

RIJ-IMPRESSIE



Fiat Ritmo 75 CL

door: Fred van der Vlugt

Overdruk uit diverse publikaties met een totaal oplaat van 4,2 miljoen.

FIAT

WWW.TRANSRITMO.NL

RIJ-IMPRESSIE

Fiat Ritmo

75 CL

door: Fred van der Vlugt



Enigszins bezorgd over de dalende verkooptrend op de Europese markt, kondigde Fiat verleden jaar aan in de komende vijf jaren (1978-1982), vier totaal nieuwe modellen op de markt te zullen brengen.

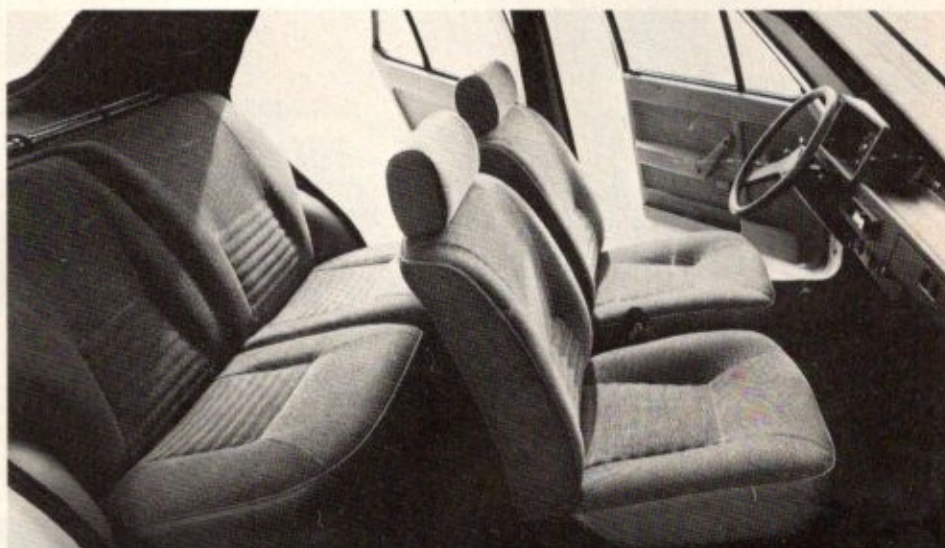
Eerste nieuwigheid: de Fiat Ritmo, een model waaraan vier jaar voorbereidend werd gewerkt, waaraan 70 prototypen voorafgingen, waarmee 1½ miljoen testkilometers werden gereden, waaraan 1200 technici, ontwerpers en ingenieurs hebben gewerkt en waarvoor een geheel nieuwe, volautomatische carrosseriefabriek werd gebouwd. Investeringskosten: zo rond de 750 miljoen gulden, geen wonder dan ook, dat Fiat bijzonder veel vertrouwen heeft in de nieuwe wagen en er veel van verwacht. In deze middenklasse is de concurrentie moordend en schreeuwen fabrikanten om het hardst, dat hun model het meest eigentijds of het meest eigenwijs is. Wel, als er werkelijk sprake is van een nieuwe auto met een absoluut 'eigen' gezicht, dan is het de Ritmo wel.

