

14 juni 1980
25e jaargang nr. 12
f 3,50 - Bfr 58

AUTO

VISIE

Sprookjeswereld van Wingrove
Grote rel van Spanje
Test Fiat Ritmo Diesel





fotografie: heilmuth vonk, assistentie: meringen jeroen juingeneel

FIAT RITMO DIESEL



Het best verkopende type van de Italiaanse reus Fiat is momenteel de Ritmo, die eind '78 zijn debuut op de Nederlandse markt beleefde. In principe is die wagen tot nu toe slechts met twee motorvarianten leverbaar geweest, in tegenstelling tot de praktijken die de directe concurrenten erop na houden. Ook Fiat heeft de noodzaak van een wat uitgebreider motorprogramma begrepen, ten bewijze waarvan nu de Ritmo Diesel wordt geïntroduceerd. Uiteraard dringt een vergelijking met de uitstekend verkopende Golf Diesel van Volkswagen zich direct op, maar het zeer eigen gezicht van de Ritmo voorkomt dat men deze wagens als echt vergelijkbaar zal zien.

Motor

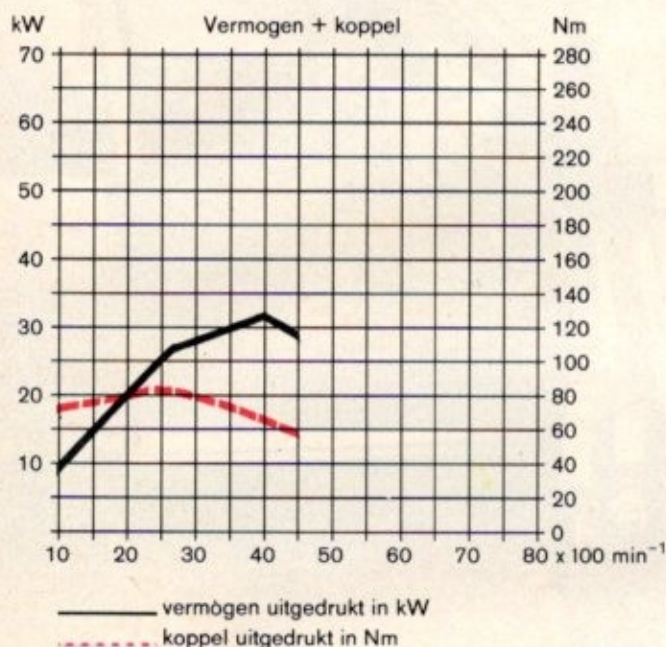
De dieselmotor van de Ritmo is opgebouwd met gebruikmaking van het motorblok van de 132 (1800 cm³) maar uiteraard voorzien van een diesel cilinderkop uit lichtmetaal. Deze kop is om redenen van stevigheid uit één geheel opgebouwd, dus zonder een apart nokkenashuis. Om de dieselmotor een rustige loop te geven, werd een aantal maatregelen genomen, zoals de uitvoering van het kleppendecksel in geluiddempend materiaal. De aandacht die werd geschonken aan het minimaliseren van de verschillen tussen deze motor en een benzine-uitvoering heeft ook geleid tot een „hoog/laag” toevoer van de brandstof, die zich aanpast aan de gewenste hoeveelheid dieselmotorolie. Daardoor pakt de motor beter op bij kleine acceleraties en is de terugval bij gas terugnemen ook niet zo sterk. Men kan zonder meer stellen dat Fiat geslaagd is in de pogingen de dieselmotor een civiel karakter mee te geven. Des ochtends moet om het voorgloeien in bedrijf te stellen eerst de contactsleutel even doorgedraaid worden, daarna verloopt het gloeiproces zonder hulp van de bestuurder. Op een normale zomerse ochtend duurde het voorgloeien ongeveer een halve minuut, waarna de wagen spontaan aansloeg bij het starten. Daarna loopt hij ook direct behoorlijk stationair. Natuurlijk maakt de motor dan wel het gebruikelijke kiezelstenen-geluid, maar dat is voor de omgeving beter te horen dan voor de bestuurder. Die profiteert van de royale geluiddemping die men onder andere aan de binnenzijde van de motorkap aanbracht. Al rijdend viel

het geluid ook best mee. Rijwind hoort men in de Ritmo sowieso al weinig, en de Diesel houdt zich ook behoorlijk stil. Bij een warme motor maten we stationair draaiend 58 dB, bij 80 km/h 71 dB en bij 120 km/h 79 dB. Waarden die bij een auto met benzinemotor ook niet zouden misstaan. Even minder is het natuurlijk met de prestaties van de Ritmo Diesel. De topsnelheid is aan de bescheiden kant; 138 km/h op de chronometer, maar voor velen is dat genoeg. De acceleratie van nul tot honderd duurde 19,6 seconden, in vergelijking met de Golf Diesel een beetje langzamer dus. Al met al kan men in de Ritmo Diesel best met het verkeer meekomen, maar de stoplicht-Grand Prix zal men er niet mee winnen. Opvallend is het wel dat vrij veel geschakeld moet worden om de motor lekker te laten draaien. Ver doortrekken stuit op duidelijk hoorbare weerstand van deze krachtbron.

