

DERVADER
Porsche Typ 64



JENSEN
Sleutelen aan
Interceptors



KLOKJE ROND
Audi RS2 (1995)

Classics

DE GOUDEN
TIJDEN VAN HET
AUTORIJDEN

RENAULT 14
TL (1979)

*Dubbel
test*

FIAT RITMO
75 CL (1982)



Bijna VERDWENEN,

De Golf achterna, op de hielen gezeten door de roestduivel

MAAR NIET VERGETEN

nog lang niet



ANAF PAGINA 97 MEER DAN 350 YOUNGTIMERS EN KLASSIEKERS TE KOOP



Op bezoek bij America's
favourite car guy

JAY LENO

DROMEN IN DE DDR

De auto's uit de
Genex-catalogus



DUBBELTEST

FIAT RITMO 75 CL (1982) - RENAULT 14 TL (1979)

HULDE AAN DE originaliteit



Nadat de Volkswagen Golf zich als blauwdruk voor de gezinsauto van de toekomst wist te manifesteren, haastten andere merken zich om een goed equivalent te bieden. Renault en Fiat, destijds grootmachten in het betreffende marktsegment, gaven beide een erg originele invulling aan het concept. Op pad met de Fiat Ritmo en de Renault 14.

TEXST JEROEN EKELER, FOTOS FONDS KLAPPE



ABELTEST

RITMO 75 CL (1982) - RENAULT 14 TL (1979)



et consumentenprogramma Kieskeurig, op de buis bij de Tros van 1979 tot 1993, zou geen blijvende indruk op de kijkers hebben gemaakt als het onderdeel 'Wrak weg' er niet in had gezeten. Presentator Hein van ging daarvoor op bezoek bij de politie, die telkens mmel tweedehandsje toonde dat wegens ernstige de van de weg was geplukt. Beroemd zijn de finaal door de 2CV, de Simca 1307 die zijn achteras verloor en de 304 waarvan een veerpoot werd gefixeerd door een uw dat, dwars door de auto heen, aan de handrem knoopt. Nadat hij en de diender de overblijfselen van ertuig hadden beoordeeld, sloot de presentator af met vraag: "En adjudant, wat nu?" Met een stalen gezicht: est nog maar één oplossing: vernietigen." Waarna de o zeer creatieve wijze, steevast muzikaal begeleid door cktail Trio ('Die zien we nooit meer terug'), naar de e jachtvelden werd gezonden.

en dit stuk televisiegeschiedenis aan omdat we hier uto's ten tonele voeren die bovengenoemde dans op ertuinlijke wijze zijn ontsprongen. Terwijl de Fiat Ritmo Renault 14, net als nog vele andere auto's uit de jaren 80, af-fabriek alles hadden meegekregen om de hoofd- unnen spelen in een openbare terechtstelling. De evoeligheid stond in die jaren boven aan de lijst met ardvoorzieningen. Wat helpt is dat beide auto's buiten and opgroeiden, zodat ze het roestspeek én de onver- ike adjudant zijn ontlopen. Belangrijker nog is dat hun e zich liefdevol over hen hebben ontfermd. Zoals Remo isser, die in 2010 een volstrekt originele Ritmo 75 CL tenrijk haalde. Voor de komende winter staat een tauratie op het programma. Met roest heeft hij erva- n vader kocht ooit – daartoe aangemoedigd door zijn kke, toen 18-jarige zoon – een gloednieuwe Ritmo, die rie jaar aan de bruine ziekte bezweek. En wat te den-

FIAT RITMO 75 CL

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 4-cil. in lijn, enkele Weber-carburateur
Cilinderinhoud • 1.498 cc
Max. vermogen • 55 kW/75 DIN-pk bij 5.800 tpm
Max. koppel • 118 Nm bij tpm
Aandrijving • voorwielen
Aantal versnellingen • 5, handgeschakeld
Wielophanging v/a • McPherson veerpoten, schroefveren/onafh.,
bladveer overdwars
Remmen v/a • schijven/trommels
L/b/h • 393 x 165 x 140 cm
Wielbasis • 245 cm
Gewicht • 878 kg
Topsnelheid • 160 km/h
0-100 km/h • 14,0 s
Vanafprijs (1982) • f 18.742 (€ 8.504)