Vormgeving en uitvoering

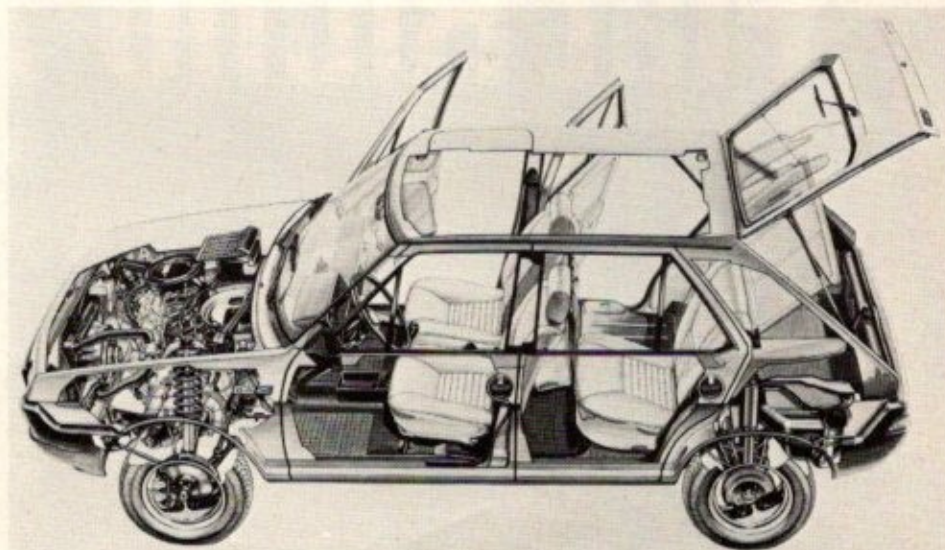
Een schoonheid is die nieuwe Ritmo niet, maar wél een opvallende verschijning, die bijzonder veel bekijks trok bij de Italianen in wier land we de wagen uitgebreid beproefden. Het is eigenlijk een verademing te constateren, dat er toch nog stylisten en fabrikanten bestaan, die zich in deze klasse automobielen distantiëren van de uniforme carrosseriebouw uit de laatste jaren, waardoor bijvoorbeeld een VW Golf, een Ford Fiesta of een Simca Horizon haast niet meer uit elkaar te houden zijn! De Ritmo ziet er compact uit, maar is toch 23 cm langer dan de Golf. Enerzijds als gevolg van de kunststof bumpers aan vóór- en achterzijde, die schokabsorberend zijn en bij een stoot tot 6 km/uur slechts vervormen en niet beschadigen, anderzijds door een grotere wielbasis (245 cm) waardoor meer binnenuimte kon worden gecreëerd. Ter vergelijking: de Ritmo is ook 4 cm breder dan de VW Golf. Markante

details aan de buitenzijde zijn ook de hoekige lijnen van de carrosserie en de merkwaardige styling van de wielvelgen. Het ruimte effect dat door de langere wielbasis en gebogen portieren kon worden gerealiseerd is binnenin goed merkbaar. Vóórin een comfortabele zit op - voor het

eerst bij Fiat in deze klasse - brede, goed gevormde stoelen, standaard voorzien van hoofdsteunen. Die stoelen zijn bovendien goed verstelbaar en hebben een rugleuning die op eenvoudige manier trapsgewijs tot in de slaapstand kan worden neergeklapt. Ook achterpassagiers, die er in een wagen



Vóórin een comfortabele zit op brede, goed gevormde stoelen, standaard voorzien van hoofdsteunen. Ook achterpassagiers hebben beslist niets te klagen.



Deze 'doorkijk' geeft veel informatie over de nieuwe Ritmo.

in deze klasse nog wel eens bekaaid afkomen, hebben beslist niets te klagen. Weliswaar niet overdreven veel ruimte voor de benen, maar zeker voldoende hoofdruimte voor lange mensen en ook een toereikend brede bank voor twee volwassenen. Een aardig 'comfort-extra' voor de achterpassagiers vormen de speciaal aan beide zijden in de achterstijl ingebouwde leeslampjes.

Van de drie versies die Fiat van de Ritmo op de markt brengt, de 60, 65 en 75 (de typeaanduiding geeft het vermogen in PK's aan) krijgt Nederland slechts de Ritmo 65 en 75 in twee- of vierdeurs uitvoering (plus de grote openslaande achterklep) als L (luxe) of CL (Comfort-luxe). Onze test betrof de Ritmo 75CL, voorlopig het topmodel van de serie, standaard voorzien van een vijf versnellingsbak.

Wellicht het meest opvallende aan de nieuwe Ritmo is de vergaande toepassing van kunststof. Dat is niet alleen aan de buitenzijde zichtbaar, maar vóóral in de wagen. Dashboard, portierpanelen, stuurwiel, bedieningshandles, kofferinterieur, versnellingshandle, deurkrukken, raamzwenfels, alles is van kunststof. Men

mag eigenlijk gerust stellen, dat de naamsaanduiding 'stalen monster' met de komst van de Ritmo definitief tot het verleden is gaan behoren.

