

ONLINEARCHIEF  
VOOR ABONNEES

IJSJESAUTO

# VOLKSWAGEN KARMANN GHIA



FB-JG-83



**EVEN KENNISMAKEN**  
FIAT RITMO 60 CL (1978)

- TECHNIEK: ONDERSTEL, DEEL 4 • MUSEUM COLLECTIE ERKRATH • WAAR GEBEURD: MOËS, TOYOTA, WOLSELEY, PEUGEOT, ALFA ROMEO, PORSCHE
- VEILING: VDI AUCTIONS • NIEUWS • EVENEMENTEN • AGENDA •

REPLICA OLTCIT AXEL (1985)

HISTORIE TOUR DE FRANCE

ACHTER DE SCHERMEN MUSTANG GARAGE





www.transitindo.nl

Fiat Ritmo in Rame Metallic ademt  
jaren zeventig uit alle poriën

# Opgetrokken wenkbrauwen



Hoe vat je de complete jaren zeventig in één auto samen? Hier staat hij: een Fiat Ritmo in Rame Metallic. Eentje van de eerste generatie, die voor opgetrokken wenkbrauwen zorgt en ze zelf ook heeft. In retrospectief gezien een stilistisch meesterwerk van Sergio Sartorelli, maar toentertijd dacht lang niet iedereen er zo over. Soms moeten dingen rijpen tot nostalgie.



De glazen zullen thuis wel hebben gerinkeld toen Sartorelli uit de krant vernam dat de Ritmo in 1982 resoluut door de kaasschaaf was gehaald, vier jaar nadat de ontwerper zijn visitekaartje afleverde. Kom niet aan de creaties van een trotse Italiaanse kunstenaar, want dan kletteren er vuisten op tafel. Toen een begrijpelijke stap van Fiat, door de bril van nu bekeken een doodzonde: het markante design normaliseren om een bredere doelgroep aan te spreken. Minder mensen afstoten, zo kun je het ook formuleren. De bumpers zakten in elkaar tot het niveau van de regerende middelmaat, de compenseerende richtingaanwijzers ten spijt, terwijl de koplampen voortaan braafjes meeliepen met de bovengrens van de grille en de spleetogen aan de achterzijde zich wijd opensperden, alsof ze verbaasd naar de concurrentie staarden met een blik van: "Verhip, nu horen we er ineens bij!" Nog eens drie jaar later snoeide Fiat de schelpvormige portiergrepen weg en toen was het wel zo'n beetje gedaan met het karakter, met de brutaliteit van de jaren zeventig, die de vrijevochten generatie van dat decennium zo mooi symboliseerde. Gelukkig deed opvolger Tipo in 1988

weer een beetje eigenzinnig, wat opnieuw geen hond begreep. Terwijl het polariserende design de hard oordelende mensheid in twee kampen verdeelde knutselden emotieloze robots in Turijn de Ritmo's onverstoortbaar in elkaar. Brave borsten en noeste werkers, die zonder enig compliment van de voorman hun ding deden, nimmer in staking sloegen en zelfs bij een heersende griepedemie geen krimp gaven. De stalen lichamen maakten zich dus ook niet te sappel over het feit dat ze hun minutieuze inspanningen eigenlijk een beetje voor de kat z'n viool verrichtten, aangezien Fiat uitstekende besparingsmogelijkheden zag op het vlak van roestpreventie. Konden de geachte klanten in 1982 mooi weer een nieuwe Ritmo aanschaffen, grondig opgefrist en klaar om zich naar het leven van de strakke en cleane jaren tachtig te schikken. Juist de oerversies zijn nu nagenoeg allemaal van de aardbodem verdwenen en zelfs op sloperijen opgegaan in de natuur, met opgetrokken wenkbrauwen en al. Zouden ze daar nou geen kramp van hebben gekregen?

