

Nr. 24,95

auto test

81

Uitgebreide overzichten van
meer dan 1500 automodellen

Ruim 100 testrapporten

Met artikelen over:

- zuinig rijden
- restauratie klassieke auto's
- Amerikanen uit de jaren '50

Voorz:

- afschrijvingstabel
- verzekeringspremie's
- prijsregisters

en nog veel meer!



Benelux-uitgave
12^e editie

WANNTRANSITMO.NL

De Fiat 128 CL (Contort Lusso) is de enige van de 128-serie die deze auto zien als een tussenmodel, de auto valt tussen de 127 (3d) en de Ritmo 65 L Junior (3d). De 128 CL is uitgerust met vier portieren waarbij kindersloten op de achterportieren gemonteerd zijn.

RITMO 65L

MOTOR: 4 cilinders in lijn; Plaats: voorin; Inhoud: 1301 cm³; Boring: 86,4 mm; Slag: 55,5 mm; Max. vermogen: 48 (65)/5800; Specifiek vermogen: 36,7 (50); Max. koppel: 96,1 (9,8)/3500; Compr. verh.: 9,1:1; Nokkenas: 1, bovenliggend; Krukaslagers: 5; Brandstofvergaswijze: carburateur, merk: Weber 32 ICEV 22 of Solex C 32 Disa/2; Ontsteking: conventioneel; Koeling: vloeistof; Inh. koelsysteem: 8 l; Inh. carter: 4,4 l; Batterij: 12 V, 45 Ah; Dynamo: w, 540 W; Fisikaal verm.: 7 pk.

TRANSMISSIE: Aandrijving: voorwielen; Versnellingen: vier; Schakeling: vloer; Automaat: niet leverbaar.

ONDERSTEL: Carrosserie: zelfdragend, staal; Ophanging vóór: onafhankelijk

Ritmo 65L Junior



figo bijzonder geschikt voor de markt van de kleine auto's. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

De auto is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad. Het is een auto die kan worden gebruikt als een tweede auto of als een auto voor de stad.

Fiat



Ritmo CLD

PRESTATIES: Top snelh.: 140 km/u. Kruissnelh.: 130 km/u. Gem. verbruik op 100 km: 8,3 l (1 op 12). Acceleratie: 0-100 km/u: 18,8 sec.
ORDERPRIJS: Olieverbruik: elke 5.000 km: 14, 15, 20, 21, 22, 27, 28, 30, 36, 37, 38, 43, 47, 48, 52, 57, 58, 59, 64, 65, 68, 72, 73.



Ritmo Diesel

ALGEMEEN RIJFESTBEELD

Dit is niet een af te verwachten beeld van de Ritmo-familie te krijgen. Verkezen we een splitsing in de benzine- en de diesel. De benzine-versies zijn reeds uitvoering al de orde geweest, het dieselgebeuren, toegankelijk op de veranderingen die deze nieuwe motor in de Ritmo brengt, vindt u hier. De diesel-uitvoeringen zijn niet uitverkand en alleen te herkennen aan, wat die diesel-gemeten hebben, de diesel. Het is zijn ook uitvoering die verschillen. Zo zien we dat de grille in tegenstelling tot de benzine-versie symmetrisch is en vinder we rondom de benzine-versie. Bovendien staat de wielen op andere banden. Het interieur kent nieuwe kleuren en enkele kleine veranderingen. Zoals een oliecontrole voor de CL, met de oliecontrole wat men zoals een oliecontrole voor de diesel. Het is een handgeschakeld, niet gear, maar al zijn plaatsen de Italianen er een knop. De motor komt noodzakelijk, maar al zijn plaatsen de Italianen er een knop. De motor komt van omhoog uit de 131/132, ook al is de cilinderhoofd gedeeltes met 1714 cm³, en werd er een geheel nieuwe cilinderkop ontworpen. Met de auto wordt ingespeeld op het publiek dat wil de voorbiden van de dieselmotor zien, maar geen behoefte heeft aan een grote motor. Bovendien gebouwd door Fiat-constructeurs een diesel-auto te bouwen die ook het vergelijk met de door de Italianen al herkend. De auto kan worden gezien. Dat dit aardig gek moet zijn, was bij de introductie voor ons geen nieuws meer. Toen de eerste bijna nog experimenteel