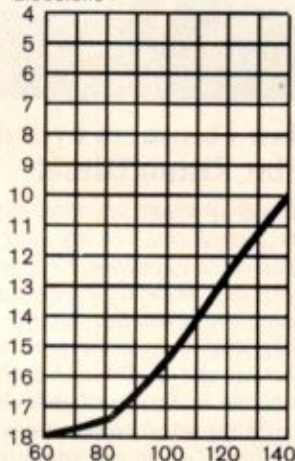
Dieselbrandstof is al aardig wat goedkoper dan benzine, maar motoren uit die familie plegen ook nogeens wat zuiniger te rijden dan hun tegenpolen uit de benzine-club. Dat geldt ook voor de Ritmo, die een keurig verbruikscijfer laat noteren als de wagen niet te rap bereiden wordt. Gaat men er wat meer tegenaan, dan valt de vergelijking met een benzine-exemplaar minder spectaculair uit. De kille cijfers: 80 km/h l op 17,5; 100 km/h l op 15,3 en 120 km/h l op 12,8. We zochten met deze Ritmo ook nog even de rollentestbank op, alwaar deze Italiaan 44 paardekrachten aan de voorwielen bleek te leveren. In kW omgerekend komt men dan op 32 uit, wat vergeleken met de krukaswaarde een verlies van 20% betekent.

De pogingen die Aurelio Lampredi heeft ondernomen om de dieselmotor van deze Ritmo toegankelijk te maken voor de gemiddelde consument, mag men als geslaagd beschouwen. Voor de doorsnee-gebruiker voldoet deze krachtbron net zo goed als de benzine-uitvoering, waarbij eerstgenoemde natuurlijk een fors stuk goedkoper uitkomt

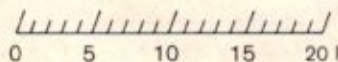
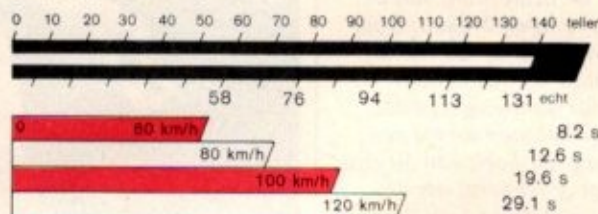
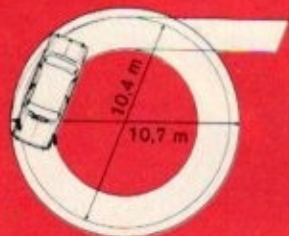




Rijafstand in km op 1 liter
dieselolie



Het verbruik bij
120 km/h bedroeg
1 : 12,8
Bij een constante
snelheid van
100 km/h was het
verbruik 1 : 15,3



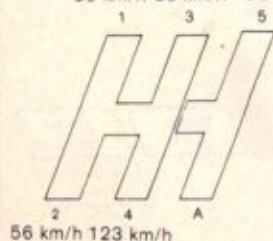
Verbruik bij 120 km/h

Rechts voor:

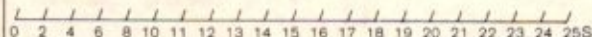
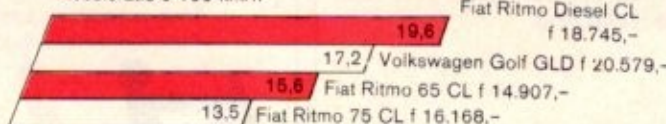
Rechts achter:

De schokdempers van de Ritmo werden op de gebruikelijke wijze op de Koni schokdempertestbank van garage Stam in Soest gecontroleerd. Zowel vóór als achter waren ze in prima conditie.

30 km/h 85 km/h 138 km/h



Acceleratie 0-100 km/h



per gereden kilometer. Wie echt wil opschieten dacht natuurlijk toch niet aan een diesel.