Ga, met dat alles in het achterhoofd, als redactie maar eens weerstand bieden aan

een Ritmo 60 CL in een kleur die zo hard 'jaren zeventig' schreeuwt dat ze het zelfs vanaf de maan moeten kunnen zien. Hij resideert bij Kaeve Cars in Uden, waar Arno Heirath als hoofd van de inkoopdivisie heel sterk zijn persoonlijke voorkeur liet gelden. Met een verlekkerde blik staart hij naar de klokgave Fiat. "Van hetzelfde bouwjaar als ik - 1978 - en in de ultieme kleur: Rame Metallic. Een klant van ons toonde me wat foto's van zijn collectie en die Fiat trok onmiddellijk mijn aandacht; hij sprong eruit. Eigenlijk was hij niet te koop, maar na enig aandringen kreeg ik het toch voor elkaar." Thuis hoeft Heirath er niet mee aan te komen. "Mijn vrouw vindt die Ritmo spuuglelijk en weigert om naast mij plaats te nemen. Niet dat ik er nou zelf mee ga rijden, want met nog geen 20.000 kilometer op de klok vind ik dat zonde." Begrijpelijk, maar begint het dan niet te knagen nu de auto deel uitmaakt van de handelsvoorraad? "Stiekem hoop ik natuurlijk dat niemand hem koopt. In ieder geval vragen we er goed geld voor." Vijftien mille, riant het dubbele van de nieuwprijs, maar in het licht van alle inflatie bezien niet eens gek voor zo'n smetteloos exemplaar. Sorry, Arno.



**1:** Getint glas, een optie, hield de vernietigende invloed van uv-licht op de originele bekleding niet tegen. **2:** Grappig hoe de koplampen de motorkap en bumper lijken weg te duwen om naar buiten te kunnen kijken. **3:** Fantastisch geïntegreerde buitenspiegel, die een fractie bijdraagt aan de luchtweerstandscoefficiënt van 0,38. **4:** Een uitgesproken voorbeeld van hoe je vorm en functie perfect laat samensmelten. **5:** Fiat, het merk van de felgekleurde distributiedeksels.



Overigens zul je in oude Nederlandse specificatielijsten tevergeefs zoeken naar een Ritmo in de 60 CL-uitvoering. Typisch een geval voor de Italiaanse markt, waar hij op 27 oktober 1978 werd afgeleverd, zeer kort na de lancering op de Autosalon van Turijn. Het petieterigste motortje, gunstig in het lokale belastingklimaat, maar wel een uitrusting die de verwende automobilist kon behagen. Dat moeten we dan wel in het perspectief van de tijd en de klasse zien, want in de veeleisende maatschappij van nu zouden consumenten smalen om stoere wielen met zwarte inleg, een afsluitbare tankdop, een sproeier bij de wisser op de achterraut, een aanjager met drie trappen, een koelwatertemperatuurmeter, een dagteller, een kwartsklokje, een aansteker, een zachter stuur, leeslampjes in de C-stijlen, tapijt onder de schoenzolen en luxe stoffen bekleding. Die laatste schittert hier door afwezigheid, ongetwijfeld ten prooi gevallen aan de elementen. Preciezer gezegd: aan de zon, die samen met de gebruikers de uiterste rek in het materiaal opzoekt. Dat materiaal ga je natuurlijk nergens meer op de rol vinden, vandaar dat de vorige eigenaar ervoor koos het meubilair in stemmig bruin skai te laten





1: Je kunt je amper voorstellen dat deze cockpit bij een Ritmo hoort. 2: Merkwaardig genoeg geen hoofdsteunen voorin; waren die in Italië wellicht niet standaard? 3: Skal zat wel in de L-modellen, niet in de CL. 4: Zo schenk je een auto heel eenvoudig een paar extra metertjes, een symbool van luxe indertijd. 5: Wat is nou aan en wat is uit? 6: Het rechter achterlicht draagt een achteruitrijlamp, het linker een mistlamp, wat in Engeland (waar het model Strada heet) omgekeerd is.



#### Technische specificaties

Motor	vloeistofgekoelde 4-cilinder-in-lijn, bovenliggende nokkenas, 8 kleppen
Inhoud	1116 cm <sup>3</sup>
Carburateur	Weber 32 ICEV 21-carburateur
Vermogen	60 pk bij 5800 tpm
Transmissie	handgeschakelde 4-bak
Aandrijving	voorwielen
Ophanging	vóór McPherson, schroefveren, stabilisator achter enkele draagarmen, dwarse bladveer
Remmen	vóór schijven achter trommels
L x b x h	394 x 165 x 140 cm
Gewicht	841 kg
Topsnelheid	145 km/h
Verbruik	8,7 l/100 km

hullen, fraai in balans met de eendelige deurpanelen. De zwarte biezen hadden voor ons dan weer niet gehoeven.

