaar, vooral wanneer de vijfde versnelling, met zijn overbrengingsverhouding van 0,827 : 1, veelvuldig wordt gebruikt. Ook de geluidsproductie valt mee, al

moeten we eerlijkheidsshalve wel vermelden dat het geluid van de motor al te veel overstemd door het windgeruis van de kap.

Weggedrag

Bertone's Ritmo Cabrio gedraagt zich uitstekend, ook al kunnen alle versterkingen toch niet helemaal voorkomen dat de carrosserie een beetje "leeft". Hinderlijk is dit echter in geen geval. Met zijn onafhankelijke wielophanging rondom, voor in combinatie met schroefveren en achter in combinatie met een dwarsgeplaatste dwarsveer, kenmerkt-ie zich net als de normale Ritmo door een uitstekend bochtgedrag, waarbij slechts een licht onderstuurkarakter waar te nemen is. Alleen het overbellen in de bocht zou best nog wat mogen worden teruggebracht, maar daar staat weer een heel behoorlijk veercomfort tegenover. Een dikke voldoende krijgt de Ritmo ook voor het onderdeel koersvastheid terwijl hij ook voor zijn lichte en directe besturing flink hoog scoort. Het is best een fijne auto, maar er moeten nog wel wat kleine kwaltes uit worden ghaald. Wat kinderziektes, zoals een rammelje hier en daar, een keursluiting waardoor we om de haverklap zonder richtingaanwijzer zaten en een bokkende uitlaat. Kleinigheden, die natuurlijk best te verhelpen zijn, maar die bij een nieuwe auto toch irritant zijn. Je telt er tenslotte toch / 32.990 inclusief BTW voor neer, plus nog eens / 1.710 voor metaal lak en lichtmetalen wielen. Dan komt de Ritmo Cabriolet met afleveringskosten erbij toch op zo'n vijftiendertig mille. Maar goed, voor dat geld levert Fiat Auto Nederland dan toch een leuke cabriolet in een zeer complete uitvoering. Een auto ook die met een top van dik 160 km/h en een acceleratie van nul tot honderd in goed 11 seconden heel behoorlijke prestaties levert, gecombineerd met de mogelijkheid om met volle teugen van de zon te genieten.