Versnellingsbak

Deze wagen is uitgevoerd met een vijfversnellingsbak, die door de ontwerpers noodzakelijk werd gevonden in verband met het kleinere toerengebied waarbinnen de dieselmotor operationeel is. Uiteraard zijn alle versnellingen gesynchroniseerd, en de bak staat als één geheel met de motor natuurlijk ook „dwars” voorin. De pook is iets te ver naar voren geplaatst, waardoor de bereikbaarheid van de vijf, die overigens niet veel te ver weg zit, minder goed was. De werking van de synchromeshes stemde ons tevree; de bak viel niet te foppen. Iets anders is het met de overbrengingen gesteld.

Zoals de wagen zich nu laat berijden, zit de bestuurder - vooral in de bebouwde kom - voortdurend in de bak te roeren om de juiste versnelling te kiezen. Als de keus van de Fiat ingenieurs wél op een vierbak gevallen zou zijn, dan was dat fenomeen waarschijnlijk heel wat minder hinderlijk geweest. En de soepelheid van de motor laat het naar onze onbescheiden mening echt wel toe. Maar keus is er niet; de wagen wordt slechts met deze bak geleverd. De bediening van de versnellingsbak is bepaald licht en soepel te noemen, maar de duidelijkheid van het geheel laat wel iets te wensen over. Vooral tussen drie en vijf kan men nog wel eens misschikelen. Hinderlijk is de uitvoering van de pookknop, die een geheel vormt met de stang. Dit geheel kan men vrijelijk ronddraaien, waardoor de afbeelding van het schakelpatroon bovenop de knop zinloos is. De koppeling doet zijn werk licht, gemakkelijk en prettig.

Remmen

Het remsysteem bestaat uit trommels achter en schijven voor, terwijl er bovendien een remdrukregelaar voor de achteras gemonteerd is. De werking van de remmen is zeer behoorlijk. Onze testwa-

gen had een lichte scheef trekneiging, maar deze - zeer kleine - afwijking kan gemakkelijk een exemplarische fout geweest zijn. Voor het overige gedraagt de Ritmo Diesel zich voorbeeldig bij het remmen. De bekrachtiging is niet te sterk maar wel zo royaal dat men met weinig spierkracht tot uitstekende vertragingen kan komen. Van onverhoopt blokkeren is in normale omstandigheden geen sprake. Ook regelmatig aanspreken van deze installatie doet de remwerking niet merkbaar minder worden, en dat ondanks het met 100 kg toegenomen gewicht (sorry, massa) van de auto.

De handrem zit op de juiste plaats en houdt de wagen goed gelokaliseerd als deze op gekke plekken geparkeerd wordt. De werking als noodreminstallatie is net voldoende.

Weggedrag

De Diesel is 100 kg zwaarder dan de gewone Ritmo en dat merk je wel. De voorzijde van de wagen draagt het meeste gewicht, waardoor die vanzelfsprekend ook het meeste van de middelpuntvliedende kracht heeft te lijden. De wagen is altijd en overal onderstuurd, tenzij men heel erg vreemde dingen gaat doen, die niet tot het normale weggedrag gerekend kunnen worden. De veiligheidsmarge van zo'n auto die zich tegen het nemen van snelle bochten als het ware „natuurlijk” verzet, is wel zeer groot. Want de voorwielen, die het eerste grip verliezen, laten de wagen een wat grotere bocht maken dan de bestuurder z'n bedoeling was, maar gas loslaten is vaak voldoende als correctie.

De stabiliteit is zeer goed, wat geen wonder is met een zware motor voorin. Uitwijkmanoeuvres vergen wat meer tact van de bestuurder. Zijwindgevoeligheid is een onbekend begrip voor deze Ritmo. Gek puntje: de Pirelli's P3, waarover we vaak zeer tevreden zijn, lijken iets te smal voor deze zware wagen. Snel genomen bochten doen de wagen onverwacht duidelijk op het asfalt „schrijven”.



