

30 december 1978
23e jaargang nr. 26
f 3,25 - Bfr 55

AUTO

VISIE

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





AUTO VISIE 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 vijfdeurskoetswerk te koop. Voor de test kozen we een 65 CL driedeurs en een 75 CL vijfdeurs.

Motor

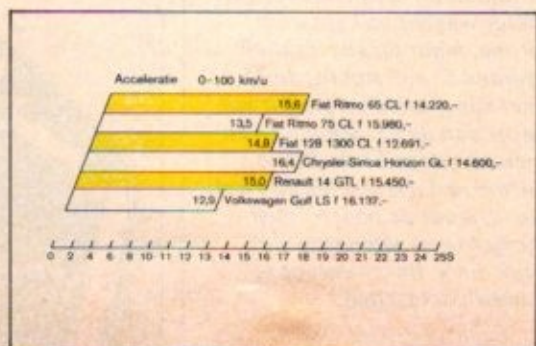
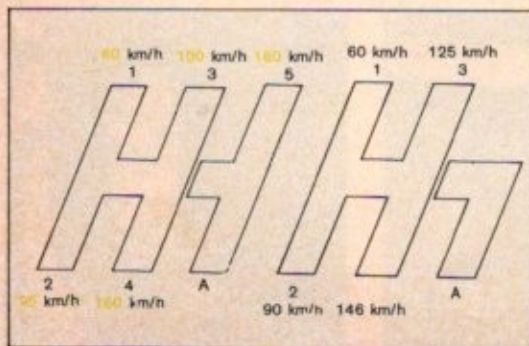
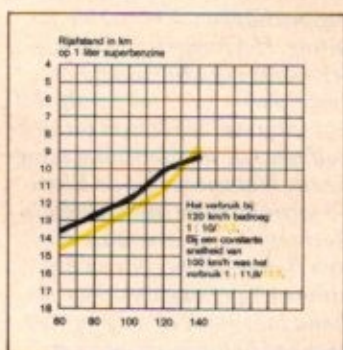
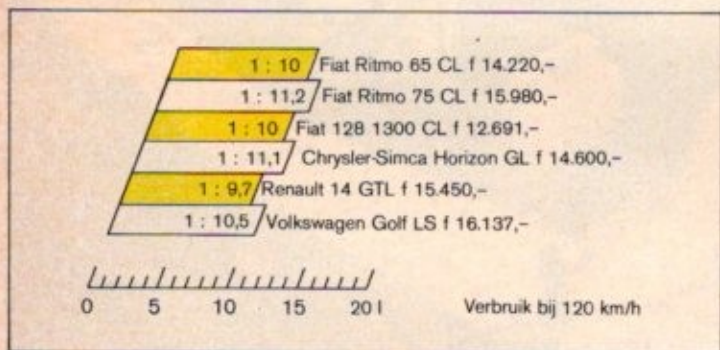
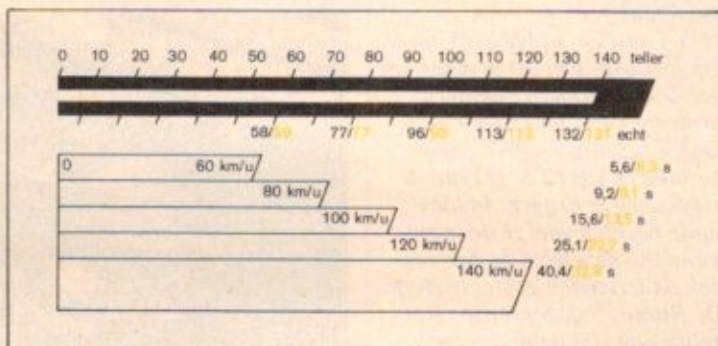
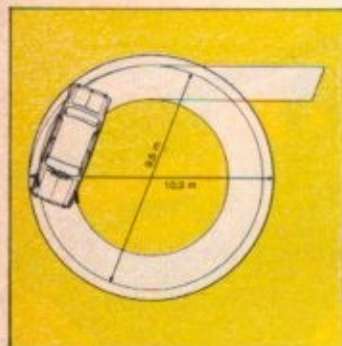
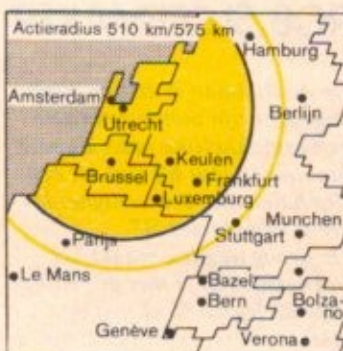
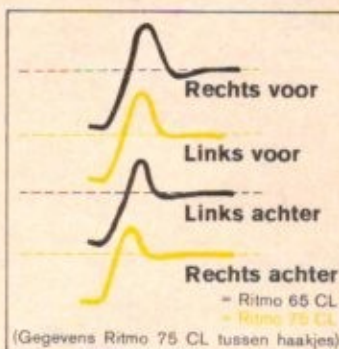
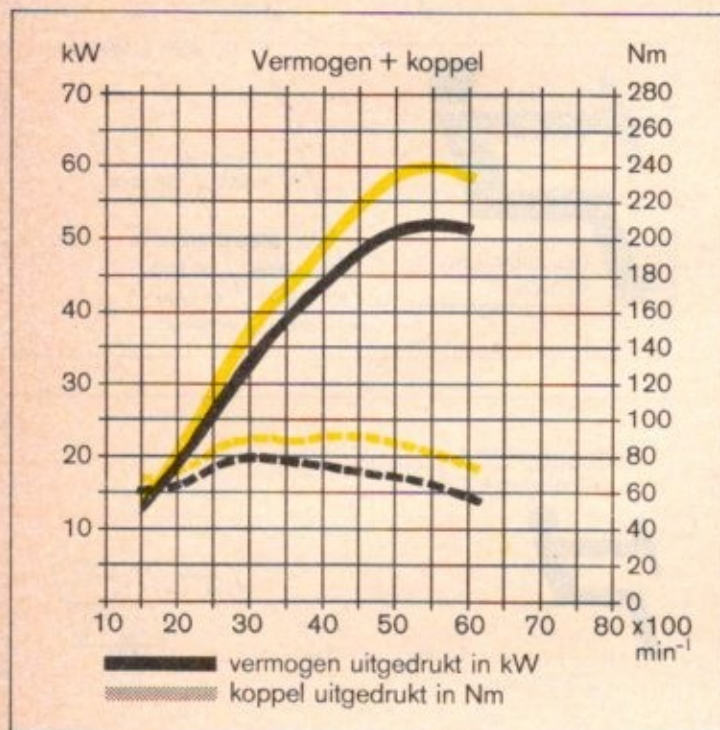
De nieuwe Ritmo-serie is duidelijk een voortzetting van de goede trouwe 128-reeks, maar dat wil niet zeggen dat de motoren klakkeloos zijn overgenomen. De 128 had een 1100 en een 1300 cm³ viercilinder. Die 1100 wordt in de fabriek nog wel ingebouwd, maar importeur Leonard Lang liet het type voor ons land weg. Naast beide genoemde motoren is er een nieuwe 1,5 liter ontstaan, die in ons land wél 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 bedraagt 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 krukassomwentelingen 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 reëel 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 schokdempers werd op de gebruikelijke wijze op de Koni-schokdempertestbank bij Garage Stam, Soestdijk beproefd. Van beide Fiats bleken zowel de voor- als de achterdempers in prima conditie te verkeren.