Alle gegevens volgens fabrieksopgave



Fiat

- Onderscheidend uiterlijk
- Originale details interieur
- Fijne zitpositie
- Sportieve aspiraties (75 CL)
- Vrij moeizaam schakelen
- Ergonomisch niet sterk

ken van Renault-kenner en -verzamelaar Tony Vos, die de roomwitte 14 TL al in 2003 voor een schijntje kocht van een Franse dame, die schade had gereden en de auto daarna in haar schuur parkeerde, om er verder niet meer naar om te kijken. Ten tijde van de aankoop was de schade al opvallend goed hersteld; Tony hoefde alleen de deuren, motorkap en achterklep nog te laten overspuiten. Met de toevoeging van wat delen uit een donorauto, staat zijn Veertien er blinkend bij. Hulde.

Als redactie takelen we mannen als Remo en Tony, die zich inspinnen om de gezinsauto's van weleer op de weg te houden, op een huizenhoog voetstuk. Er weerklonk ook

Gevoeligheid voor roest was een standaardvoorziening



- 1 Oude bekende: motor uit de Fiat 128. 2 Simpelheid troef.
3 Gedeelde achterbank. 4 Bijna een Fiat 138. 5 Ronde
koplampen als handelsmerk. 6 Creatief: deurslot ...
7 wielen ... 8 ... en deurgrepen. 9 Ergonomisch niet sterk.

DUBBELTEST FIAT RITMO 75 CL (1982) - RENAULT 14 TL (1979)



Remo Varkevisser - Fiat Ritmo

Op de Ritmo kan ik nooit lang boos blijven'

Al van jongs af aan ben ik een groot liefhebber van vooral Italiaanse auto's en dat komt tot uiting in onder meer een behoorlijke collectie Alfa Romeo's, Lancia's en vooral Fiats, die ik bezit en koester samen met kameraad Albert Brouwer. Met hem deel ik al ruim 30 jaar lief en leed op autogebied, we rijden in elkaars auto's en we filosoferen over wat er in de collectie nog past. Mijn interesse is breed; ik heb onder meer een in Duitsland gebouwde Fiat 850, die daarom Neckar Adria 850 heet, en een Neckar 1500 CT Siata, net als de 850 de enige in Nederland. Dagelijks rijd ik met een Lancia Thema, maar ik heb ook een aantal Cromas, waaronder een Turbo i.e. De Ritmo 75 CL heb ik in 2010 gevonden in Oostenrijk. Hij heeft daarom een afwijkende naam; hij is daar verkocht als Steyr-Fiat 138. Die merknaam is wellicht om chauvinistische redenen gekozen; Steyr heeft lange tijd Fiats in licentie gebouwd, maar deze komt gewoon uit Italië. Dat '138' was het projectnummer van Fiat, net als eerder '127' of '128'. Mijn auto is net niet van de allereerste serie; hij mist de knik achter aan het dak en heeft in plaats van een FIAT-bordje links op de neus een centraal merklogo. De Ritmo betekent veel voor mij, omdat ik hem als tiener al wilde hebben. Dat de herinnering helaas niet bepaald positief was, maakte mij niet uit; we kennen allemaal het roestprobleem van deze auto's. Dat maakt het bezit van een originele, vroege Ritmo zo leuk. En zeg nou zelf: hij kijkt zo lief uit zijn oogjes – dan kun je toch niet lang boos blijven?"