Jan Lammers over de Fiat Ritmo Diesel

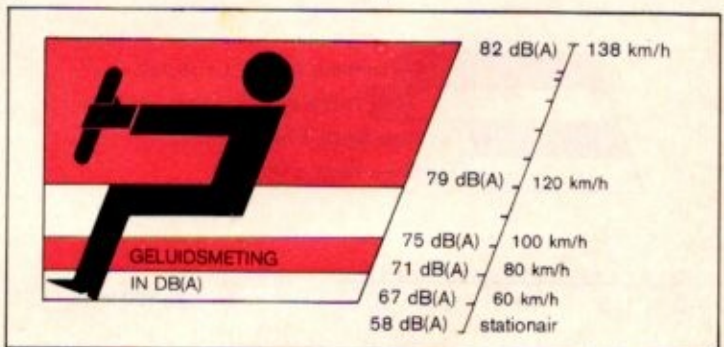
Zowel op droge als natte weg heeft de Ritmo een erg voor-spelbaar weggedrag. Veel verschil met de benzine-uitvoeringen bestaat wat dat betreft niet. Alleen de indirecte besturing valt op. De auto is in principe onderstuurd, met de voorkant wordt zowel in een langzame als in een snellere bocht de buitenkant van de baan opgezocht. Op zich is dat helemaal niet erg, maar Ritmo-rijders moeten er wel rekening mee houden dat bij het loslaten van het gaspedaal de auto overstuurd wordt. In snelle bochten komt dat nog wat sterker tot uiting. Op hoge snelheid is het toch vrij moeilijk om de achterkant van de auto uit te laten breken. Door het gewicht dat op de vooras drukt blijft het onderstuur merkbaar aanwezig. Op de slipbaan kwamen we tot een maximale sliphoek van 50 graden. Dat is evenveel als destijds met de andere Ritmo's werd bereikt. De auto is makkelijk uit een slip te halen en gedraagt zich op de slipbaan in alle opzichten volkomen zoals je van een voorwielangedreven auto kunt verwachten. Dat houdt natuurlijk ook in dat bij het spinnen van de voorwielen sturen geheel onmogelijk wordt. De auto gaat dan alleen nog rechttuit. Ik zit prima in de Ritmo. De stoelen bevallen me goed en ook liggen alle hendels en schakelaars prima onder handbereik. Kortom, voor lieden die uit kostenogpunt een diesel- boven een benzinemotor prefereren is de Ritmo een aardige en goedkope mogelijkheid.

1. Bij het voorover klappen van de stoelleuning schuift ook de zitting een stuk naar voren, hetgeen de instap naar achteren vergemakkelijkt.
2. Slechts door een eenvoudig te verwijderen sticker wordt aangegeven dat er dieselolie in de tank moet.
3. Het sproeierreservoir is behoorlijk groot.



2

3



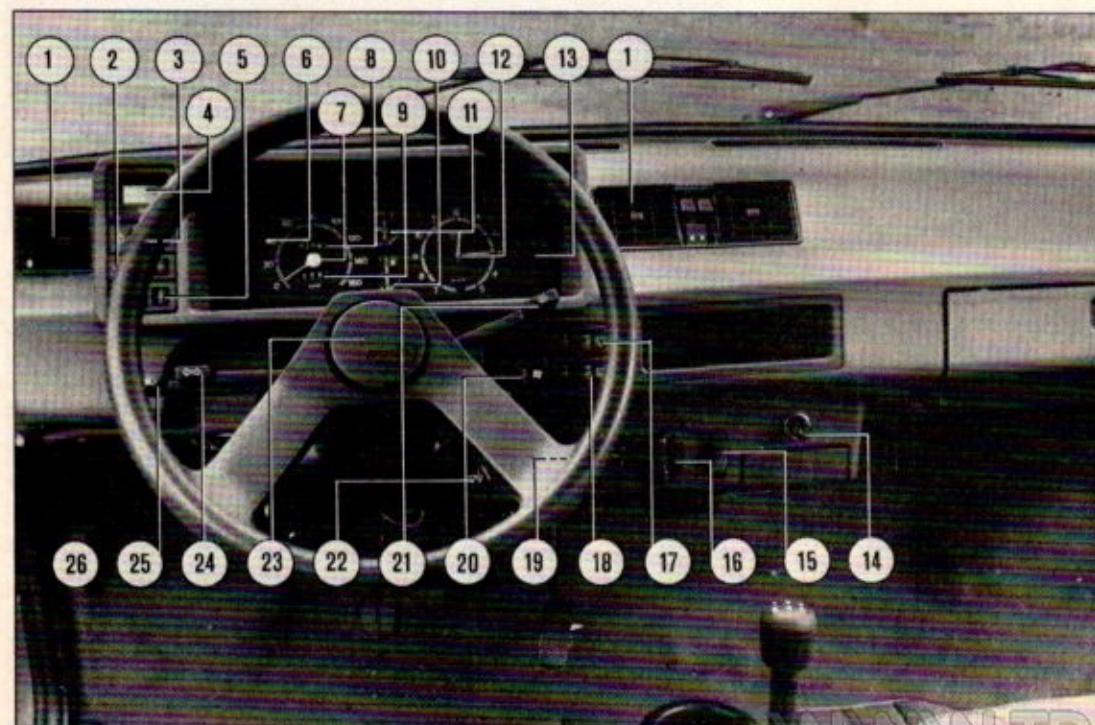
Rijklare massa 948 kg
Max. toelaatbare totaal massa 1400 kg
Max. toegestane daklast 80 kg





