

NUMMER 2 2024 € 7,50

**Auto
Week**

GOED GELUKTE KOPIE
De Tomaso Deauville
Daimler Sovereign



**HEILIGE
HALLEN**
De wortels
van Nissan



KLOKJE ROND
VOLVO 164 (1970)
'De Volvo waar i
van droomde'

Classics

DE GOUDEN
TIJDEN VAN HET
AUTORIJDEN

KLEURRIJKE

CULTUURCLASH



**Trio
test**

FIAT RITMO 60 CL (1978)

MAZDA 323 1.3 (1977)

VOLKSWAGEN GOLF 1100 L (1983)



SLEUTELDAG MORGAN CLUB ONDERGEDOMPELD IN BRITSE NOSTALGIE

PROEFRITTEN
Honda Jazz
Alfa Romeo
GT Junior



Simca 1301
ELEGANT EN
AANTREKKELIJK



Strijd der kleurrijke compacts

MAZDA 323 1.3 (1977)

VOLKSWAGEN GOLF 1100 L (1983)



Duitsland voorop, Japan en Italië sluiten aan. Kleurrijke, compacte hatchbacks van vroeger binden de strijd met elkaar aan. En wat een drietal staat hier: een exclusieve vijfdeurs Mazda 323 in nieuwstaat, een Volkswagen Golf I met vier portieren als benchmark van dit segment en een zomerse Fiat Ritmo.

TEKST LUC VRANKEN. FOTO'S WILLEM VERSTRATEN, M.M.V. KAEVE CARS, UDEN

FIAT RITMO 60 CL (1978)





Soms herhaalt de geschiedenis zich. Soms? Heel vaak eigenlijk. Weet je nog dat Fiat in 1988 met de Tipo kwam? Die baarde opzien en deed de concurrentie bleek worden om de neus. Nu gaan we nog tien jaar verder terug in de tijd, naar 1978. Op de autosalon van Turijn trekt Fiat het doek van de opvolger van de 128, de Italianen noemen hem Ritmo. Dat betekent niet verrassend 'ritme'. Het ontwerp is uit eigen huis en baart behoorlijk wat opzien. Gedurfd en origineel, deze eerste Ritmo. Hij komt in een tijd dat de compacte hatchback een steeds serieuzere familie-auto begint te worden. Fiat heeft zo'n auto in de stal, de 127, maar het is tijd voor de volgende stap. De Ritmo dus. Die stap heeft Volkswagen allang gezet. De Golf, die in 1974 komt, moet de Kever voorgoed doen vergeten en - ere wie ere toekomt - het blijkt een reuzenstap. Hoe onpraktisch en matig rijdend die Kever eigenlijk was, zo toegankelijk is opvolger Golf. Vanaf zijn lancering doet hij serieus mee. Dat is nodig ook, want de Kever is al jaren aan zijn teloorgang bezig, ingehaald door concurrenten Opel en Ford. Ook in verkoopaantallen heeft Volkswagen het moeilijk. Grappig dat het juist de Fiat 128 koos als inspiratiebron voor de man die de Golf moest vormgeven. Zijn naam: Giorgetto Giugiaro. Ondertussen zitten ze aan de andere kant van de wereld niet stil. In Japan is Mazda bezig met feitelijk hetzelfde: het volwassen maken van een compacte gezinsauto. De Familia, die ook door het leven zal gaan als GLC en buiten Japan als 323, wordt gepresenteerd in 1977. De Europese lancering is nota bene op de Amsterdamse AutoRAI in datzelfde jaar. Aan ambitie geen gebrek, want de auto komt in veel verschillende gedaanten. In eerste instantie alleen als twee- en vierdeurs hatchback, maar vanaf 1978 ook als vierdeurs stationwagon en vanaf 1980 als tweedeurs stationwagon in van-uitvoering zonder achterbank en met drie verschillende benzinemotoren. Hoe guldig de Mazda er ook uitziet, een echte familieauto

de techniek

FIAT RITMO 60 CL (1978)