geen gemopper toen we op de doodstille landweg die we hadden uitgekozen voor dynamische fotografie opeens werden onthaald op stortregens én een stoet vrachtwagens en landbouwvoertuigen, die zich met de bemesting van de omliggende akkers bemoeiden. De modderkluiten die zij op het asfalt achterlieten, sloegen te pletter tegen de wielkasten – precies wat je niet wilt wanneer je met andermans snoepgoed onderweg bent. En al helemaal niet wanneer dat auto's zijn die je kent als kwetsbaar voor alles wat vies en vochtig is. Het genieten van het vrolijke hatchbackduo lukte evengoed prima. Want zeg nu zelf: wanneer zag je voor het laatst in het wild zowel een Renault 14 als een Fiat Ritmo? Wat een leuke auto's zijn het! Zo vriendelijk om te zien. En allebei bijzonder onderscheidend; het veelgehoorde adagium dat alle auto's uit een bepaalde periode te veel op elkaar lijken, gaat voor dit duo bepaald niet op.

Duits voorbeeld

De oudste van de twee is de 14, die in 1976 op de markt kwam, twee jaar voor de Ritmo. Renault en Fiat reageerden met deze modellen op het eclatante succes van de Volkswagen Golf en trachtten een vergelijkbaar ontwerp te bouwen, dat het Duitse voorbeeld ten minste moest evenaren. Wie de stamboom van beide auto's bekijkt, moet vaststellen dat Renault dat het beste is gelukt; vanaf de 14 vormen de 11, de 19 en een tros Méganes een stabiele modelketen, die parallel aan die van de Golf heeft kunnen floreren. Bij Fiat was het na de Ritmo aan de Tipo, twee Bravo's, een Brava, een Stilo en nu andermaal een Tipo om hetzelfde te doen, maar





Tony Vos - Renault 14

'Soms gaat er een auto weg, maar liever voeg ik ze toe'

"Renault is altijd het merk geweest waarbij ik mij enorm heb thuis gevoeld, hoewel ik als autojournalist uiteraard even kritisch naar hun nieuwe modellen kijk als bij andere automerken. Het begon bij mij allemaal met een folder van een Renault 14, die mijn vader tijdens een vakantie voor mij ging halen bij een Franse Renault-dealer. Ik vond het erg vriendelijk dat ik die folder kreeg. Maar enkele jaren daarvoor was ik al begonnen met het verzamelen van alles wat er van het merk te vinden is. Sinds 2006 geef ik mijn eigen periodiek Losange Magazine uit, waarin alle mogelijke aspecten van Renault aan bod komen. Ik heb ook een bescheiden collectie klassieke Renaults kunnen samenstellen, waarin ook vooroorlogse modellen en zelfs tractoren zijn opgenomen. Soms gaat er een auto weg, maar liever voeg ik ze toe. Zoals laatst een heel zeldzame Renault 18 Break 4x4, die ik in Zweden te koop zag staan. Ik ben al een tijd bezig om hem helemaal perfect te maken, wat met vallen opstaan gaat. Zo wil ik onder meer exact de juiste striping aanbrengen, een klus op zich. Mijn 14 TL is van 1979 en daarmee nog net van de eerste generatie, dus van voor de facelift van 1980. De TL was een Franse uitvoering, die dat jaar niet meer in Nederland te koop was; bij ons was er alleen keuze uit een 14 zonder nadere aanduiding (die werd in Frankrijk dan weer TL genoemd ...) en een luxueuze GTL. De auto is goeddeels origineel, op wat delen van een donorauto na. Helemaal nieuw zijn alleen de bumpers, de verlichting en de wielen."