... 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 bedreven 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 kaaweetjes ofwel acht peekaatjes 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 teutrig aan doet, 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 1 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 onzui-

niger: hij loopt dan 1 op 8,7 terwijl de 65 1 op 9,1 boekt. U ziet: ook bij een sterkere motor valt met zo'n vijfde versnelling goed winst te boeken – eerst als het echt hard gaat – 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 hoeft te lopen. Beide motoren laten zich starten als een duveltje, ook bij kletsnat weer of vinnige kou.

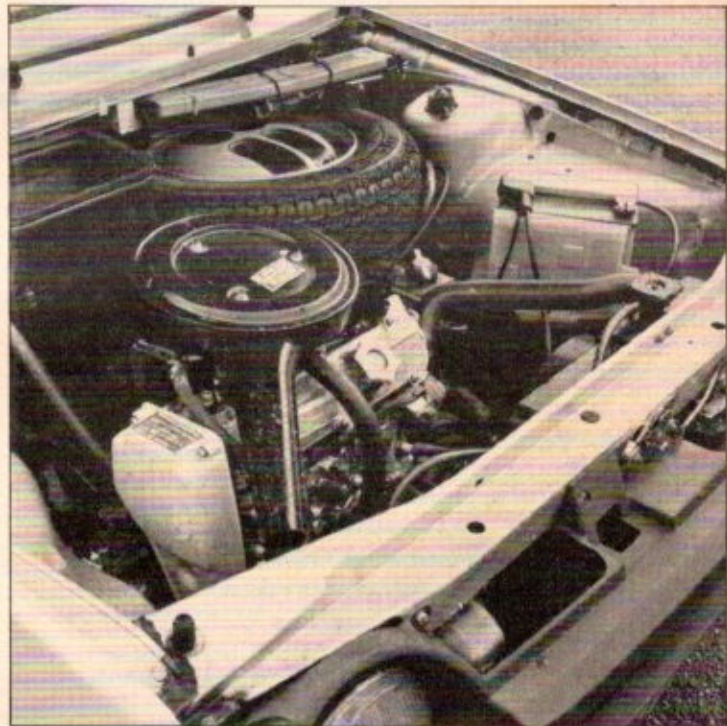
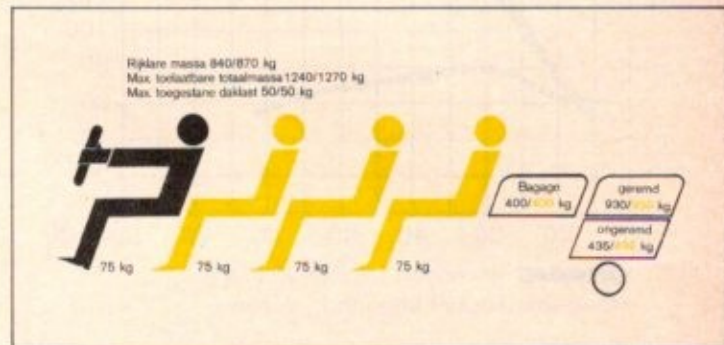
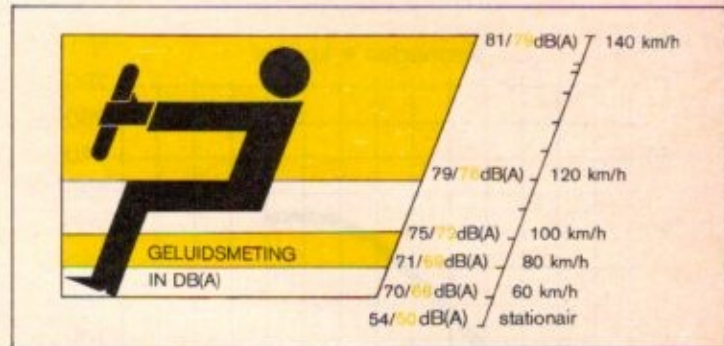
Transmissie