Je blijft details ontdekken in het krachtige, eigenzinnige werk van Sergio Sartorelli, overigens óók de geestelijk vader van de bloedmooie Fiat 2300 S Coupé, de excentriek Volkswagen Karmann Ghia Typ 34 en de gestrekte Ford OSI 20M TS. Ook weer uitgesproken Italiaans is een terugkerend thema, in dit geval afgeschuinde hoeken. We geven geen verdere hints: ga maar op zoek en tel ze. Halen we de designevolutie van de jaren tachtig erbij, dan mogen we de Ritmo uit het eind van het voorgaande decennium een zeer progressief ontwerp noemen. Kunststof schildbumpers (oké, eerder al toegepast op de Renault 5), zwarte raamlijsten en dito B-stijlen zouden al gauw de norm gaan bepalen, ten koste van alle chroomwerk. Nostalgie wenen daar nog altijd om. Geen Nederlandse klant die nog overwoog om zijn CL bij de firma Graku een paar pittige lichtmetalen wielen te laten aanmeten, want Fiat voerde zelf een fraai kunststukje in staal op, dat met zijn vier zwarte streken op snelheid een psychedelisch effect veroorzaakt. OCD-patiënten die het beste gedijen bij absolute symmetrie worden helemaal krankjorum van de Ritmo, die met zijn grille en achterlichtclusters elk even-

wicht tussen links en rechts overhoop gooit. Het spijt ons zeer om het zo cru te moeten stellen, maar wat valt de leefomgeving tegen zodra je aan boord kruipt. Na het bestuderen van alle rare fratsen aan de buitenkant stap je met een hyperend verwachtingspatroon in, om plaats te nemen achter een sobere doos met fantasieloze instrumenten. Waren Sartorelli en zijn team nou helemaal creatief leeggelopen op het exterieur? Het heeft er alle schijn van. Met hun laatste sprankje beroeps-eer gooiden ze er nog een paar grappige elementen tegenaan, namelijk een serie rode en groene knoppen voor onder meer de verlichting en heuse metertjes om de instellingen van het kachel-ventilatiesysteem te duiden. Een paar lichtpuntjes temidden van een tamelijk doolie boel. Gelukkig toont de Ritmo zich wel van een gezinsvriendelijke kant met volop plaatsaanbod, een heel fatsoenlijke zitkwaliteit op alle posities en - onlosmakelijk verbonden met een hatchback - een neerklappbare achterbank. Niet zo'n armoedig systeem als tegenwoordig, waarbij je je bagage tegen de berg op moet duwen, maar nog optimaal uitgedokterd met zowel een kantelbare zitting als rugleuning. Dáár heb je wat aan als je een kinderfiets of -ledikantje bij de kringloop gaat scoren. Dat fenomeen begon net te ontkiemen in de Ritmo-tijd.

Met zwaardere broeders als de 65 (C)L, de 75 CL, de 85 S, de 105 TC en de 125 TC Abarth in het gamma bungelen de 60 L en 60 CL aan de onderkant van het gamma, in pretentieloos gezelschap van de Diesel met 55 pk. In Nederland red je het nog wel als je de 60 paardjes hard met de zweep slaat, maar hoe ging dat in vredesnaam in de Toscaanse heuvels of in de Dolomieten? Zuchtend en steunend naar boven, terwijl je driftig zit te poken met de hakerig en onnauwkeurig schakelende vierbak en nerveus de koelwaterthermometer in de gaten houdt. Italiaans temperament is ver te zoeken, tenzij je het 1100-torretje flink op zijn pin trapt en doorjaagt in de toeren. In deze configuratie verdient het onderstel de kwalificatie 'overbemeten', want het heeft alle reserves in zich om lekker stoeien met een rianter gemotoriseerde versie mogelijk te maken. Ach, wat boeit het? Hoeveel kilometers zou je nog willen vreten in een auto die vooral excelleert in het opwekken van oude sentimenten? Pure kunst, competent genoeg om op zijn oude dag de show te stelen tijdens evenementen, in een museum of tussen de exoten bij Kaeve Cars in de showroom. Daar worden je ogen als door een magneet naar de Fiat Ritmo toe getrokken. Wie had dat ooit kunnen denken? | Met dank aan Kaeve Cars, Uden