Opmerkelijk hoe de stilisten de vrije hand hadden

we moeten vaststellen dat laatstgenoemde in een heel ander deel van de markt opereert dan de Mégane en de Golf. In de tweede helft van de jaren 70 was dat wel anders, want de Ritmo was een auto waar je niet omheen kon. Dat dankt hij voor een groot deel aan zijn opvallende uiterlijk met de enorme kunststof schildbumpers, die de Renault 14 in een iets bescheidener formaat ook heeft, de solitaire koplampen, die je als trouwe hondenogen aanstaren, en leuke details als de gestreepte stalen wielen, de asymmetrische grille en de ronde deurgrepen. Opmerkelijk is hoe de stilisten op dit laatste punt de vrije hand is gegeven, want echt prettig vastpakken is het niet: te klein en vrij scherp. Renault volgde wat de handgrepen betreft ook een eigen weg door je te verplichten om de deur op een bepaalde manier te openen: door de eigenwijze plaatsing van de drukknop kan dat ter rechterzijde van de auto niet anders dan met je rechterhand en links met je linkerhand. Eventjes met een enkele vinger een deur open-trekken, kan niet bij de Renault. De Fransoos valt vanbuiten echter vooral op door de geprononceerde wielkasten, waarbij het plaatwerk zich heel nadrukkelijk rond de wielen plooit. Renault vergeleek de 14 in de campagnes met een peer, omdat het motorgedeelte net als de smalle zijde van die vrucht heel compact is gehouden, met daarachter een bol



DUBBELTEST

FIAT RITMO 75 CL (1982) - RENAULT 14 TL (1979)



gedeelte als de cocon voor de inzittenden. Vergezocht, en het sloeg niet echt aan. Integendeel, het gaf eerder een negatieve associatie. Wie wil zijn zuurverdiende centen immers stukslaan op een bederfelijk stuk fruit?

Achter jezelf

instappen maar. Vanbinnen is de verrassing bij de Renault groter dan bij de Fiat, doordat de Fransman, hoewel iets ouder van ontwerp, een modernere indruk maakt dan de Italiaan. De vormgeving is strakker, minder uitbundig zo je wilt, en de bedieningsorganen zijn duidelijker geordend. Het stuurwiel geeft met zijn serieuze vorm met vier spaken onwillekeurig een wat 'duurdere' uitstraling aan het geheel; de luchtroosters uiterst links en rechts, die vooral de zijruiten vrij van wasem moeten houden, zijn wel heel klein. Aardig is hoe de controlelampjes midden in het verder geheel zwarte instrumentarium in al hun bescheidenheid voor een vrolijke noot zorgen. In de Fiat is de opzet wat rommeliger dan in de Renault en ligt het blauwe kunststof prettig op het netvlies. Ook hier bijzondere details, met een hoofdrol voor enkele schakelaars die, wanneer je ze indrukt, van kleur veranderen. Beter gezegd: het groen gemarkeerde deel duw je naar binnen, waarna een rood deel naar buiten komt. De verwarming en ventilatie regel je met diep weggestopte draaiknoppen, de ventilator is een ongemarkeerde draaiknop. De 14 heeft handige, want hoog naast het instrumentarium gemonteerde schuifjes. De klokkenwinkels van de Ritmo 75 CL is uitgevoerd met een toerenteller en bijna net zo gemakkelijk afleesbaar als de wat soberder klokken van de 14 TL.

De zit is in beide gevallen helemaal niet slecht voor het type auto. Je kunt hier geen enorme fauteuils verwachten, maar het comfort dat de stoelen bieden is zeker niet verkeerd. De zitpositie in de 14 is wat hoger dan verwacht, terwijl de spreekwoordelijke Franse zachtheid juist wel aanwezig is.

RENAULT 14 TL

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 4-cil. in lijn, enkele Solex-carburateur
Cilinderinhoud • 1.218 cc
Max. vermogen • 42 kW/57 DIN-pk bij 6.000 tpm
Max. koppel • 92 Nm bij 3.000 tpm
Aandrijving • voorwielen
Aantal versnellingen • 4, handgeschakeld
Wielophanging v/a • onafh., schroefveren/onafh., torsiestaven
Remmen v/a • schijven/trommels
L/b/h • 402 x 162 x 140 cm
Wielbasis l/r • 253/250 cm
Gewicht • 833 kg
Topsnelheid • 143 km/h
0-100 km/h • 14,9 s
Vanafprijs (1979) • f 14.560 (€ 6.607)