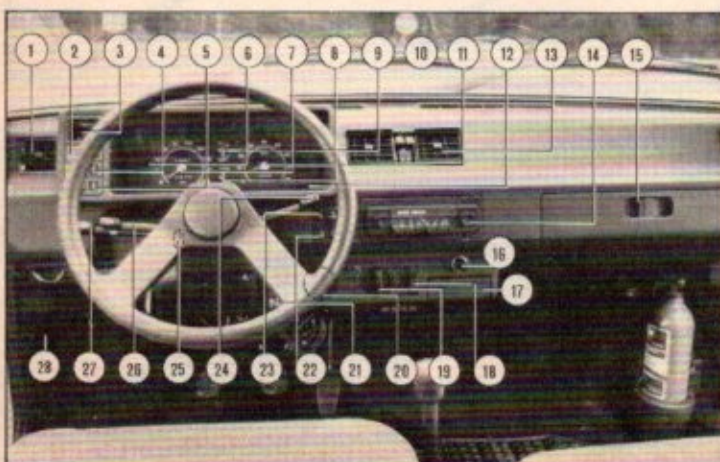
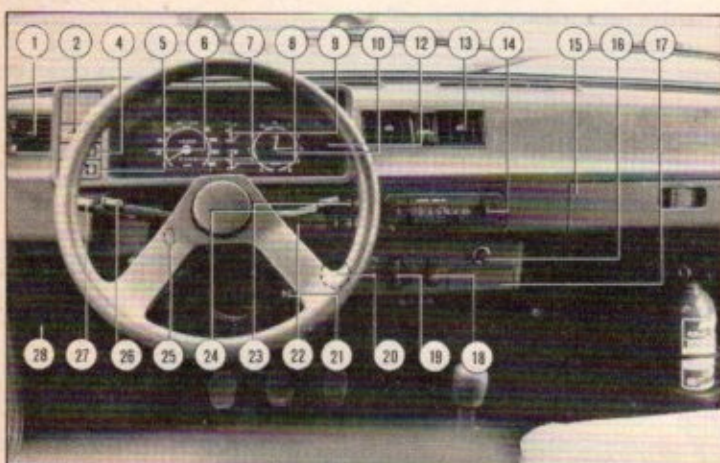
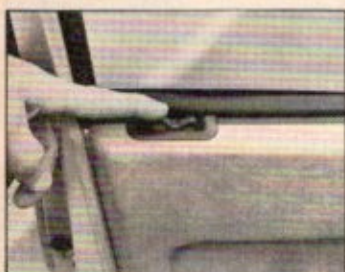
Beide versnellingsbakken vonden we wat hakerig schakelen. De vijf in de 75 zit bovendien wat ver weg, waardoor je met je rug van de leuning moet loskomen om hem in te schakelen. De synchronisatie is goed, de versnellingspositionering van de pook ook. De eerste drie versnellingen zijn in beide bakken precies gelijk. In de 75 is de vierde wat lager (korter) 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 wegligging 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 wegliggingseigenschappen 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. Uitstroomopening verwarming/ventilatie; 2. Lichtschakelaar; 3. Digitaal klok (uitsluitend bij 75 CL); 4. Schakelaar mistachterlicht; 5. Schakelaar alarmknipperinstallatie; 6. Controlelampjes voor alarmknipperlichtinstallatie, richtingaanwijzers, oliedruk, laadstroom, en achterrautverwarming; 7. Snelheidsmeter met kilometerteller en dagteller; 8. Benzijnemeter; 9. Temperatuurmeter koelvloeistof; 10. Klok (alleen bij 65 CL); 11. Toerenteller (alleen bij 75 CL); 12. Controlelampjes voor verlichting, grootlicht, mistachterlicht, handrem, remconditie en brandstofvoorraad; 13. Uitstroomopeningen verwarming en ventilatie; 14. Radio; 15. Handschoenenkastje; 16. Aansteker; 17. Asbak; 18. Regelknop boven- en onderverwarming; 19. Schakelaar kachel; 20. Schakelaar aanjager; 21. Choke; 22. Schakelaar achterrautverwarming; 23. Schakelaar achterrautwischer/sproeier; 24. Bedieningshendel ruitwissers/sproeiers; 25. Contactslot; 26. Bedieningshendel richtingaanwijzers; 27. Bedieningshendel verlichting/lichtsignaal; 28. Vergrendeling motordeksel.

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 remdrukbeugelaar 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 torsiestabilisator voor en achter. Maar eveneens bij beide zou ikzelf die torsiestabilisator 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 wegligging 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 wél wat instabiel aan. Het is net of de fuseeophelling steiler is gemaakt dan bij de 128 het geval was (nameten kun je zo iets 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 weggedrag, 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 band is érg goed te voelen. Op droog wegdek is de bredere Pirelli uiteraard superieur, maar leerzaam is het handzamer gedrag van de smalere bij kletsnat plaveisel. Dat scheelt toch wel iets!