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 4-cil. in lijn, dwarsgeplaatst
 Cilinderinhoud • 1.108 cc
 Max. vermogen • 44 kW/60 pk bij 5.800 tpm
 Max. koppel • 98 Nm bij 3.500 tpm
 Aandrijving • voorwielen via handgeschakelde 4-bak
 Remmen v/a • schijven/trommels
 Afmetingen (l/h/h) • 3.940/1.650/1.400 mm
 Wielbasis • 2.450 mm
 Gewicht • 860 kg
 Banden • 145 SR13
 Verbruik gem. • 9,0 l/100 km
 Topsnelheid • 150 km/h
 0-100 km/h • 16 s
 Prijs (1978) • fl. 14.000 (€ 6.335)
 Productieaantal • 1.790.000

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

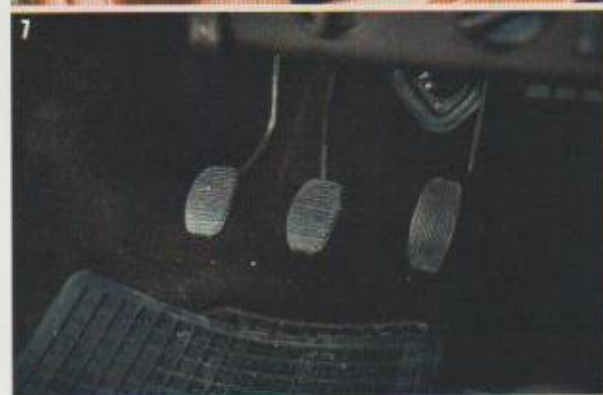
De Ritmo is een Italiaans design-statement dat in dit segment zijn weerga niet kent

Fiat Ritmo

- ♦ Origineel, gedurfd ontwerp
- ♦ Best praktisch
- ♦ Alles voelt fragiel
- ♦ Erg soepel geveerd



de mooiste details



1 In combinatie met de carrosserie dé trekker van deze klassieker: een lekker jaren-70-interieur. **2** Deze rolschakelaars kom je zelden tegen. **3** Toen was slingeren nog heel gewoon: de ruitbediening van de Fiat. **4** De instapmotor doet niet van zich spreken, weinig Italiaans temperament. **5** Deze wielen zijn zeer herkenbaar Ritmo. **6** De bediening van de verwarming zit lekker laag. **7** Pedalen voor een Italiaanse schoenmaat tot 42. **8** Het Nieuwe Rijden anno 1978, lekker doortrekken in die eerste versnelling. **9** Hij was er ook als drie-deurs, maar je moet van deze gezinsauto natuurlijk de vijfdeurs hebben.



blijkt deze generatie 1977-1980 toch niet te zijn. Te weinig ruimte achterin. De techniek is keurig verzorgd, maar het onderstel met achterwiel aandrijving haalt het niet bij de voorwiel aangedreven Europese tegenstrevers. Overigens loopt de stationwagon van deze generatie nog door tot 1984, wel vanaf 1982 met de neus van de voorwiel aangedreven opvolger.

Wij houden van oranje

Als je van oranje houdt, en dat doen wij, dan kun en wil je niet om onze Ritmo heen. De auto, die ten tijde van de test te koop staat bij Kaeve Cars in Uden, is een plaatje van vrolijkheid. Binnenin gaat dat oranje feestje gewoon door. Het is motorisch gezien een bijzondere uitvoering want voorin huist een 1,1-liter viercilinder met 60 pk. Die is weinig verkocht, de 1,3-liter van 65 pk bleek destijds populairder. Als we de auto starten, blijkt wel waarom. Het is geduld hebben in deze Ritmo, hij neemt zijn tijd. Van een vlotte Italiaanse hatchback is geen sprake. Motorisch is de Ritmo bepaald niet zo vooruitstrevend als het uiterlijk zou doen vermoeden. Het is een cruiser die je met beleid moet berijden, want ook de bediening is wel even een stapje terug in de tijd. Schakelaars en hendels voelen iel en fragiel aan; het stuurwiel staat te vlak en is niet verstelbaar. Wel scoort de Fiat punten met de ambiance in het interieur. Betrekkelijk veel elementen zijn met stof bekleed, alles is leuk uitgevoerd en je voelt je al snel thuis. Een 500 van nu rijdt echter als een skelter vergeleken met deze Ritmo van 46 jaar oud. Hij voelt week en helt flink over. Dan merk je meteen ook het gebrek aan zijdelingse steun in de stoelen.

