

BELEEF HET RIJDEN

MGB: verliefd, verloren, teruggevonden



Auto
REVIEW

Classiccars

HET MAGAZINE OVER KLASSIEKERS & YOUNGTIMERS

Classiccars



DOSSIER

60 jaar Renault 4

GESCHIEDENIS • DRIE UNIEKE VERSIES • KOOPADVIES



VERGELIJKING

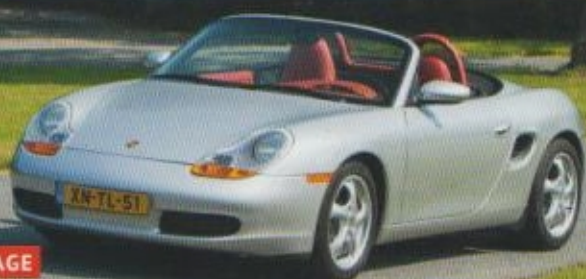
Liever een ciabatta dan een kaal Kadettje

Alfa Romeo Alfasud • Fiat Uno
Lancia Delta • Fiat Ritmo

€6,79



AP8



REPORTAGE

25 jaar Porsche Boxster

Waarom je er nu eentje moet kopen



VERGELIJKING

Dorstige joekels van GM

Opel Diplomat V8 Coupé • Pontiac GTO

Voor elk wat wils

Om je in Italië te wanen, hoef je niet per se te investeren in een twaalfcilinder sportwagen met *tanti cavalli*. Het compacte segment uit de jaren 80 stikt van de bonte en betaalbare modellen.

Tekst: Jan-Henrik Muche, Bart Smakman • Foto's: Wim Woeber



ALFA ROMEO ALFASUD 1.3



FIAT UNO 75 I.E.



LANCIA DELTA 1300 LX



FIAT RITMO 60 L

Naar de Ritmo kijken, is
misschien nog wel leuker
dan erin rijden.





▲ Zachte stoelen zonder hoofdsteunen. Alles is ton sur ton.

► Klein beginnen: 1,1-liter basismotor met 60 pk.

◀ De grote kunststof schildbumpers verdwenen bij de tweede serie (modeljaar 1983)



FIAT RITMO 60 L (1978-1988)

AANDRIJVING

Benzine.
Viercilinder lijnmotor, voorin overdwars ingebouwd.
2 kleppen per cilinder.
1 bovenliggende nokkenas, aangedreven via tandriem.
1 carburateur (Solex C32).
Boring x slag: 80,0 x 55,5 mm.
Cilinderinhoud: 1116 cm³.
Compressieverhouding: 9,5 : 1.
Max. vermogen: 44 kW / 60 pk bij 5800 tpm.
Max. koppel: 83 Nm bij 3500 tpm.
Vijfbak, handgeschakeld (vloerpoek).
Voorwielaandrijving.

CARROSSERIE - ONDERSTEL

Zelfdragende carrosserie van staal.
4 portieren en grote achterklep.
V: McPherson-veerpoten, draagarmen, stabilisator.
A: onafhankelijke ophanging met draagarmen, dwarsgeplaatste bladveer, teleschoepdemers.
Tandheugelbesturing.
Remmen v/a: schijven / trommels.
Banden v/a: 165/60 R13.
Wielen: 4,5 x 13.

TECHNISCHE GEGEVENS

L/B/H: 3937 / 1650 / 1400 mm.
Wielbasis: 2448 mm.
Spoorbreedte v/a: 1400 / 1375 mm.
Leeggewicht: 900 kg.
Tankinhoud: 51 l.
Gebouwd van 1978 tot 1988.
Productieaantal: ca. 1,8 miljoen.

PRESTATIES

0-100 km/h: 15,9 s.
Topsnelheid: 150 km/h.
Verbruik: 8,2 l/100 km (1 : 12,2).

zijn recht, maar in een heldere kleur als rood of blauw oogt-ie nog altijd up-to-date.

Sportieve Alfasud

In 1980 krijgt de Alfasud een facelift. De koplampen en de achterlichten worden groter en de uit de mode geraakte chromen sierstrips en spiegelkappen maken plaats voor exemplaren van zwart kunststof. Dit geeft de auto een meer volwassen uitstraling. Het plastic is ook een minpunt van de Alfasud, om te precies te zijn het plastic in het interieur. Want hoe sportief de ronde instrumenten en het driepaaks stuur met hoogteverstelling er ook uit zien, het interieur maakt een goedkope en wat krakkemikkige indruk. De afwerking van de middenconsole, de raamzwenfels en de knop-

pen valt tegen. Gelukkig wordt je aandacht getrokken door de toerenteller: het rode gebied begint pas bij 6200 toeren. De 1350 cc metende viercilinder maakt de sportieve verwachtingen waar. De Alfa doorbreekt met gemak de 160 km/h-grens. Geen van de andere auto's sprint zo soepel, achteloos en trillingvrij als de Alfasud met boxermotor.