Besturing, rijpositie

Je zit in deze wagens een beetje rechtop-hoog, 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 voorwielaandrijvers 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 achterraimte in de Ritmo is voor zo'n beknopte wagen opmerkelijk goed bewoonbaar - je zit er heel redelijk wanneer de voor gezeten 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 Italiaantjes in de beste zin van het woord, leuk afgewerkt, met veel originele, doordachte details.

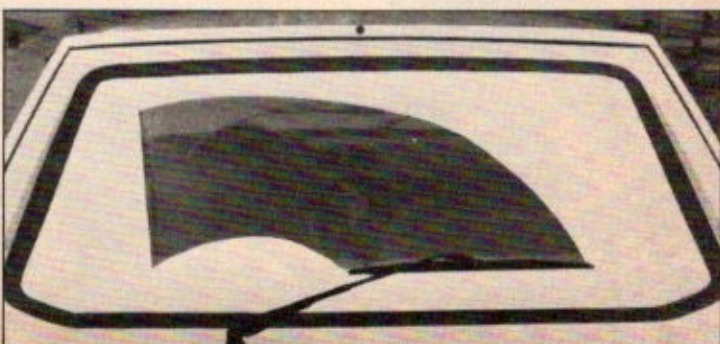
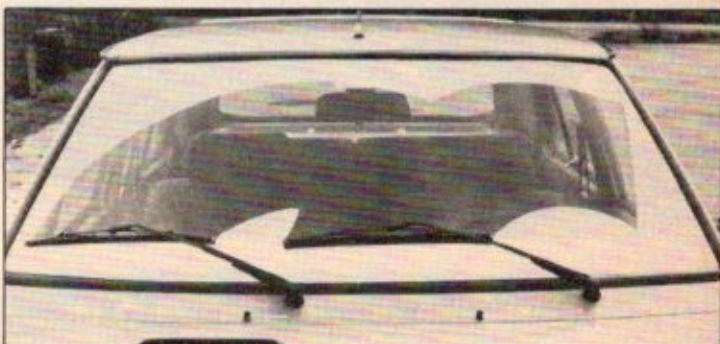
Accessoires

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, overdwars
bouwwijze	lijn
cilindertal	4
cilinderinhoud	1301 (1498) cm ³
boring	86,4 mm
slag	55,5 (63,9) mm
compressie verhouding	9,1 (9) op 1
maximum vermogen (fabrieksopgave)	48 (55) kW 65 (75) DIN-pk bij 5800 min ⁻¹
specifiek vermogen	37 (38) kW (46 (50) DIN-pk) per liter
maximum vermogen (rollenbank)	38 (44) kW (52 (60) DIN-pk) bij 5500 min ⁻¹
specifieke massa (rollenbank-leeg)	22,1 (20,0) kg/kW (16,2 (14,6) kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 personen + bagage)	26,3 (23,6) kg/kW (19,2 (17,3) kg/pk)
maximum koppel (fabrieksopgave)	98 (118) Nm (10 (12) mkg) bij 3000 min ⁻¹
trekkracht aan de wielen (rollenbank)	79,4 (88,3) Nm (8,1 (9,0) mkg) bij 3000 (4000) min ⁻¹
topsnelheid (volgens fabrieksopgave)	150 (160) km/h
topsnelheid gemeten	146 (160) km/h
koeling	vloeistof, gesloten
nokkenas	1, bovenliggend
nokkenasaandrijving	gotande riem
krukaslagers	5
carbureteurs	1 enkele vaalstroom, merk Weber/Solex (Weber)/type 32ICEV20/ C32DISA/2 (34ICEV23/250)
brandstof	super benzine
dynamo	wisselstroom vermogen 540 Watt/max. stroomsterkte 45 A
batterij	12 Volt
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietijzer
materiaal kop	aluminium

TRANSMISSIE

aandrijving	voor
plaats versnellingsbak	voor
type gangwissel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverh.:	
1e versnelling	3,583 op 1
2e versnelling	2,235 op 1
3e versnelling	1,454 op 1
4e versnelling	1,042 (1,092) op 1
(5e versnelling	0,863 op 1)
achterruit	3,714 op 1
differentieel	3,765 (3,588) op 1
sperddifferentieel	nee