1. Uitstroomopeningen ventilatie. 2. Schakelaar mistachterlicht. 3. Lichtschakelaar. 4. Oliedrukmeter. 5. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie. 6. Controlelampjes: alarm, richtingaanwijzer, oliedruk, batterijspanning, achterrautverwarming, extra. 7. Snelheidsmeter. 8. Kilometer teller. 9. Dagteller. 10. Brandstofmeter. 11. Koelvloeistoftemperatuurmeter. 12. Klok. 13. Controlelampjes: verlichting, grootlicht, mistachterlicht, extra handrem, brandstofreserve. 14. Aansteker. 15. Re-

gelknop luchtstroominrichting. 16. Regelknop verwarming. 17. Schakelaar ruitewisser achterraut. 18. Schakelaar achterrautverwarming. 19. Regelknop luchtstroomhoeveelheid. 20. Aanjager. 21. Ruitewisser/sproeier. 22. Handgas. 23. Claxon. 24. Richtingaanwijzer. 25. Schakelaar grootlicht. 26. Ontgrendeling motorkap.



Besturing, rijpositie

De tandheugelbesturing werd voor deze zware Ritmo iets minder direct gemaakt, en dat merk je ook wel. Direct. Want het speelse gemak waarmee een gewone Ritmo zich laat zetten of plaatsen heeft bij de Diesel plaats gemaakt voor een hinderlijk zwengelen aan een vrij doodsvaanvoelend stuurwiel. Vooral rond de middenstand zijn de koerscorrecties onacceptabel groot, ondanks de prima spookkwaliteiten van deze automobiel. Een stuurbekrachtiging zou in dit geval een heel wat eleganter oplossing geweest zijn. De wagen stuurt niet zwaar, ook niet bij lage snelheden en het rad laat zich lekker aanvatten. De stand zou naar onze smaak iets minder plat mogen zijn, wat eenvoudig door het meer achterover laten hellen van de stuurkolom te bereiken geweest zou zijn. Dan was de stand stoel-stuur-pedalen ook iets beter geweest, want zoals het nu is kan alleen een ooran-oetang echt goed bij de bovenrand van het stuur. Behoudens deze wat vreemde stuurwielstand is de zitpositie van de bestuurder lang zo gek nog niet. De zitting van de stoel zou iets meer helling mogen vertonen, maar de lengte ervan is zeker voldoende. De rugleuning is eveneens zeer goed op zijn taak berekend. De traploze instelling biedt de meesten wel een goede zithouding. De pedalen staan vrij hoog, maar niet zo dat het hinderlijk wordt. Er ontbreekt ruimte voor de linkervoet, of een steuntje.

Rij- en zitcomfort

De wat zwaardere voorveren en de iets dikkere stabilisatorstang maken de wagen niet minder comfortabel dan in de gebruikelijke versies. De zwaardere motor lijkt slechts een rustgevende functie in het geheel te vervullen. Onoffenheden worden goed verwerkt, overhellen blijft zeer behoorlijk binnen de perken. Voor is de hoofdruimte ruim voldoende, de beenruimte gaat ook wel. Achterin lijkt het haast nog beter voor mekaar.

Alle ruimte die men in een dergelijke wagen wensen kan is beschikbaar. Als we vergelijken gaan, moet de Germaanse concurrent op dit gebied iets toegeven.

De bekleding voelt prettig aan en het windgeruis blijft goed binnen de perken. Het verblijf aan boord van deze Fiat mag bepaald aangenaam genoemd worden, als men daarbij de grootte-klasse van de wagen in aanmerking neemt.

Interieur, exterieur

Het interieur verradt de - goede - Italiaanse smaak, die niet altijd op de eerste plaats wordt geleid door een hang naar functionaliteit. Sommige knopjes en schuifjes zijn niet op het eerste gezicht duidelijk of handig, andere dingen daarentegen juist wel. Zo bijvoorbeeld het dashboard, dat op een overzichtelijke manier alle informatie geeft die men wenst. Alleen het oliedrukmeterje had daarbij best wat duidelijker betrokken kunnen worden. Verwarming en ventilatie zijn ruim voldoende en de achterste zijruiten kunnen opengeklapt worden. De afwerking is niet super-netjes, maar best charmant voor wie ervan houdt. De kofferruimte is ruim voldoende voor een wagen van dit concept en goed toegankelijk door de derde deur. De instap naar de achterbank is mede door de naar voren schuivende voorzetels prima.