Alle gegevens volgens fabrieksofgave

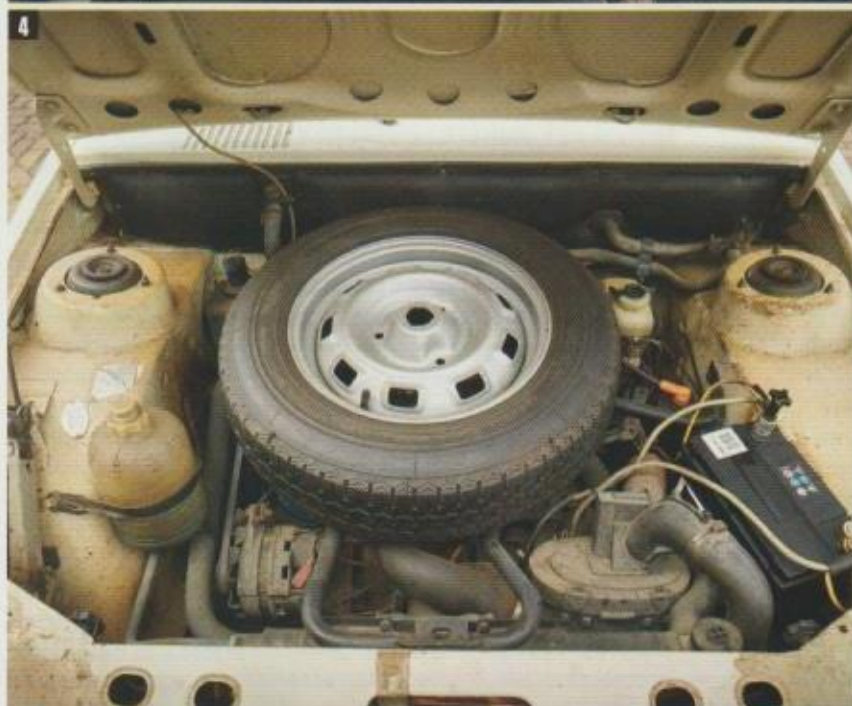


RENAULT

- ♦ Vriendelijke uitstraling
- ♦ Stille, gecultiveerde motor
- ♦ Zeer comfortabel
- ♦ Kenmerkend geluid
- Sterk overhellen in bochten
- Eigenwijze deurgrepen

Ach, zou je hier ook iets anders wensen? Het zicht rondom is voldoende, maar beide wagens hebben een brede C-stijl die wat aan het blikveld knabbelt. Achterin valt het ook niet tegen, met weer een zachte bank in de Renault en wat meer stijfheid in de Fiat. Het bekende 'achter jezelf' plaatsnemen lukt zelfs lange personen, ook doordat de voorstoelen niet heel ver naar achteren zijn te schuiven. En dan zijn er ook nog eens twee heel behoorlijke kofferbakken en neerklapbare leuningen, in de Fiat zelfs gedeeld. Het is razendknop hoeveel goed te benutten woonruimte beide merken bij de bescheiden wagenlengtes hebben weten te scheppen. Fiat krijgt een extra pluim voor de vooruitstrevendheid van het technische ontwerp, dat zoveel binnenruimte mogelijk

Wie wil zijn
centen stukslaan
op een bederfelijk
stuk fruit?



1 Controlelampjes als kleuraccenten. **2** De deurgrepen zijn wat eigenwijs. **3** Natuurlijk: gele lampen! **4** Gekantelde motor geeft ruimte voor het reservewiel. **5** Chic hemeltje!
6 De 14 nam de schildbumpers over van de kleinere Renault 5.