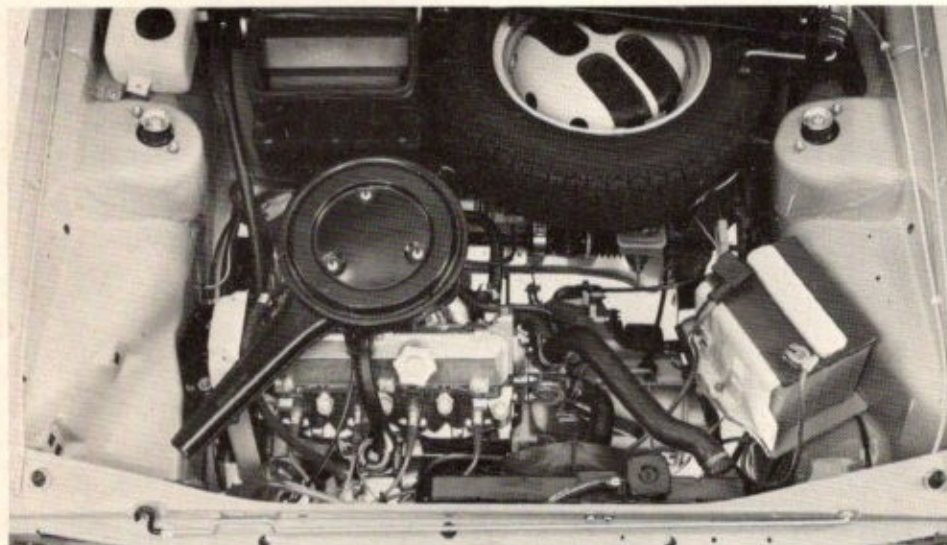
En dat stemt toch wel een beetje weemoedig want wie bijvoorbeeld het - overigens keurig net afgewerkte - dashboard van de Ritmo bekijkt kan niet anders dan toegeven, dat met de komst van de kunststofmassaproductie veel van de persoonlijke charme van een auto verloren is gegaan. Het instrumentenpaneel van de Ritmo is goed overzichtelijk recht voor de bestuurder geplaatst en omvat naast een snelheidsmeter en een toerenteller twee panelen met controlelichten. Een duidelijk afleesbaar kwartsklokje is centraal op het dashboard geplaatst. De schakelaars voor het licht zijn wat ingewikkeld te bedienen, terwijl we het persoonlijk enigszins hinderlijk vonden, dat de bedieningshandles voor richtingaanwijzers en grootlichtschakeling links naast het stuurwiel zó dicht bij elkaar zijn geplaatst, dat men soms de ene, soms de andere pakt. Centraal onder het dashboard is het bedieningspaneel voor verwarmings- en ventilatiesysteem. De capaciteit daarvan is

voldoende, maar vraagt daarvoor wel veel assistentie van de blower.