Deze boxermotor is voor de voorwielen geplaatst en zorgt voor een laag zwaartepunt. Er is zoveel ruimte in de motorruimte, dat de Alfasud de luxe biedt van een tweede schutbord. Om tijdens het rijden toch iets van het motortje te horen, zetten veel bestuurders een raam open. Het feit dat het uitlaatgeluid een beetje rokerig klinkt, de transmissie moeilijk schakelt als de olie nog koud is en de tweede



versnelling een beetje kraakt, maakt allemaal deel uit van de charme. Afgaand op de sportieve boxer motor en de schijfremmen op alle vier de wielen, is de Alfasud eigenlijk een kleine sportwagen voor het hele gezin.

Eigenaardige Ritmo

De Fiat Ritmo mag dan een paar centimeter korter zijn dan de Alfasud, hij oogt een stuk groter en volumineuzer. Technisch gezien is het allemaal niet zo spannend, maar het design trekt nieuwsgierige blikken. Eind jaren 70 zijn de meeste Fiat-kopers er stil van, wanneer ze de grote uit kunststof opgetrokken voor- en achterbumper zien. Ruim veertig jaar later ziet de Ritmo er juist uitnodigend, speels en futuristisch uit – als een designmeubel ontworpen voor een toekomst waarin kunststof het toppunt van stijl is. Maar zoals dat gaat bij spraakmakende ontwerpen, heeft het publiek tijd nodig om eraan te wennen. En bij de Ritmo is daar geen tijd voor: al in 1982 verschijnt een vernieuwde versie met een meer conventioneel design.

Door het merkwaardige ontwerp zou je bijna vergeten dat de naam van de auto ook nieuw is. Met de Ritmo neemt Fiat in 1978 afscheid van

Zoals dat gaat bij spraakmakende ontwerpen, heeft het publiek tijd nodig om eraan te wennen.

het moeilijk te begrijpen nummersysteem. Het is de opvolger van de Fiat 128 waarvan de productie nog een tijdje doorloopt. De cijfers op de achterkant van de Ritmo verklappen simpelweg het motorvermogen. Ons fotomodel is een 60 L: een 60 pk sterke Lusso-uitvoering. Het is de basisversie uit die tijd en dat maakt deze kennismaking extra bijzonder. Want autoliefhebbers met een verzamelobject zoals een Ritmo Abarth of een door Bertone gebouwde vierzits cabriolet, zijn wel te vinden in de klassiekerwereld. Maar wie bewaart en koestert er nu een simpele Ritmo? Volker Janzen van Movisti Classic Automobiles (www.movisti.de) kijkt op Italiaanse outsiders en trok zijn portemonnee toen hij kans kreeg. De Alfasud, de Uno en de Delta maken ook deel uit van zijn verzameling.

▲ Het design van de Ritmo was zo afwijkend dat kopers wegbleven en Fiat de auto bij de facelift in 1982 een veel saaiër design gaf.

► De vormgeving van het interieur is niet zo spraakmakend als die van de buitenkant.

KOOPTIPS

FIAT RITMO (1978-1988)

Elke keer als de Fiat Ritmo ter sprake komt, denken we terug aan de twee minuten durende commercial waarin heuse robots de auto fabriceren. 'Handgebouwd door robots', was de slogan. De top van Fiat was hier maar wat trots op, de protesterende fabrieksarbeiders overduidelijk niet. Ondertussen zijn veel Ritmo's lang en breed vergaan door roest. Bestond er toen maar zoiets als een anti-roestrobot.

CARROSSERIE

De grote kunststof voorbumper en de ronde koplampen geven de Ritmo een guppy-achtige uitstraling. Charmant of niet, achter al dat plastic begint het roestmonster op z'n gemak aan het staal te knabbelen. Ook tref je vaak roest aan in de achterste wielkasten, rondom de achterklep en in de vloer van de bagageruimte en bij de portieren. In de deuren zelf, maar ook in de dorpels, de B-stijlen en vast ook in de A-stijlen. Eigenlijk is de vraag niet of de auto roest, maar hoeveel hij roest.

TECHNIEK

Op motorisch gebied heeft de Ritmo veel overeenkomsten met zijn voorganger, de Fiat 128. De 1,1- en 1,3-liter benzinemotoren uit de 128 worden 5 pk krachtiger gemaakt en in de Ritmo geïmpeld. De 60 pk sterke 1.1 is zeer robuust, maar de lust om hem te onderhouden verdwijnt bij veel eigenaren zodra roest vat krijgt op het plaatwerk. De versnellingsbak is een aandachtspunt: hakerig schakelen duidt op versleten synchromeshringen.

ONDERDELEN

Veel technische onderdelen zijn wel bij elkaar te sprokkelen. De grote uitdaging is het vinden van vervangend plaatwerk voor de roest-ellende die je hoogstwaarschijnlijk aantreft. Investeer in een auto met een goed interieur, want dat bespaart je kopzorgen.

AANDACHTSPUNTEN

- Roest achter de kunststof bumpers
- Roest in de dorpels, wielkasten en bodemplaat
- Graag een compleet interieur in goede staat

CLUBS

Fiat Club Nederland

www.fiatclub.nl

Fiat Club België

www.fiatclubbelgio.be

MAIKEL DE MUNNIK
www.maikeldemunnik.nl

PRIJSNOTERINGEN

Fiat Ritmo 60 L
(1981)

klasse 1	€ 7500
klasse 2	€ 4000
klasse 3	€ 2000

