

0 april 1983  
8e jaargang nr. 9  
4,50 — Bfr. 80

# AUTO

VISIE



**CHEVROLET  
CORVETTE:**  
AMERIKAANS SPORTIEF

**FRITZ SCHLUMPF**  
VERBREEKT STILZWIJGEN

START **EUROPESE  
GP-CIRCUIT**

TEST  
**PEUGEOT 205**



WWW.TRANSRIMONL

# FIAT RITMO 85 S

In Autovisie nummer 6 hebben we de Lancia HPE 2000 i.e. geïntroduceerd als Italiaanse 50.000 km-vertegenwoordiger. Nu de Opel Kadett 1.3 S is uitgediend als testwagen voor de lange duur, hebben we opnieuw een Italiaan in gebruik genomen, de Fiat Ritmo 85 S, een auto in de prijsklasse van rond de twintigduizend gulden.

De Ritmo beleefde zijn première eind april 1978 in Turijn, als opvolger van de 128, die in tien jaar in productie was geweest. Intern had de Ritmo de type-aanduiding 138 meegekregen, terwijl de Amerikaanse exportversie de naam Strada droeg. De wagen was de eerste van drie nieuwe modellen die in vier jaar tijd zouden moeten worden ontwikkeld, waarvoor meer dan zes miljard gulden was uitgetrokken. De beide andere ontwikkelingsprogramma's hadden tot resultaat de Panda en de Uno; opwerkend in de prijslijst zal de modellenvernieuwing een vervolg krijgen in de Regata, waarvoor het type 131 plaats moet maken. Vierenhalf jaar na de introductie van de Ritmo heeft Fiat de wagen voor het eerst in details gewijzigd. In het eerste model was trouwens al niets meer terug te vinden van de 128, ofschoon de voor deze wagen leverbare motoren waren afgeleid van de 128-versies. De toen niet in ons land gevoerde 1100 cm<sup>3</sup> krachtbron werd opgevoerd tot een 1,3 liter en daaruit ontstond — door vergroting van de slag met behulp van een andere krukas — weer de 1498 cm<sup>3</sup> versie.

## Markante stilering

Zoals in de 128 werd de motor in de Ritmo dwars voorin geplaatst en dreef deze de voorwielen aan, een concept waarmee in die klasse op de beste manier de ruimte kan worden benut. Doch met de Ritmo werden wat dat betreft

veel meer mogelijkheden geschapen, door toepassing van de „hatchback-mode“ in drie- of vijfdeurs uitvoering. Voor 128-rijders was de carrosserievorm van de Ritmo dan ook wel even wennen, want de ontwerpers hadden het conventionele stylingpatroon moedig overboord gezet: de Ritmo had een volkomen eigen karakteristiek met zijn tot aan de motorkap opgetrokken schildbumpers, waarin de grille was geïntegreerd. De koplampen waren de opvallende onderbrekingen van de scheidslijnen tussen voorkant-motorkap en bovenkant-bumper. Ook de wielen, portierhendels, luchtinlaat op de motorkap en opstaande rand aan de achterzijde op het dak karakteriseerden het model.

In de Nuova Ritmo is Fiat enigszins teruggekomen van deze markante detaillering, waardoor de Ritmo-verschijning niet meer zo kenmerkend is: opvallendst is de verandering van de voorzijde. Het Ritmo-front heeft een „gewone“ grille gekregen over de gehele wagenbreedte, met daarin de vijf schuine balken (Fiats nieuwe huisstijl) en dubbele, ronde koplampen. De bumpers voor en achter lopen nu „onder de verlichting door“ en steken Amerikaans-achtig naar voren en achteren uit. „Jammert“, zegt de één; „mooi“, zegt de ander — een kwestie van wennen.

