

AUTO VISIE

Rijden met nieuwe OPEL REKORD
en nieuwe FIAT RITMO

Sleutelaar voor miljonairs

DE WAARHEID OVER ZUINIG RIJDEN



TEST PEUGEOT 305 SR

Rijden met nieuwe FIAT RITMO

Fiat heeft de Ritmo - vier jaar na de introductie - voor het eerst eens duchtig onder handen genomen. Wij reden en fotografeerden de diverse uitvoeringen.

Het meest opvallend zijn de veranderingen aan het uiterlijk van de wagen. Ook op technisch gebied werd er overigens voldoende veranderd om van een nieuwe Ritmo te mogen spreken. Het karakteristieke front van de Ritmo is vervangen door een gewone grille met daarin de vijf schuinse balken die het nieuwe merkbeeld van Fiat vertegenwoordigen. Ook in die grille: vier ronde koplampen, waarvan er twee halogeen pitten hebben (bij de Super alle vier). De bumpers zijn van een honingraatconstructie, die voor de eerste maal wordt toegepast bij een auto uit deze klasse. Ze beschermen bij aanrakingen op lage snelheid. Andere maatregelen op het gebied van de veiligheid zijn de plaatsing van de brandstoftank onder de achterbank en het ophangen van het reservewiel onder de kofferruimte. In die positie fungeert dat vijfde wiel als extra buffer bij aanrakingen van achteren. Bovendien is op sommige plaatsen in het koetswerk ander plaatstaal met een hogere sterkte en een lager gewicht gebruikt. Mede daardoor kon gemiddeld 50 kg aan het totaalgewicht van de auto gewonnen worden, wat natuurlijk ook gunstige gevolgen heeft voor het verbruik.

Zuinigheid

Uiteraard ont kwam de Ritmo Nuova ook niet aan de zuinigheidsmanie die over ons is gekomen. De veranderingen aan het koetswerk geven de wagen een 10% lagere luchtweerstand en langere eindoverbrengingen maken de wagen nog zuiniger. Bovendien werden enkele kleine wijzigingen aan de krachtbron aangebracht, wat een gemiddelde verbruiksverbetering

van 10 procent betekent. Een speciaal extra zuinig model, de Ritmo „Energy Saving“, geeft zelfs een besparing van 20% ten opzichte van het vorige model. De ES herkent men aan speciale zijwindschermen langs de ruiten van de voorportieren, een spoiler achterop en vlakke wieloppden. De ES is gebaseerd op de normale 60, maar heeft op het dashboard een speciale verbruikmeter met dubbele schaal, die zijn informatie ontvangt van het gaspedaal, de snelheidsmeter, de ontsteking en het inlaatvacuüm. De Italianen hebben hun autohart nog steeds op de juiste plaats zitten, want zo zegt de persinformatie: „Bij een sportieve rijstijl wordt het systeem automatisch buiten gebruik gesteld.“

De motor van de ES heeft een verhoogde compressieverhouding, een andere kleptiming, een dubbele carburateur en Digiplex ontsteking. Deze laatste werd tot nu toe voornamelijk in duurdere auto's gebruikt. De Ritmo heeft ook veranderingen aan het onderstel ondergaan, onder meer door de toepassing van lichtere ophangingsdelen. Bovendien werd de veer van de McPherson poten voor iets naar buiten gekanteld, wat een betere opvang van kleine schokken mogelijk maakt. Bovendien werkt het iets kleinere stuurwiel ook wat lichter, vooral bij parkeren.

Diesel

De dieselversie onderging dezelfde wijzigingen als de andere types. De motor levert nu 58 in plaats van 55 pk (42,6 kW nu) en het koppelp werd verbeterd. De versnellingsbak en eindoverbrenging zijn afgestemd op een zuiniger gebruik, waardoor de diesel bij 120 km/h nog maar 1 op 13,7 loopt. De top

snelheid van de diesel is nu 147 km/h en de actieradius is toegenomen tot meer dan duizend kilometer, mede door de tot 55 liter vergrote brandstoftank die op alle modellen te vinden is. De Fiat Ritmo wordt in ons land geleverd in de volgende modellen: 60 en 60 ES; 70; 85 Super en Diesel.