ONDERSTEL / CARROSSERIE

aantal portieren	2(4) + 3e(5e) deur
voorwielophanging	onafhankelijk McPherson schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijk dwarse bladveer
schokdempers	telescoopdem- pers rondom
torsiestabilisator	voor en achter

remmen	schijven voor trommels achter
rembekrachtiging	nee (ja)
remdrukbeugler	
achterwielen	ja
gescheiden remcircuits	voor-achter
parkeerrem	op achterwielen handbediend
plaats	op vloer
parkeerrembediening	centraal
veelmaat	4 ^{1/2} x 13
bandenmaat	145 SR 13 (165/70 SR 13) radiaal
bandenmerk	Pirelli
besturing	tandheugel
stuurbekrachtiging	nee
totaal aantal stuurwielomw.	
links/rechts	3,5
diameter stuurwiel	38,8 cm

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	394 cm
breedte	165 cm
hoogte (onbelast)	140 cm
wielbasis	245 cm
spoorbreedte voor	140 cm
spoorbreedte achter	141 cm
draaicirkel koetswerk	1030 cm
draaicirkel wielen	960 cm
bumperhoogte voor	43 cm
bumperhoogte achter	58 cm
massa leeg	840 (870) kg
max. toelaatb. totaal massa	1240 (1270) kg
max. belasting vooras	630 (650) kg
max. belasting achteras	610 (620) kg
max. toegestane daklast	50 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	435 kg
max. massa aanhanger (geremd)	930 kg
inh. brandstoftank	51 l
inh. motorcarter met/ zonder filter	4,4 l
inh. versnellingsbak inh. differentieel	3 (3,35) l
inh. koelsysteem	7,9 (8) l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	54 cm
lengte zitvlak	51 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	67 cm
afstand zitvlak-dak	85 cm
wagenbreedte schouderhoogte	142 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	89 en 102 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	31 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	123 cm (2 x 61 cm)
lengte zitvlak	48 cm
hoogte rugleuning	54 cm
afstand zitvlak-dak	86 cm
wagenbreedte schouderhoogte	139 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting (over zitvlak gemeten)	86 en 91 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	35 cm
Bagageruimte:	
lengte	73 cm
breedte	123 cm
hoogte	50 cm
tielhoogte	77 cm
reservewiel	ligt bovenin motorruimte

SERVICE EN ONDERHOUD

motorolie verversen	5.000 km of 6 maanden
---------------------	--------------------------

type motorolie	15 W 40
versnellingsbakolie verversen	20.000 km of 24 maanden
type versnellingsbakolie	EP/80-90
doorsmeren	niet
servicebeurten	20.000 km met diagnose
standaardprijs diagnose	f 45,78
standaardprijs servicebeurt	f 85,25 excl. materialen
garantie	12 maanden km onbeperkt
Prijs incl. BTW van een:	
complete uitlaat	f 315,30 (f 290,52)
achterste pot	f 152,22
koppelingsplaat	f 60,- (f 66,-)
drukgroep	f 76,70 (f 22,72)
oliefilter	f 16,28
schokdemper voor	f 121,54
schokdemper achter	f 125,-
radiateur	f 192,34
thermostaat	f 80,24 (f 62,-)
voorrui	f 298,54 (f 372,88)
ventilatorriem	f 13,57
ruitewisserblad per set	f 29,74
stel banden	f 590,-
set remvoeringen/blokken	f 23,46

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achterruitverwarming	ja
getint glas	nee (rondom)
choke	handbediend
neerklapbare achterbank	ja (in 2 delen)
halogeen dimlicht	nee
extra lampen voor	nee
achterruitrijamp	ja
mistachterlicht	ja
hoofdsteunen voor	ja wel verstelb.
hoofdsteunen achter	nee
rugleuningverstelling	ja
tankslot	ja
stootrand	bumpers zijn stootbuffers voor en achter
sleeпоog	nee
verstelbaar stuurwiel	nee
toerenteller	nee (ja)
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
oliedrukmeter	nee
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
uurwerk	ja (digitaal)

Verkliekerlampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	nee
motor temperatuur	ja
licht	ja
grootlicht	ja
extra verlichting	nee
handrem	ja
remconditie	ja
brandstofreserve	ja
achterruitverwarming	ja
veiligheidsgordels	nee
portierafsluiting	nee
ruitrooier	elektrisch
wissersnelheden	1
intervalschakelaar	ja
wis-wasschakelaar	nee
tipcontact	nee
achterruitwisser	ja
achterruitrooier	ja
koplampwissers/sproeiers	nee
snelheden aanjager	variabel
dimspiegel	ja
kleerhaken	2
asbakken	3
tassen rugleuningen	nee
aansteker	ja

handschoenenkastje	met deksel, niet afsluitbaar
dashboardverlichting	regelbaar
portiervakken	nee
radio standaard	links en rechts
cassettrecorder	standaard
inbouwruimte voor radio	ja, voorbedraad
antenne standaard	nee
beste plaats antenne	dak
rechter buitenspiegel	nee
van binnenuit verstelb. zonnespiegel	nee
zonnepiepen) zijdelings zwenkbaar	ja
make-up spiegel	in rechter zonnepiepen
binnenverlichting met portierschakelaar	ja
dashboardasbak verlicht	nee
elektrische ruitbed.	nee
tochtruiten uitstelbaar	nee
achterzijruiten uitstelbaar	ja (nee)
gordels standaard	driepunts rol
handgraven voor passagiers	3
armleuningen	4
centrale deurvergrendeling	nee
kindersloten op achterportieren	nee (ja)

ONDERHOUDSKOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 306,- (f 360,-) per jaar
WA + casco-verzekering	van f 1.350,- (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.

PRIJZEN

catalogusprijs	f 14.220,- (f 15.980,-)
afleveringskosten	f 225,-
extra's aan testwagen:	
metaalkleur (75 CL)	f 326,-
in 2-delen neerklapbare achterbank (75 CL)	f 290,-
breedere banden (75 CL)	f 240,-
radio (65 en 75 CL)	f 384,68
andere extra's:	
automatische versnel- lingsbak (voor 75 CL)	prijs nog onbekend
getint glas rondom (voor 65 CL)	f 280,-

OVERIGE MODELLEN

Ritmo 65 L 3-drs.	f 12.970,-
Ritmo 65 L 5-drs.	f 13.720,-
Ritmo 65 CL 5-drs.	f 14.970,-
Ritmo 75 CL 3-drs.	f 15.230,-

IMPORTEUR

Leonard Lang B.V.
Daniël Goedkoopstraat 9
1096 BD AMSTERDAM
Telefoon 020-924888

ENKELE

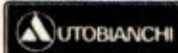
FIAT DEALERS**FIAT***Het Autobedrijf
door de jaren heen:***BROEDELET
ZEIST**Tachtig jaar jong
FIAT sinds 1908ZEIST
1e Dorpsstraat 16-22
Tel. 03404-13444**FIAT** OSDORP**GEBR. v. LOM***Agent voor Amsterdam en
omstreken*AMSTERDAM-OSDORP
Keurenplein 9
(eind Osdorperban)
Tel. 020-197632/193455

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.***GEBR. 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*Fiat, Autobianchi en Lancia-dealer voor Breda e.o.***AUTOBEDRIJF STAAL****FIAT**BREDA
Ginnekenweg 269
Tel. 076-650250**Leonard
Lang b.v.****AMSTERDAM**Showrooms: Daniël Goedkoopstraat 13
Industriegebied Amstel. Tel. 020-93 69 35
EUTERPE GARAGE Gerrit v. d. Veenstraat. Tel. 020-73 88 11**EINDHOVEN**Showroom en occasionhal: Pisanostaat 49. Tel. 040-43 38 87
Kantoren en werkplaats: Keizer K.-singel 57. Tel. 040-51 84 02**ENSCHEDÉ**

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

HENGELÓ

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

FIATDE
BLIJDE
RIJDERS