

AUTO

VISIE

Rijden met Ritmo
Mario Andretti ongenaakbaar
Open rijden: leuk en niet duur

AUTO TEST
LANCIA GAMMA



RIJDEN MET DE FIAT RITMO

De Fiat Ritmo, die tegen het einde van dit jaar op de Nederlandse markt zal komen is een zeer belangrijke auto voor Fiat. Hij zal de op diverse markten ietwat teruggelopen penetratiepercentages van het merk moeten opvijzelen. Na uitgebreid met de nieuwe wagen in enkele van zijn uitvoeringen te hebben proefgereden geloof ik, dat hij voor zijn taak uitstekend berekend is. Het is een goede, moderne wagen die prima prestaties levert, goed is afgewerkt en ruimschoots tegenwaarde voor zijn geld biedt. Over dat geld besproken: de Ritmo is bedoeld als opvolger van de 128, welke laatste echter, naar het zich laat aanzien nog wel een tijdje in productie en dus in de verkoop zal blijven. Dat zal mogelijk zijn omdat de diverse Ritmo-modellen ten opzichte van de vergelijkbare 128-modellen iets duurder zullen zijn. Hoeveel precies is uiteraard nog niet bekend, maar laten we het houden op iets tussen de 5 en 8 procent. Dat prijsverschil zal aanvaardbaar zijn, omdat de Ritmo toch duidelijk wel meerwaarde biedt ten opzichte van de 128.



Vier jaar werd door alles te zamen 1200 mensen gewerkt (niet allemaal tegelijk natuurlijk!) aan het project X 1/38. Niet minder dan 70 prototypen werden gemaakt, en liefst 1,5 miljoen testkilometers afgelegd op proefbanen en gewone wegen alvorens Fiat kon zeggen: de wagen is productierijp. De Ritmo heeft nogal wat uren doorgebracht in Pininfarina's windtunnel en later in de nieuwe windtunnel van Fiat zelf. De resultaten daarvan worden reeds tijdens de eerste kilometers welke je met de nieuwe wagen rijdt, merkbaar. Het windgeruis is gering. Vanzelfsprekend hebben we tijdens de proefritten geen kans gezien om met onze eigen apparatuur verbruikstests uit te voeren, maar de indruk is sterk, dat de wagen ook uitgesproken zuinig is. Een subjectieve indruk dus, maar als je 170 kilometer hebt gereden over bochtige wegen door geaccidenteerd terrein en niet bepaald je best hebt gedaan om langzaam te gaan dan mag een benzinemeterstand van 3/4 vol toch wel een vriendelijk uitzicht genoemd worden.

Drie motoren

De Ritmo wordt gemaakt met 1100, 1300 en 1500 cm³ motor. De eerste uitvoering zal in ons land niet worden geïmporteerd. De corresponderende type-nummers luiden 60, 65 en 75 - ze corresponderen met de nominale vermogens in DIN pk's. Wat merkwaardig voor een auto die werd uitgebracht nadat internationaal de pk in het vuilnisvat was gedeponeerd en vervangen door de kilowatt. Volgens de nieuwe terminologie zou de wagen eigenlijk dus respectievelijk Ritmo 44, 48 en 55 genoemd moeten worden - dit zijn de vermogens in kilowatt. Op het oog geen extreem hoge vermogens, maar de Ritmo kan er uitstekend mee uit de voeten. We hebben gereden in een 65 tweedeurs- en een 75 vierdeursmodel, en met name in de 65 viel het pittige karakter op. De 75 is aanzienlijk vlotter, dat spreekt, maar de 65 kon heel aardig uit de voeten en is - maar dat is natuurlijk niet vreemd voor een Fiat - bepaald snel.

EN DE 131 EN 132 DIESEL

De wagens worden op de voorwielen aangedreven en hun wegligingskarakter draagt daar natuurlijk ook de kenmerken van: in principe ondersturend met overstuur zodra je het gas loslaat in een bocht. Dit weggedrag is echter niet zodanig uitgesproken, dat het lastig wordt in bochten; er zijn massa's voorwielaandrijvers op de markt, die zich kenmerkender als zodanig gedragen dan de Fiats.