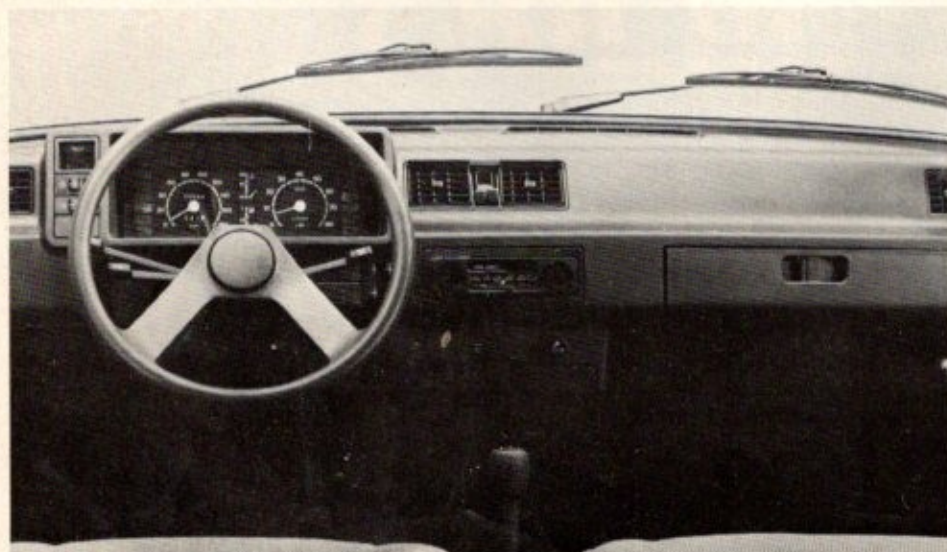
De Ritmo is een auto die opvallend stil is, omdat Fiat er een maximum aan geluid-dempend materiaal in heeft verwerkt, ja zelfs aan onderstel en carrosserie een groot aantal rubber ophangelementen heeft toegevoegd om trillingen en weggeruis tot een minimum te beperken.

Een enkele détailopmerking: de Ritmo heeft een zeer apart gestyleerde, van binnenuit verstelbare buitenspiegel, maar die spiegel geeft niet voldoende oplossing voor een flinke dode hoek aan de achterzijde. Trouwens, tochtuitjes aan de voorzijde kunnen best weggelaten worden, als ze toch niet open kunnen, al betekent dat natuurlijk wél een duurder constructie. Maar een brede stijl tussen zij- en tochtruit, die het uitzicht via de buitenspiegel doormidden snijdt, is natuurlijk ook niet functioneel.

Wél functioneel daarentegen is weer de kofferruimte van deze nieuwe wagen. Gemakkelijk bereikbaar via de wijd-openslaande achterklep biedt de Ritmo een bagagecompartiment van 370 dm³, waarin een flink aantal koffers en tassen kan worden opgeborgen. Handig daarbij zijn de alternatieve mogelijkheden die deze wagen biedt voor het scheppen van meer bagageruimte: naar wens kan de leuning van één of twee achterzitplaatsen naar beneden worden geklapt, waardoor resp. 885 dm³ en 1250 dm³ laadruimte beschikbaar komt.



Dwars voorin ligt in deze uitvoering de 75 pk 1498 cc motor, een opgeboorde versie van de 1,3 liter uit de Fiat 128.



Een keurig net afgewerkt dashboard met een goed overzichtelijk instrumentenpaneel.

Motor en prestaties

Dwars vóórin en met aandrijving op de voorwielen is een oude vertrouwde Fiat motor te vinden. Een vier cilinder met bovenliggende nokkenas, in de 65 PK uitvoering gelijk aan de 1301 cc uit de 128, in de 75 PK een tot 1498 cc opgeboorde versie van diezelfde krachtbron.

Wat die motoren betreft is Fiat dus duidelijk op zeker gegaan, want de 128 motor heeft in het verleden bewezen uiterst betrouwbaar, levendig en zuinig te zijn. Wijzigingen in de Ritmo versies zijn een nieuwe carburateur, een ander luchtfilter en een veranderd dubbel uitlaatspruitstuk. De 1498 cc levert met een compressieverhouding van 1 op 9,0 (dus wel super gebruiken) 75 PK (55 kW) bij 5800 t/m. Dat vermogen is ruim voldoende om de wagen uit te rusten met een 5-versnellingsbak, terwijl een automaat als extra beschikbaar is. Zoals gezegd een levendig motortje met een goede acceleratie en een zeer respectabele topsnelheid. Wij noteerden een acceleratietijd van stilstand tot 100 km/uur in exact 14 seconden, terwijl de topsnelheid ruim 154 echte km/uur bedroeg in de 5e versnelling en zelfs 159 km/uur in de 4e. Opvallend is de geruisloosheid van deze motor ook op hoge toeren. Dat het geluid in de wagen relatief weinig doordringt is overigens ook te danken aan de toepassing van veel isolerend materiaal en de vrijwel