## Vermogensaanduiding

Op motorisch gebied heeft de Ritmo al in de loop der jaren

wijzigingen ondergaan. De verschillende versies van deze auto onderscheiden zich door de vermogensaanduiding in paardekrachten, zoals ook bij de Uno. Het Ritmo-aanbod in ons land begint bij de 60 (dus 60 pk) L in drie- en vijfdeurs uitvoering. Dan is er de extra zuinige 60 ES (Energy Saving), die evenals het basistype is uitgerust met een 1116 cm<sup>3</sup> motor. Vervolgens krijgen we de Ritmo 70, een 1300 die ook als drie- of vijfdeurs leverbaar is, en dan de 85 S (Super) 1,5 liter, die de plaats in het midden van de Ritmo-reeks inneemt en alleen als vijfdeurs verkrijgbaar is. Daarboven staan namelijk nog de Diesel-uitvoeringen (1,7 liter), de op de 85 S gebaseerde Bertone Cabriolet, de snellere 105 TC (1600 met

twee bovenliggende nokkenassen) en de nog op de Nederlandse markt verschijnende 130 TC Abarth, waarvan de naam al zegt dat daarin écht ritme zit.

## Complete uitvoering

Keus genoeg dus, maar laten we ons hierbij beperken tot de 85 Super, die een duurstest bij Autovisie ondergaat. Dat getal 85 staat, zoals vermeld, voor het aantal pk's dat de 1498 cm<sup>3</sup> metende viercilinder moet leveren. De fabriekspoging is echter 82 pk (60,3 kW), bij 5600 min<sup>-1</sup>. Het maximum koppel bedraagt 119,7 Nm bij 3000 toeren. De motor is voorzien van een enkele, bovenliggende nokkenas, die wordt aangedreven door een getande riem. De cilinderkruis geschiedt door middel van een dubbele carburateur van het merk Weber. De 85 Super is voorzien van een vijfversnellingsbak, waarbij de hoogste overbrenging een gunstige uitwerking op het brandstofverbruik moet hebben, evenals de lage Pirelli banden van het type P8, die om 14 inch velgen liggen.

De Super is de meest luxueuze Ritmo-versie. Het dashboard is zeer „compleet“ uitgevoerd, met behalve toerenteller en benzineverbruiksmeter ook een digitaal klokje/

## TECHNISCHE GEGEVENS

### MOTOR

type	4 cil., 4-ventielen voor
cilinderinhoud	1498 cm <sup>3</sup>
boring	86,4 mm
slag	63,9 mm
compressieverhouding	9,2 op 1
max. vermogen (fabr. opgave)	80,3 kW (90 Dinslag) bij 5600 min <sup>-1</sup>
max. koppel (fabr. opgave)	119,7 Nm (12,2 mkg) bij 3000 min <sup>-1</sup>

### OPPEREDELHED

(fabr. opgave)

165 km/h

### TRANSMISSIE

aandrijving voor

### ONDERSTEL

voerwielophanging	McPherson veerpoten, schroeven
achterwielophanging	onafhankelijk bladcras
remmen	schijven voor, trommel achter
rembekrachtiging	ja
bandenmaat	165/65 SR 14 radiaal

### MATEN EN GEWICHTEN

lengte	401,4 cm
breedte	165 cm
hoogte	140,5 cm
draaicirkel	10,3 meter
max. leeg	850 kg
max. toelaatbare massa	1250 kg

### PRIJZEN

60 3-deurs	f 14.999,-
60 ES	f 16.500,-
70 3-deurs	f 17.700,-
85 S	f 19.995,-
Diesel 3-deurs	f 20.500,-
105 TC	f 22.700,-
Cabriolet	f 32.990,-

# Ritmo

chronometer en een controlepaneel voor eventuele storingen in bij voorbeeld verlichting, koel- en remsysteem. De mate van luxe wordt het best geïllustreerd door de in het dashboardkastje verankerde pechlamp met ingebouwd draadhaspel en aansluiting op de sigaretté-aansteeker. Op al deze voorzieningen komen we in de tussenverslagen uitgebreid terug.



**350 S**