Twee koetswerken

Uiterlijk zijn de Ritmo's behoorlijk opvallend met hun merkwaardige wigvormen, de enorm grote plastic schilden voor en achter en hun uiterst eigenzinnige (niet extreem handige) deurkrukken. Toch wen je al spoedig aan dat uiterlijk. Het is niet afwijkend alleen maar om afwijkend te zijn; er zitten functionele overwegingen achter. Er zijn twee carrosserie-uitvoeringen, een twee- en een vierdeurs model, beide met de bekende grote bagageklep die gemeenlijk doch natuurlijk ten onrechte als „derde of vijfde deur“ aangeduid. Qua uitvoering zijn er twee gradaties van luxe: een L en een CL waarbij de laatste de uitgebreidst uitgeruste is. En ten slotte is er voor ons land dan als gezegd nog keus uit twee motoren. In hoeverre de importeur bepaalde carrosserie-uitvoeringen vast aan bepaalde motoren zal koppelen, is nog niet vastgesteld. Af fabriek is de 60 en de 65 uitgerust met een vierbak die op bestelling door een vijfbak kan worden vervangen, de 75 heeft die vijfbak van huis uit en hier kan op wens een automatische transmissie worden gemonteerd. De vijfde versnelling is een uitgesproken overdrive: de wagens lopen in vier rond vijf kilometers harder dan in vijf.

Diesels

Tijdens onze kennismakingsritten met de Ritmo's hebben we ook even met de nieuwe Fiat diesels kunnen rijden: een tweeliter in de 131 en een tweeliter plus een 2500 cm³ viercilinder in de 132. De proefritten waren wat aan de korte kant om een afgerond oordeel



te vormen, maar we kunnen één ding echter wel heel duidelijk stellen: de nieuwe diesel-Fiats zijn opmerkelijk stille wagens voor hun soort, en ze lopen als de weerga.

We klokten de 131 op een top van 142 kilometer per uur, en de 131-2500 zelfs op 147. Dat kun je bepaald niet traag noemen! Ook de acceleratie in de hogere snelheidsregio's bleek in het geheel niet onbevredigend te zijn. We hopen later nader op één der diesels terug te komen in een complete test.

Nico de Jong

Technische gegevens

MOTOR 65

Type	lijn-voor
cilinderinhoud	1301 cm ³
boring	66,4 cm
slag	55,5 cm
compr. verhouding	9,7 op 1
maximum vermogen (fabrieksgaave)	48 kW (65 DIN/ps) bij 5600 min ⁻¹
maximum koppel (fabrieksgaave)	96 Nm (10 mkg) bij 3500 min ⁻¹
top snelheid (fabrieksgaave)	150 km/h

MOTOR 75

Type	lijn-voor
cilinderinhoud	1498 cm ³
boring	66,4 cm
slag	63,9 cm
compr. verhouding	9 op 1
maximum vermogen (fabrieksgaave)	55 kW (75 DIN/ps) bij 5800 min ⁻¹
maximum koppel (fabrieksgaave)	118 Nm (12 mkg) bij 3000 min ⁻¹
top snelheid (fabrieksgaave)	180 km/h

TRANSMISSIE

aandrijving	voorwiel
-------------	----------

ONDERSTEL

voorwielophanging	onafhankelijk McPherson schroefveer
achterwielophanging	onafhankelijk schroefveer
remmen	schijven voor trommels achter
rembediening	rem
bandenmaat	145 SR 13 roedaal

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	394 cm
breedte	165 cm
hoogte	140 cm
max. leeg	860-895 kg (naar gelang type)
max. toelaatb. totaal massa	1260-1295 kg (naar gelang type)

DIESELMOTOR 2000 (131 en 132)

Type	lijn-voor
cilinderinhoud	1995 cm ³
boring	68 cm
slag	82 cm
compr. verhouding	22 op 1
maximum vermogen (fabrieksgaave)	44,5 kW (60 DIN/ps) bij 4830 min ⁻¹
maximum koppel (fabrieksgaave)	113 Nm (11,5 mkg) bij 2400 min ⁻¹
top snelheid (fabrieksgaave)	in 131 140 km/h in 132 135 km/h

DIESELMOTOR 2500 (132)

Type	lijn-voor
cilinderinhoud	2445 cm ³
boring	83 cm
slag	90 cm
compr. verhouding	22 op 1
maximum vermogen (fabrieksgaave)	53 kW (72 DIN/ps) bij 4200 min ⁻¹
maximum koppel (fabrieksgaave)	147 Nm (15 mkg) bij 2400 min ⁻¹
top snelheid (fabrieksgaave)	150 km/h