221

Ritmo Diesel in Nederland arriveerde, zagen wij kans de nieuweling te beproeven. Na deze vrij plotselinge ontmoeting hadden we sterk de neiging enkele medewerkers van Leonard Lang BV, te Amsterdam te feliciteren met hun bijzonder goed model wordt alles meer relatiefveerd en in een meer geperfekteerd model wordt alles meer relatiefveerd en daardoor de toekomstverwachting reëler. We kregen een Ritmo Diesel CL mee, de versie die in uitvoering vrijwel geheel overeen komt met de benzine-CL. De start bij koude motor vraagt bij de huidige diesels nog altijd een korte of langere voorloopt-periode. Bij de Ritmo bedroeg dit 25 seconden alvorens het indicatortje doofde. We kunnen er niet omheen dit lang te noemen. Wordt nu contact gemaakt, dan loopt de motor direct en komt er een onmiskenbaar dieselluid onder de motorkap vandaan. Bij koude motor een vrij sterke dieselschok, maar dat neemt snel af, want als de motor z'n bedrijfstemperatuur heeft gevonden blijkt het een pijnlijke diesel, die inderdaad door het verkeerde kruist als ware het een benzine-auto. De motor is niet zo toerengraag als we hadden gehoopt en hierdoor bleek de meest directe concurrent (uit het V.A.G.-concern) ons net iets te snel af, ook al is het maar met een halve seconde op de acceleratieproef van 0 tot 100 km per uur. Hiervoor waren 18 seconden nodig als op de teller werd geklokt, in werkelijkheid draait dit uit op 18,3 seconden. De top werd gevonden op 144 km/uur op de teller, of 141 echte kilometers. Het gemiddelde testgebruik kwam uit op 7,35 liter over de afstand van 100 kilometer, oftewel 1 op 13,6. Hiernaas kunnen we de opgegeven E.C.E.-cijfers onderschrijven. De Ritmo D, want zo schijnt de roepnaam volgens de achterzijde te zijn, dankt zijn snelheid o.a. aan de plaatsing van een vijfbak, die op de gehele serie standaard wordt geleverd. Deze bak schakelt iets hakiger bij snel gebruik. Wordt bij de aanmerkelijke toerantallen geschakeld, dan gaat alles voorspoedig. Omdat er aanmerkelijk meer gewicht op de voorruit rust heeft men besloten de besturing iets indirecter, dus lichter bedienbaar, te maken. Ten aanzien van de koersvastheid bij hogere snelheden heeft dit vrijwel geen gevolgen gehad, omdat de top van de diesel ook lager ligt. De voorwieligedreven waagen blijft goed in het spoor en laat zich ook door zijwind niet zo maar uit de koers brengen. Bij de benzine-versie spraken we van een moole stille waagen, de diesel brengt daar minder van terecht. De motor produceert vrij veel geluid, ook als de vijfde versnelling is ingeschakeld. Wellicht valt hier nog iets aan te doen, ook al is er al veel isolatiemateriaal verwerkt. In de periode dat we met de diesel hebben gereden kenden we nimmer de behoefte de privé auto af en toe te gebruiken, voor je het weet ben je aan de auto gewend, als is het je beste jip. Over de prijsstelling valt weinig anders te zeggen, dan dat de gehele serie zeer bescheiden prijzen kent.