De overzichtelijkheid is niet geweldig door de weglappende vorm van de wagen. Parkeren vraagt dus enige gewenning. Het uitzicht is redelijk, met niet verbluffend werkende wissers op de voorruit. De achterruitwisser is standaard, evenals de sproeier op die ruit. De wissers kennen slechts één snelheid en een intervalstand. De wagen heeft aan één sleutel genoeg, voor wie de tankdop wil afsluiten is een extra (zwarte; in verband met de dieselolie!) sleutel erbij geleverd.

Accessoires

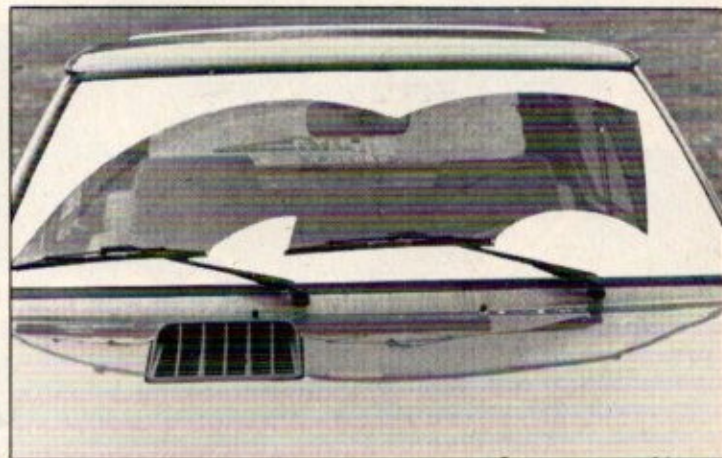
De wagen is zeer compleet uitgerust, zonder speelgoed dat je toch zelden of nooit gebruikt.

Opvallend is de typische Fiat-plaats voor een fles of thermosfles even voor de pook. De bergruimte binnenin valt mee, die van het dashboardkastje (niet afsluitbaar) valt erg tegen. Verder zit alles drop en dran, terwijl overdaad terecht werd geweerd.

Conclusie

De prijs van f 18.745,- (in wat luxueuze uitvoering) wordt natuurlijk onmiddellijk vergeleken met die van de Volkswagen Golf GLD, die momenteel f 20.579,- moet opbrengen. Dit prijsvoordeel spreekt boekdelen voor de Fiat, die echter ook een paar tekortkomingen heeft. De besturing en de zitpositie zijn niet optimaal, maar de passagiers hebben het erg goed in de Ritmo Diesel. Zo ook degenen die de Italiaanse stijl weet te waarderen, een typische Fiat stijl die een beetje eigenzinnig en daardoor best charmant genoemd mag worden. Of de Ritmo Diesel echt populair wordt bij de kilometervreters, daar zetten we voorlopig nog even een vraagteken bij.

Ric van Kempen



MOTOR

plaatsing	voor
bouwwijze	lijn
cilinderdial	4
cilinderinhoud	1714 cm ³
boring	83 mm
slag	79,2 mm
compr. verhouding	20,0 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	40,5 kW (55 DIN/pk) bij 4500 t/min ⁻¹
specifiek vermogen	23,6 kW (32,1 DIN/pk) liter
max. vermogen (rollenbank)	32 kW (44 pk) bij 4500 min ⁻¹
specifieke massa (rollenbank-leeg)	29,6 kg/kW (21,5 kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 pers. + bagage)	(34,6 kg/kW (25,1 kg/pk)
max. koppel (fabrieksopgave)	98 Nm (10,0 mkg) bij 3500 min ⁻¹
trekkracht aan de wielen (rollenbank)	83 Nm (8,5 mkg) bij 3000 min ⁻¹
topsnelheid volgens fabrieksopgave	140 km/h
topsnelheid gemeten	138 km/h
koeling	vloeistof - gesloten
nokkenas	1 - bovenliggend
nokkenasaandrijving	getande riem
krukaslagers	5
inspuiting	mechanische merk Bosch type Restatie-pomp
brandstof	dieselolie
dynamo	wisselstroom, vermogen 740 Watt/max. stroomsterkte 55 A
batterij	12 volt
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietijzer
materiaal kop	lichtmetaal

TRANSMISSIE

aandrijving	voor
plaats versnellingsbak	voor, naast de motor
type gangwissel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverhoudingen:	
1e versnelling	3,583 op 1
2e versnelling	2,235 op 1
3e versnelling	1,454 op 1
4e versnelling	1,042 op 1
5e versnelling	0,863 op 1
achterruit	3,714 op 1
differentieel	4,077 op 1
sperdifferentieel	nee