Fiat Ritmo (1978-1988)

De Fiat Ritmo werd in 1978 gelanceerd als opvolger van de 128, met wie hij de meeste technische componenten ook deelt. Het geheel was nog prima bij de tijd, het onderstel met onafhankelijke ophanging rondom mocht zeker gezien worden. Fiat was al begin jaren 70 overgestapt naar voorwielaandrijving en een dwarsgeplaatste motor voor de compacte modellen 127 en 128, zodat de Ritmo kon bogen op de reeds vertrouwde, nog actuele techniek. Dat het toch niet meteen tot opvolging van de 128 kwam, bleek toen laatstgenoemde nog geruime tijd in het gamma leefde. Niet zo vreemd, want met zijn vierdeurs sedan carrosserie kon de 128 nog steeds de liefhebbers van dat specifieke automodel bekoren. Let wel, de hatchback was ook in de loop van de jaren 70, toen de Volkswagen Golf was gearriveerd als voortrekker van een nieuwe generatie compacte auto's, nog steeds niet ieders kopje thee. De verkooptoppers Kadett en Escort werden, toen de Ritmo arriveerde, nog steeds als (achterwiel-aangedreven) conservatieve twee- en vierdeurs sedans gebouwd. De Ritmo was derhalve een aanvulling op het Fiat-gamma en een bijzondere bovendien: zijn vooruitstrevende carrosserievorm, of beter gezegd de opvallende details daarvan, was een bezienswaardigheid. De als drie- en vijfdeurs middenklasse hatchback geleverde wagen kwam er aanvankelijk als de modellen 65 L/CL met een 1.3-motor en als 75 CL met een 1.5-motor. Voor andere markten was er ook een Ritmo 60. Bijzonder was dat Fiat nadrukkelijk het motorvermogen in pk's in de typeaanduiding had verwerkt, terwijl juist in internationaal verband de afspraak was gemaakt om over te stappen op de kiloWatt. Nog gekker: die pk-nummering heeft Fiat nog tijden lang volgehouden. De eerste aanvulling op het gamma kwam in 1980, in de vorm van de Ritmo Diesel, met een 1.7-motor van eigen make. Weer een jaar later ging het richting meer luxe en prestaties met de 75 Super (de 1.3-motor kreeg een andere cilinderkop; deze versie is bij ons niet geleverd) en 85 Super (1.5-motor met dezelfde aanpassing). Een sportieve noot in het gamma kwam voor rekening van de Ritmo 105 TC, waarin Fiat de 1.6-motor met dubbele nokkenas van de 131 Mirafiori monteerde. En omdat Fiat hiermee nog geen vuist kon maken tegen de Golf GTI, kwam er zwaarder geschut, in de vorm van de tweeliter 125 TC, die later werd opgewaardeerd tot 130 TC met twee in plaats van één dubbele carburateur. De kers op de taart in het Ritmo-gamma werd geleverd door Bertone, die een prachtige cabriolet op basis van de 85 Super bouwde. Eind 1982, dus vier jaar na de introductie van de Ritmo, volgde een behoorlijk ingrijpende facelift. De schildbumpers werden een maatje kleiner, zodat er ruimte kwam voor een echter grille met de daarin opgenomen, nog steeds ronde koplampen en voor het eerst kenmerkende vijf schuine strepen, die daarna het familiegezicht van Fiat zouden gaan bepalen. De tweede Ritmo-generatie kreeg in 1983 gezelschap van een afgeleide sedan, de Regata, die de 131 verving. Een tweede facelift, in 1985, bezorgde de Ritmo onder meer de rechthoekige deurgrepen die Fiat al toepaste op de Regata. De Ritmo ging mee tot 1988, toen hij werd opgevolgd door de Tipo. De eerste Ritmo-generatie werd ook gebouwd door Seat, dat de motoren monteerde van de eigen 124D in de Ritmo 65 en die van de Seat 1430 Sport in de Ritmo 75.

Renault 14 (1976-1983)

De Renault 14 was bij zijn introductie in 1976 een wat vreemde eend in de bijt bij het Franse merk, omdat hij in technisch opzicht nogal afweek van de andere Renault-modellen van dat moment: het was de eerste auto van het merk waarbij de motor dwars voorin was geplaatst. Bij de 4, de 5, de 6 en de 16 lag de motor in de lengte met de versnellingsbak ervoor, terwijl bij de 12 de motor juist voor de vooras hing, met de bak erachter. De 14 had de 12 wat prijs en prestatie betreft prima kunnen vervangen, maar deed dat niet: Renault hield vast aan de 12 om zo een vierdeurs sedan (en een royale break) te kunnen aanbieden. Bij de 14, die als vijfdeurs hatchback een nieuwe markt kon aanspreken, was de motor 72 graden achterover gekanteld, zodat eronder plek was voor de transmissie. Motor en bak gebruikten dezelfde olie en waren via tandwielen met elkaar verbonden. Dit verklaart het kenmerkende hoge, licht glerende geluid dat de aandrijflijn voortbrengt; het maakte de goede verstaander meteen duidelijk dat hier dezelfde techniek in functie was als in de Peugeot 104. Dat klopt: het gaat om de zogenaamde X-motor, die in 1972 in de genoemde, compacte Peugeot debuteerde. Het was een product van de motorenfabriek Mécanique de France, een joint venture die in 1969 werd opgericht door Peugeot en Renault en die sinds 2013 geheel aan PSA toebehoort. De fabriek bracht tal van beroemde motoren voort, zoals de PRV-zescilinder en de naar de vestigingsplaats Douvrin vernoemde tweeliter viercilinder voor de Renault 20, Peugeot 505 en Citroën CX. De kleine X-motor is geheel uit lichtmetaal vervaardigd en heeft een bovenliggende nokkenas en twee kleppen per cilinder. Door de jaren heen varieerden de slagvolumes van 954 tot 1.360 cc. De motor kwam bij Renault alleen in de 14 terecht en is daarna nooit meer in een ander model verschenen, terwijl Peugeot er graag gebruik van maakte, ook voor de aanpalende merken Citroën en Talbot. Dat leverde een rijkgeschakeerd palet aan modellen met een vergelijkbaar stemgeluid op, van de Peugeot 205 en Talbot Samba tot de Citroëns LNA, Visa en BX. Voor de Renault 14 werd de inhoud bepaald op 1.218 cc, wat een vermogen gaf van 57 pk. De auto verscheen als 14 L en TL en al een jaar na zijn introductie als de erg fraaie, in gelimiteerde oplage gebouwde 14 Safrane (inderdaad, de latere naam van de Renault 25-opvolger!) met zijn kenmerkende bruin metallic lak, opvallende striping en bruine bekleding. Zelfs de speciale lichtmetalen Dunlop-wielen waren deels in die tint uitgevoerd. De wel erg kaal uitgevoerde 14 L zou al spoedig uit het gamma verdwijnen, terwijl er een luxueuzere GTL op de prijslijst bij kwam. Om aan de vraag naar meer vermogen tegemoet te komen, introduceerde Renault het topmodel 14 TS met 69 pk (dankzij een dubbele carburateur) en een extra rijke uitrusting met onder meer centrale portiervergrendeling, speciale stoelen en andere bumpers als noviteiten. In 1980 volgde een facelift van de 14; de betreffende modellen zijn direct herkenbaar aan de knipperlichten, die niet meer in de bumper zijn gemonteerd, maar naast de koplampen. Bij de GTL en TS ging de cilinderinhoud naar 1.360 cc. Een nieuwe versie was de LS, die de motor van de TS combineerde met de uitrusting van de TL. In 1983 viel het doek voor de Renault 14, die werd opgevolgd door de Renault 11.

maakt; immers, het stamt van het veel oudere 128-platform, waaromheen de Ritmo-koets is gebouwd.

Klaverblad

Wat het rijden betreft geldt een voorbehoud: de Ritmo 75 CL is met zijn 1.5-motor van 75 pk een stuk gespierder dan de 14 TL, die afgerond 300 cc minder in de strijd werpt en met 57 pk aan de start verschijnt. De Ritmo had voor het mooie dus een 65 CL moeten zijn, of de Renault een 14 TS (69 pk). Maar ja, hoe relevant zijn zulke verschillen in dit verband? Ze zijn wat ons betreft niet zo belangrijk. Als we op pad gaan, blijkt dat beide auto's zich even vlot door het verkeer laten bewegen. De prestaties zijn gewoon ruim voldoende voor het type auto, wat voor een belangrijk deel is terug te voeren op hun bescheiden massa's van pakweg 850 kilogram per stuk.

Enige vorm van sportiviteit ontbreekt en dat is maar goed ook: de Ritmo en 14 zijn niet ontwikkeld voor de Stoplicht Grand Prix en evenmin voor een robbertje krullen over het klaverblad. Nee, dit zijn typische gezinsauto's, die in de eerste plaats tegen overzichtelijke kosten een gerieflijk vervoer van A naar B, en soms wat verder, moeten bieden. Van die taak kwijten ze zich allebei prima. Zo kost het rijden opmerkelijk weinig inspanning. Sterker, het is erg leuk met dit duo op pad te zijn. De klacht over het gebrekkige zicht door de brede C-stijl is snel vergeten en opeens ook niet meer zo relevant doordat de auto's in de andere kijkrichtingen juist aangenaam overzichtelijk blijken te zijn. De Ritmo stuurt behoorlijk direct, maar schakelt niet zo geweldig; de pook beweegt zich wat moeizaam en hakerig door de bak. De bediening van de auto vergt verder weinig gewenning; je moet het gewoon een beetje kalm aan doen. Voor de Renault 14 geldt iets vergelijkbaars: de bak is bij deze auto diep weggestopt onder de motor, zodat de afstand tot de pook vrij lang is. De bak schakelt niettemin voldoende nauwkeurig, alleen niet bepaald snel. De koppelingen in beide auto's functioneren prima. Een groot en kenmerkend verschil tussen de Fiat en de Renault betreft het veer- en geluidscomfort. Waar de Fiat prima scores kan boeken met zijn bijna sportief ronkende motor, is het de 14 die zich met zijn kenmerkende, hoge stemgeluid als de vrolijke Frans van de twee openbaart. Het blijft vermakelijk om met een Renault op pad te zijn die klinkt als een kleine Peugeot – het is een beetje als tv-kijken met

Concurrenten



Alfa Romeo Alfesud



Chrysler Simca Horizon



Austin Allegro



Volkswagen Golf

de radio aan. Het knappe aan de X-motor is dat hij dat geluid maar heel minimaal prijsgeeft: de 14 is echt een bijzonder stille auto, waarin je zelfs niet taalt naar een vijfde versnelling. Het andere aspect waarmee de Renault snel vrienden maakt, is zijn bijzonder zachte vering. Niet bijzonder voor een klassieke, Franse auto? Misschien niet, maar het geeft wel handenvol karakter aan wat in alle ernst een doorweekse hatchback is. En ja, dat geldt ook voor het royale overhellen in rappe bochten; een eigenschap die liefhebbers van strakke stuurauto's verafschuwen en die vroeger als een overdreven concessie aan het comfort werd gezien. Maar nu is het heerlijk om mee te maken, net als de verbluffende manier waarop het onderstel de gemeenste hobbels en kuilen gladstrijkt. Waarom doen moderne auto's dat niet meer? Het voelt weldadig wanneer een auto de klappen voor je opvangt. Tegen zoveel leuke en prettige sensaties kan de Fiat Ritmo, hoe bijzonder fraai en origineel hij ook is, te weinig inbrengen. Voor beide auto's geldt: wat ontzettend jammer dat er nog maar zo weinig van zijn overgebleven. De adjudant van Kieskeurig zou van ons tweetal beslist hebben opgekeken. Zijn oordeel? "Voor deze auto's rest maar één oplossing: koesteren, zo lang als het maar kan!" **AW**