Ook dient de Ritmo Targo Oro in dit boek niet te ontbreken. De auto wordt uiterlijk gekenmerkt door de kleur, te weten bruin en zwart



Ritmo Targo Oro 65 CL

metallisch. Ze zijn beide voorzien van een dubbele goudkleurige bias op de sidewalls. Tevens zijn alle carrosseriegedelen in kleur, afgestemd op de hoofdkleur. Deze Ritmo wordt in beperkte aantallen gemaakt. Tot de standaarduitrusting van de Targo Oro behoort o.a.: een dakantenna, inbouwvoorspoel voor de radio, hoofdissuinen, rolgordels, wis/wasser op de achternut, halogeen koplampen, mistlampen, toeranteller, digitaalrekbijke en getint warmtewerend glas. De motoren zijn dezelfde uit de reeks bestaande Ritmo benzinemotoren modellen. Het is echter een auto voor mensen die eens wat anders dan de dagelijkse modellen willen benijden.



X 1.9 SPORTCOUPÉ 1500

MOTOR: 4 cilinders in lijn. Plaats: midden voor de achteras. Inhoud: 1896 cc. Boring: 86,4 mm. Slag: 63,9 mm. Max. vermogen: 62,5 (85) 1000. Specific vermogen: 41,7 (56,7). Max. koppel: 118 (12) 3200. Comp. verh.: 9,2:1. Nekkings: 1, bovenliggend; Krukaslag: 5; Brandstofvergoeding: carburator; Merk: 1 dubbele Weber 34 DADR; Ontsteking: conventioneel. Koeling: vloeistof; Inj. koelingsysteem: 10,5; Inj. carter: 4,25 (8000 cc).

Ar. Dynam: w, 660 W. Fisikaal verm: 6 pk.

TRANSMISSIE: Aandrijving: achterwielen. Versnellingen: vijf. Schakeltype: Automaat: niet leverbaar.

ONDERSTEL: Carrosserie: zelfdragend, staal. Ophanging vóór: onafhankelijk met schroefveren; Achter: onafhankelijk met schroefveren. Torsionsarmen: nee. Schokdempers: teleskopisch rondom; Schroef lanchepijp. Stuurbevestiging: nee; Remmen vóór: schijven; Achter: schijven. Rembrekkrachtiging: nee; Remkrachtverdelers: ja; Gescheiden remvoorzieningen op achterwielen; Bandentype: radiaal; Bandenmaat: 160 70R13.

Bandenmerk: Pirelli. Velgen: 5J.

MATEN, GEWICHTEN, e.d.: Lengte: 396,9 cm; Breedte: 158 cm; Hoogte: 138,5 cm; Wielbasis: 220,2 cm; Spoorbreedte vóór: 133,5 cm; Achter: 130 cm; Draaicirkel: 10,00 m; Nijklare massa: 920 kg; Max. toel. massa: 110 kg; Tankinhoud: 48 l; Brandstof: super; Oelafgiftel: 98 RCE; Inj. koelingsysteem: 1; Aanhanger (geremd): 750 kg; (ongeremd): 420 kg; Max. oebelasting: toegestaan.

PRESTATIES: Topsnelh.: 174 km/h; Kruissnelh.: 145 km/h; Gem. verbruik: 100 km: 10,5 (11 op 9,6); Acceleratie 0-100 km/h: 12,5 s.

ONDERHOUD: Olieverversen: elke 5.000 km; Doormeren: niet. Garantie: maanden, onbeperkt.

STANDAARDVOORZIENINGEN: 1, 2, 5, 7, 8, 9, 11, 14, 15, 17, 20, 21, 23, 35, 36, 38, 42, 50, 52, 54, 58, 59, 61, 63, 70 en 74.



ALGEMEEN RIJSTESTBEELD

Vijf versnellingen en een krachtbron van 1500 cm³, dat zijn belangrijke uitgangspunten voor het rijcriterium van de Fiat X 1.9. Laten we direct maar eens een paar prestatiegegevens noemen. Tot 100 km/h kostte hem slechts 10 seconden, zijn top/slag op 160 km/h en dat alles bij een gemiddeld testverbruik van 1 op 11. Nou, wat daarvan, dat is niet mis ik. De Fiat X 1.9 is dan ook geen slechte auto, het model is van de grote Italiaanse meester Bertone. Dat moets van zijn hand komt is zo langzamerhand geen geheim.