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	2 + 3e deur
voorwielophanging	onafhankelijk McPherson
achterwielophanging	onafhankelijk met dwarse bladveer
schokdempers	telescoop-dempers rondom
torsiestabilisator	voor + achter
remmen	schijven voor trommels achter
rembevestiging	ja
remdrukbeugler	ja
achterwielen	ja
gescheiden circuits	voor en achter
parkeerrem	op achterwielen handbediend

plaats parkeerrembediening	op vloer centraal
velgmaat	4,5 B - 13''
bandenmaat	155 SR 13 radiaal
bandenmerk	diverse (o.a. Goodyear, Pirelli)
besturing	landheugel
stuurbevestiging	nee
totaal aantal stuurwielomw. links/rechts	4
diameter stuurwiel	38,5 cm

MATEN/GEWICHTEN

lengte	393,7 cm
breedte	165,0 cm
hoogte (onbelast)	140,0 cm
wielbasis	244,8 cm
spoorbreedte voor	140,9 cm
spoorbreedte achter	141,0 cm
bodemvrijheid	25 cm
draaicirkel koetswerk	10,7 meter
draaicirkel wielen	10,4 meter
bumperhoogte voor	37 cm
bumperhoogte achter	50 cm
massa leeg	948 kg
max. toelaatb. totaal massa	1400 kg
max. belasting vooras	780 kg
max. belasting achteras	700 kg
max. toegestane daklast	80 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	470 kg
max. massa aanhanger (geremd)	1030 kg
inh. brandstoftank	50 l
inh. motorcarter met filter	4,4 l
inh. versnellingsbak	3,35 l
inh. differentieel	3,35 l
inh. koelsysteem	8,9 l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	54 cm
lengte zitvlak	51 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	67 cm
afstand zitvlak-dak	85 cm
wagenbreedte schouderhoogte	142 cm
min. en max. afstand rugleuning gaspedaal (over zitting gemeten)	89 cm en 102 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	31 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	123 cm
lengte zitvlak	48 cm
hoogte rugleuning	54 cm
afstand zitvlak-dak	86 cm
wagenbreedte schouderhoogte	139 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten	66 cm en 91 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	35 cm
Bagageruimte:	
lengte	73 cm
breedte	123 cm
hoogte	50 cm
tilhoogte	77 cm
reserwiel	vóór onder motorkap

SERVICE/ONDERHOUD

motorolie verversen	7500 km of 6 mnd.
type motorolie	SAE 30 W 20
versnellingsbakolie verversen	30.000 km
type versnellingsbakolie	SAE 90

doorsmeren	7500 km
aantal smeerpunten	geen
servicebeurten	15.000 km met diagnose
standaardprijs diagnose	afhankelijk v/d km-stand 1 - 3,5 uur
standaardprijs servicebeurt	afhankelijk v/d km-stand 1 - 3,5 uur
garantie	12 mnd. km onbeperkt
prijs incl. BTW van een:	
complete uitlaat	f 313,76
achterste pot	f 169,92
koppelingsplaat	f 100,30
drukgroep	f 135,70
oliefilter	f 32,69
schokdemper voor	f 139,24
schokdemper achter	f 142,78
radiateur	f 236,-
thermostaat	f 72,57
voorrui	f 298,54
ventilatorriem	f 12,39
ruitwischerblad	f 14,87
stel banden	f 552,24
set remvoeringen/blokken	f 25,96

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achterruitverwarming	ja
getint glas	nee
choke	n.v.t.
neerklapbare achterbank	ja
halogeen dimlicht	nee
extra lampen voor	nee
achterruitlampen	ja
mistachterlicht	ja, twee
hoofdsteunen voor	ja, wel verstelbaar
hoofdsteunen achter	nee
rugleuningverstelling	ja
tankslot	ja
stootrand	bumpers (PVC)
sleeppoo	voor en achter
verstelbaar stuurwiel	nee
toerenteller	nee
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
ampèremeter	nee
oliedrukmeter	ja
vacuümmeter	nee
koelvloeistof - temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
uurwerk	ja
verklikkerlampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	nee
motortemperatuur	ja
licht	ja
grootlicht	ja
mistverlichting	ja, achter
handrem	ja
remconditie	ja
brandstofreserve	ja
achterruitverwarming	ja
ruitesproeier	elektrisch
wissersnelheden	1
intervalschakelaar	ja
wis-wasschakelaar	nee
tipcontact	nee
achterruitwischer	ja
achterruijsproeier	ja
koplampwischer/sproeiers	nee
snelheden aanjager	3
dimspiegel	ja
kleerhaken	3
asbakken	3
tassen rugleuning	nee
aanstekker	ja
handschoenenkastje	met deksel niet afsluitbaar