trillingvrije ophanging van de motor door middel van rubber blokken. Voor een bijna anderhalve liter motor is het brandstofverbruik van de Ritmo 75 CL zeker gunstig te noemen. Natuurlijk kan men op de grote weg het voordeel van de 5e versnelling duidelijk benutten: wie constant 120 km/uur in deze overdrive rijdt profiteert niet alleen van een comfortabel, rustig rijgedrag maar kan rekenen op een doorsnee verbruik bij die snelheid van 1 op 11,6. Bij 100 km/uur kan het uiteraard zuiniger: 1 op 14,8. In de stad moet men rekenen op een gemiddelde van 1 op 9,3. Het totaal gemiddeld testverbruik tijdens onze rijproef bedroeg 1 op 11,4, waarbij in het parcours zowel bebouwde kommen, landwegen en autosnelwegen waren opgenomen. Een verbruik dat de Ritmo 75 rijder gerust als doorsnee kan aanhouden.

Rij-eigenschappen

De onderstel constructie van de Ritmo is even simpel als doordacht. Uiteraard heeft Fiat bij deze voorwielaangedreven wagen aan de voorzijde McPherson vering toegepast. Achteraan verzorgt een dubbele bladveer overdwars de vering, terwijl de wielen onafhankelijk zijn opgehangen aan draagarmen. Telescopische schokdempers completeren het achterste veersysteem, waarbij de bladveer nog eens extra als stabilisatorstang fungeert. De wegligging is zonder meer uitstekend. De wagen is zeer neutraal gestuurd, vertoont als voorwielaandrijver slechts bij extreme situaties in zeer snel genomen bochten een lichte neiging tot onderstuur, maar corrigeert al direct bij gas loslaten. Vering en schokdemping zijn zonder meer

goed, maar wellicht dat wat sportief aangelegde rijders die vering iets te week vinden. Duidelijk heeft men bij Fiat een compromis gezocht tussen goede wegligging, de mogelijkheid tot een sportieve rijstijl en een hoge mate van comfort. Persoonlijk gaven we er de voorkeur aan, de bandenspanning iets te verhogen (zo'n 0,1 tot 0,2 atm.), waardoor de besturing lichter werd, de aandrijving op de voorwielen – die toch merkbaar was – minder gevoelig werd en het wat hinderlijk gepiep van de banden in snelle bochten, geheel verdween. Blijft natuurlijk een kwestie van smaak en rijstijl. Ten slotte een enkel woord over de remmen. De Ritmo heeft bekrachtigde schijfremmen aan de voorzijde, trommels achter en een remkrachtbegrenzer op de achterwielen. Het systeem werkt uitstekend, de pedaaldruk is licht en de remmen zijn goed doseerbaar. Bij een paniekstop met een snelheid van 80 km/uur kwam de 870 kg wegende wagen binnen 22 meter tot stilstand. De remmen vertoonden ook bij veelvuldig gebruik geen fading, de remweg bleef kaarsrecht. Resumerend kan gezegd worden, dat Fiat

met de Ritmo ongetwijfeld een nieuwe sterke troef in deze middenklasse heeft. Een auto waarin men zich heel gauw thuis voelt, die gemakkelijk en probleemloos te rijden is, die over uitstekende rij-eigenschappen beschikt en vóór alles duidelijk een eigen karakter en een eigen stijl bezit. Met bovendien een gunstige prijsstelling:

- 65 L 3drs. f 12.970,—
- 65 L 5drs. f 13.720,—
- 65CL 3drs. f 14.220,—
- 65CL 5drs. f 14.970,—
- 75CL 5v.3drs. f 15.230,—
- 75CL 5v.5drs. f 15.980,—
- 75CL Autom. tegen meerprijs

Vaste afleveringskosten f 225,—. Alle prijzen inkl. BTW. Prijswijzigingen voorbehouden.

Importeur: **FIAT**
Leonard Lang b.v.
Daniel Goedkoopstraat 9,
1096 BD Amsterdam,
Tel. 020 - 92 48 88

Uw dealer:

