



**AUTOTEST
PEUGEOT 505 GTI**

**FORD WHEEL
DRIVE**

SCORPIO 4 x 4 EN RS200



**PROEFRIJ MET
VERNIEUWDE RITMO**

**KLASSIEKER:
CADILLAC COUPE**

GP VAN EUROPA

MET GRATIS KWARTAALKALENDER

RITJE NIEUWE RITMO

Wie voor het eerst oog in oog staat met de vernieuwde Ritmo zal niet zo een, twee, drie zien dat er het nodige aan de wagen is gebeurd, zeker niet wanneer je het oude model minder goed voor de geest kunt halen. Maar goed, wie oud en nieuw naast elkaar ziet ontdekt al spoedig dat de stilsten bij Fiat toch wel even met de Ritmo zijn bezig geweest. Vooral de achterzijde van de auto is behoorlijk veranderd, zonder overigens de bestaande lijn geweld aan te doen.

Geheel naar de mode van deze tijd is tussen de achterlichten een (niet-reflecterend) paneel aangebracht, dus op de plaats waar bij de vorige Ritmo-édities de nummerplaat zit. Deze vindt nu een plekje in een ruimte die daarvoor in de kunststof bumper is gecreëerd.

Andere stijlische veranderingen betreffen de deurgrepen, stoelstrips op de flanken en de wieloppen van de Super-versies. Daarnaast worden de nieuwe Ritmo's gekenmerkt door een verbeterde geluidtemping, fraaiere portier- en stoelbekleding en open hoofdsteunen op de voorstoelen. Al met al geen dingen waarvan je nou direct achterover valt als je het hebt over een vernieuwde auto.

De Ritmo-serie kent ook nu weer de bekende L-, CL-, ES- en Super-uitvoeringen alsnede de razendsnelle Abarth 130 TC. Nieuw bij de 60 ES is de Citymatic die we al kennen van de minigte Regata.

Het is weer een tijdje stil geweest rond de Fiat Ritmo, de middenklasser die Fiat alweer bijna 8 jaar geleden op de markt zette. Tussentijds is deze doorsnee Italiaan zo nu en dan op kleinere punten aangepast om hem in de gratie van het autokopend publiek te houden.

Onlangs werd de wagen weer eens onder handen genomen en wederom bleef het karakter van de Ritmo onaangeroerd.

Wij reden alvast met de Ritmo Diesel CL welke door een totaal andere motor de grootste "nieuwswaarde" heeft.

Simpel gezegd is dat een systeem dat steeds bij stilstand automatisch de motor stopt en weer start wanneer actie wordt genomen om weg te rijden. Dus zonder de contact-sleutel te beroeven. In stadsverkeer wordt door het stop/start-systeem behoorlijk wat brandstof bespaard want doorgaans loopt een motor toch een hele tijd natteloo stationair, wat blijkt als je al die korte perioden eens over een bepaalde afstand bij elkaar optelt. Het rijden met de Citymatic is wel even wennen.

Het belangrijkste nieuws bij de nieuwe Ritmo is echter een nieuwe motor voor de diesel en uit de vele Ritmo's die ons ter beschikking stonden, kozen we dan ook een Diesel CL uit voor een nadere kennismaking.

Op snelheid mooi stil

De standaard met een vijfversnellingsbak uitgeruste Ritmo Diesel CL is een auto die direct na de start niet tot laaiend enthousiasme aanleiding geeft. De motor is nogal nadrukkelijk als zelfonthander herkenbaar bij stationaire toerentallen en lage rijnsnelheden.

Als het zaakje voorin eenmaal lekker is opgewarmd wordt het al iets beter, wat bij diesels wel vaker voorkomt, maar het blijft rommelen in het vooronder van de Ritmo Diesel. Wie echter de snelweg opzoekt en met een behoorlijk tempo





op zijn of haar doel afsteven, komt tot de verrassende ontdekking dat er van de dieselmotoren niet zo heel veel meer overblijft. De motor is dan kernzwaarlijk goed in zijn element want hij verricht zijn werk in stilte en van trillingen en hinderlijke resonanties was zo goed als geen sprake.

Een lekkere snelheid was een kleine 130 op de teller waarbij ook het windgeruis erg meeviel. En voor een kleinere diesel is zo'n tempo toch heel mooi, laten we wel zwegen. De Ritmo Diesel is er behalve in de CL-uitvoering ook in een 2400 gulden goedkopere L-versie die echter eveneens een vijfbak heeft.

Behoorlijke prestaties

Zonder te stellen dat het hier om een uitgesproken kwieke auto-motiel gaat, kunnen we wel zeggen dat de Ritmo Diesel met zijn 44 kW of 60 pk sterke machine best goed af is. Eraaf tokkelend zorgt de moderne dieselmachine voor een behoorlijke acceleratie, ook bij snelheden van boven 100 km/h. Volgens Fiat moet de wagen in 17,5 s vanuit stilstand op 100 km/h kunnen worden gebracht. De opgegeven topsnelheid bedraagt 150 km/h. Niet slecht.

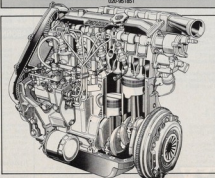
Het verbruik hebben we tijdens de korte kennismakingsrit niet kunnen meten maar gemiddeld moet met een liter of 6 toch wel 100 km kunnen worden afgelegd. De door-gaans nogal optimistische ECE-waarden, die voor deze oliebrander staan genoteerd, beloven bij 90 km/h een verbruik van 5,1 l/100 km, bij 120 km/h 7,0 l en in stads-verkeer 6,3 l.

Schakeling kan beter

De versnellingsbakbediening is bij voorwielaangedreven Fiats nooit het neusje van de zaai geweest. Ook bij de vernieuwde Ritmo Diesel vonden wij dit punt weer aan de matige kant. Jammer, want het doet toch afbraak aan het rijplezier. De

TECHNISCHE GEGEVENEN

MOTOR	
type	4-cilinder in lijn
cilinderinhoud	1687 cm ³
borling x slag	82,6 x 79,2 mm
compressieverhouding	20,0 : 1
DIN-vermogen	44 kW (60 pk) bij 4500 r/min
DIN-koppel	103 Nm bij 3000 r/min
noëkmass	bovenliggend, tand-tandvoedingrijng
brandstofsysteem	roterende dieselpomp
TRANSMISSIE	
aandrijving	op de voorwielen
overbrenging	4,061 - 2,235 - 1,466 - 1,043 - 0,863
invoerductie	3,765
ONDERSTEL	
voorwielophanging	onafhankelijk, veerpoten, schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijk, dwarsgeplaatste bladveer
besturing	tandstuurwiel
remmen voor / achter	schijven / trommels
handrem	mechanisch werkend op de achterwielen
MATEN EN MASSA'S (gewichten)	
verlenging	245,1 cm
spoorbreedte voor / achter	139,6 / 141,8 cm
luchthoogte	338,3 x 165,0 x 141,8 cm
maximaal toegestaan draagvermogen	940 kg
max. daklast	400 kg
brandstoftankinhoud	80 kg
bandenmaat	95 liter
draaicirkel	150 SR 13
voorspanning	10,3 m
PRESTATIES (fabrieksopgave)	
acceleratie 0-100 km/h	17,5 sec.
topsnelheid	150 km/h
ECE-verbruik	bij 90 km/h: 5,1 l/100 km; bij 120 km/h: 7,0 l/100 km; stad: 6,3 l/100 km
IMPORTEUR	
Fiat Auto Nederland B.V., Datscheidsef 85-89, 1112 XC Diemen, 020-951851	



poek geeft niet dat gevoel van precieze dat voor de moderne voor-wielaandrijver met zijn dwars geplaatste versnellingsbak toch een vrij gewone zaak is. Het gaat allemaal wat vaag en bakerig, lekker vlot en licht schakelen is er niet bij. De koppeling laat zich daarentegen probleemloos bedienen.

Als de linkervoet na het ontkoppelen rust heeft, is deze niet gemakkelijk in een ontspannende positie te brengen vanwege de wielkast, je weet er eigenlijk niet zo goed raad mee. Maar dat hoeft natuurlijk niet voor iedereen op te gaan, de gekozen stuurstand zal zeker bepalend zijn voor de ernst van dit voeten-probleempje.

Typen en prijzen

Fiat Auto Nederland brengt de Ritmo in talloze smaken: 3- of 5-deurs, diesel of benzine, 4 of 5 versnellingen, noem maar op. We zetten ze even voor u op een rijtje.

60 L	3-4 de.	/ 15.850,-
60 L	5-4 de.	/ 18.750,-
60 CL	3-4 de.	/ 17.350,-
60 CL	5-4 de.	/ 18.250,-
60 ES Citymatic	5-4 de.	/ 19.250,-
70 CL	3-4 de.	/ 18.990,-
70 CL	5-4 de.	/ 19.890,-
70 Super	5-4 de.	/ 21.350,-
Diesel L	3-4 de.	/ 20.990,-
Diesel CL	5-4 de.	/ 23.350,-
Abarth 130 TC	3-4 de.	/ 30.500,-



Bertone Supercabrio en X 1.9 leverbaar

De fraaie cabriolet-uitvoering op basis van de Fiat Ritmo, de Bertone Supercabrio alsmede de tweezits X 1.9 zijn thans weer in Nederland leverbaar. Sedert 1982 worden bepaalde Fiat-auto's onder de merknaam Bertone op de markt gebracht.

De Supercabrio is er in twee versies, te weten de 100 S en de luxerezeer Palinuro. De laatste heeft onder meer twee verschillende metalenkleuren en lichtmetalen wielen.

Voor de aandrijving zorgt een 1585 cm³ metende vierpitter van 74 kW of 100 pk zodat het prestatiepeil voor een open wagen meer dan voldoende is. Voluit moet de Bertone Supercabrio 175 km/h kunnen halen.

De standaard met onder meer elektrisch bedienbare zijruiten, centrale portiervergrendeling, een van binnenuit verstelbare buitenspiegel en een in twee delen neerklapbare achterbank uitgeruste Supercabrio 100 S kost f 40.127,-. De Bertone Supercabrio Palinuro 100 S staat te boek voor het lieve sommetje van f 43.857,-. Alleen al hierdoor zullen deze wagens zeer exclusief blijven.

De sedert 1972 reeds 160.000 maal geproduceerde X 1.9 (vóór 1982 nog luisterend naar de naam Fiat) komt met een 1,5 liter motor van 60 kW (82 pk), wat

voldoende moet zijn voor 180 km/h. Zoals bekend heeft deze bijzondere Bertone-creatie het middenmotorconcept waarbij natuurlijk sprake is van achterwielaandrijving. De wagen heeft hierdoor een kofferruimte vóór en een bak achter van respectievelijk 155 l en 125 l.

De X 1.9, die net als de hiervoor besproken Bertones via slechts twintig officiële Fiat-dealers wordt verkocht, kost f 36.678. Lichtmetalen wielen en elektrische raambediening behoren tot de standaarduitrusting.