dashboardverlichting	regelbaar	nee
portiertassen	links en rechts	met opbergvak
middenconsole	met opbergvak	
bergruimte onder dashboard	nee	
radio standaard	nee	
cassette recorder standaard	nee	
inbouwruimte voor radio	ja, voorbedraad	
antenne standaard	nee	
beste plaats antenne	dak	
rechter buitenspiegel	nee	
van binnenuit verstelbare buitenspiegel	nee	
zonnekleppen zijdelings wendbaar	ja	
make-up spiegel	in rechter-zonneklep	
binnenverlichting met portierschakelaar	ja	
dashboardasbak verlicht	nee	
elektrische ruitbed.	nee	
tochtruiten uitstelbaar	nee	
achterzijruiten uitstelbaar	uitstelbaar	
gordels voor	driepunts, rol	
gordels achter	nee	
handgrepen voor passagiers	3	
armleuningen	4	
centrale deurvergrendeling	nee	
kindersloten op achterportieren	n.v.t.	

KOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 576,- per jaar
WA + casco verzekering	van f 1.675,- tot f 1.750,- per jaar
WA-verzekering	van f 700,- tot f 725,- per jaar

PRIJZEN

catalogusprijs	f 18.745,-
afleveringskosten	f 325,-

OVERIGE MODELLEN

ND 3-deurs	f 16.995,-
LD 3-deurs	f 17.595,-
LD 5-deurs	f 18.445,-
CLD 5-deurs	f 19.595,-

IMPORTEUR

Leonard Lang BV
Daniel Goedkoopstraat 9
1096 BD Amsterdam
tel. 020-924888

Enkele FIAT-dealers

automobilbedrijf

STADSPARKDealer voor Groningen,
Haren e.o.**FIAT**GRONINGEN
Hoornsediep 89
Tel. 050-255129**FIAT****GARAGE
W.J.J. BEUKEN**Emmalaan 20 -
6301 GR Valkenburg (L.)
Telefoon 04406-12089

Fiat en Autobianchi-dealer voor Breda e.o.

AUTOBEDRIJF STAAL**FIAT**BREDA
Ginnekenweg 269
Tel. 076-650250DEALER VOOR TILBURG
E.O.**FIAT****AUTONELLEN**RINGBAAN WEST
HART VAN BRABANTLAAN
TILBURG
TELEFOON 013-681911* - 681912

DEALER VOOR

FIATLANCIA
AUTOBIANCHI**J. v. WIRDUM
B.V.**Stationsweg 113
Ede.
Tel. 08380-14255.**FIAT**Het Autobedrijf
door de jaren heen:**BROEDELET
ZEIST**Tachtig jaar jong
FIAT sinds 1908ZEIST
1e Dorpsstraat 16-22
Tel. 03404-13444Dealer
voorOoststellingwerf
**AUTOBEDRIJF
DE FRIESE GRENS**
A. v. d. Schoot**FIAT**Vaart ZZ 36
8426 AD APPELSCHA
Tel. 05162-1429

automobilbedrijven

BEEKMAN HAARLEM B.V.

HAARLEM, Wagenweg 72, tel. 023-319306

FIAT - en

specialisten

**Leonard
Lang b.v.****AMSTERDAM**Showrooms: Daniël Goedkoopstraat 13
Industriegebied Amstel, Tel. 020-93 69 35
EUTERPE GARAGE Gerrit v. d. Veenstraat, Tel. 020-73 88 11**EINDHOVEN**Showroom en occasionhal: Pisanostaat 49, Tel. 040-43 38 87
Kantoren en werkplaats: Keizer K.-singel 57, Tel. 040-51 84 02**ENSCHEDÉ**

Showroom: Wooldriksweg 166, Tel. 053-32 36 37

HENGÉLO

Showroom: Deldenerstraat 42, Tel. 05400-2 46 45

NIJMEGÉN

Showroom: Hertogplein, Tel. 080-22 82 16

LEEUWARDEN

Showroom: Uiterdijksterweg 2, Tel. 05100-2 24 46

LANGAUTO DEN HAAG

Showroom: Spaarwaterstraat 184, Tel. 070-85 53 05

GARAGE FONGERS B.V. GRONINGEN

Showroom: Hereweg 122, Tel. 050-25 58 33

FIATDE
BLIJDE
RIJDERS