Paß in de loop van het volgend jaar komen daar die 105 en 125 TC bij, die voorlopig nog het oude koetswerk houden. De Super heeft nog meer luxe dan de gewone Ritmo, maar alle modellen hebben nu een dashboard dat van de vorige Super is afgeleid. De ventilatie is onder meer sterker verbeterd, en ook de stoelen zijn van een nieuw ontwerp.

Op de weg

Al rijdend valt meteen de verbetering in het zijcomfort op. De stoelen geven voldoende zijdelingse steun en zijn niet te zacht. De verstelbaarheid, bij de Super ook van het stuur, is ruim voldoende. Het dashboard is overzichtelijk, de bedieningsorganen hebben een wat minder uitzonderlijke vorm dan voorheen.

De prestaties van zowel de 70 als de 85 voldoen aan de verwachtingen die men daaraan stelt. De wagens beschikken duidelijk over een betere geluidsisolatie, de langere eindoverbrenging maakt dat de motor in de hoogste versnelling wat minder toeren maakt en de verbeterde stoelen geven de bestuurder en de passagiers alle steun die men wensen kan. De verbeterde besturing maakt het rijden in de nieuwe Ritmo nog prettiger dan voorheen; de wagen laat zich heel scherp plaatsen, zonder nukkten als gevolg van te veel of te weinig gas in een bocht. De wegglijging is mede door de lage banden prima. Koersstabiliteit en gevoeligheid leek ons na de korte kennismaking zonder kritiek. Wij verwachten dat juist de Diesel (die we niet te pakken konden krijgen) zal profiteren van het

lichter werkende stuur - een oude kwaal bestreden... Het remsysteem en de schakeloverbrenging zijn ongewijzigd; vooral de 70 die wij reden reed niet echt overtuigend. De bediening van de bak gaat wat stroef via de goed geplaatste pook, maar enige gewinning doet wonderen.

De nieuwe Ritmo is behalve in de luxueuze Super-uitvoering ook nog met enkele aantrekkelijke extra's te krijgen, zoals centrale deurvergrendeling en elektrische raambediening. Daarmee biedt de Ritmo serie voor elk wat wils, van zuinig en zeer zuinig tot snel en luxueus. De „nieuwe“ Ritmo is in vele opzichten superieur aan zijn voorganger, het is alleen jammer dat hij bij de operatie ook zijn markante gezicht moest verliezen.

Ric van Kempen

TECHNISCHE GEGEVENS

MOTOR (gegevens 85 tussen haakjes)	
type	4 cilinder lijn/diagonaal
cilinderinhoud	1116 cm ³ (1496 cm ³)
boring	82 mm (86,4)
slag	55,5 mm (63,9)
compressieverhouding	9,2 op 1
maximum vermogen (fabrieksgoedge)	55 pk (40,6 kW) bij 5600 min ⁻¹ (82 pk (60,3 kW) bij 5800 min ⁻¹)
maximum koppel (fabrieksgoedge)	8,7 mkg (98,9 Nm) bij 2900 min ⁻¹ (12,2 mkg (119 Nm) bij 3050 min ⁻¹)
top snelheid (fabrieksgoedge)	145 km/h (185)
TRANSMISSIE	
aantal versnellingen	4 (5)
aandrijving	voor
ONDERSTEL	
voorwielophanging	McPherson veerpoten, schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijk, bladveer
remmen	schijven voor, trommels achter
remkrachtiging	ja
bandenmaat	145 SR-13 (165/65 SR 14) radiaal
MATEN EN GEWICHTEN	
lengte	431,4 cm
breedte	165 cm
hoogte	140,6 cm
trackbreedte	10,9 m (13,3 m)
maximaal toeg. massa (veerdrukt) (85)	815 (breeddrukt) 840 (veerdrukt) (85): kg
max. toelaatb. massa	1250 kg
PRIZEN	nog niet bekend