Hoe anders is het binnen in de Golf, de jongste van het stel, en net als de Ritmo voorzien van een 1,1-liter motor. In de Volkswagen betekent dat in totaal een bescheiden 50 pk: uitgemaakte zaak dat je daarmee geen klinkers uit de straat

de techniek

MAZDA 323 (1977)

TECHNISCHE GEGEVENIS

Motor • 4-cil. in lijn, in lengterichting geplaatst
 Cilinderinhoud • 1.272 cc
 Max. vermogen • 44 kW/60 pk bij 5.500 tpm
 Max. koppel • 93 Nm bij 3.500 tpm
 Aandrijving • achterwielen via handgeschakelde 4-bak
 Remmen v/a • schijven/trommels
 Afmetingen (l/b/h) • 3.835/1.605/1.375 mm
 Wielbasis • 2.315 mm
 Gewicht • 840 kg
 Banden • 155 SR13
 Verbruik gem. • 9,0 l/100 km
 Topsnelheid • 144 km/h
 0-100 km/h • 16,0 s
 Prijs (1977) • fl. 12.195 (€ 5.518)
 Productieaantal • 890.000
 Alle gegevens volgens fabrieksopgave

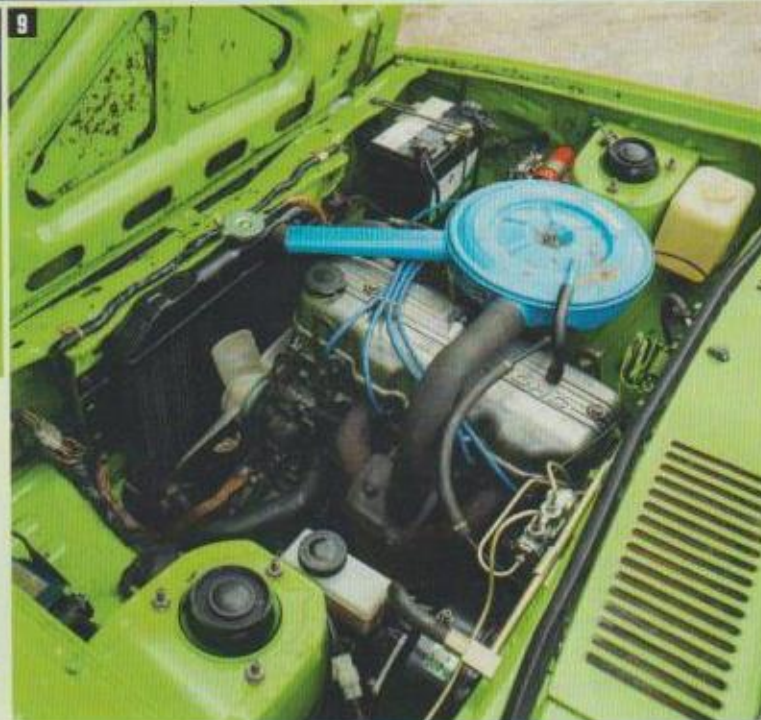
De Mazda is met beleid en precisie in elkaar gezet; wat ziet het interieur er nog goed uit

Mazda 323

- Geraffineerd motortje
- Fijne bediening
- Bewezen betrouwbaarheid
- Krap
- Stuiterig onderstel



de mooiste details



1 De werkplek van de 323 van een afstandje, nog steeds prima. **2** Prachtige blik op een deel van het dashboard met een stukje stuurwiel, lichthendel en hout. **3** Een neergeklapte achterbankleuning van de Mazda: het maakt hem helaas nog altijd geen riante gezinsauto. **4** Als je wilt weten hoe de wissers werken, kijk hier. **5** De pook van de vierbak van de 323. Hij schakelt licht, exact en direct. **6** Fraai klokkenwerk in de 323 met rechts de snelheid en links temperatuur en de brandstof. **7** Zo groot als de klok is in de Ritmo, zo subtiel zwemmend in het hout is hij in de Mazda. **8** In Wolfsburg maken ze stoelbekleding met ruitjes? Dat kunnen wij ook! **9** Een mooi lopend viercilindertje in lengterichting geplaatst, zoals gebruikelijk bij een achterwielaandrijver.



trekt. Toch voelt hij op alle fronten steviger en degelijker aan. Hij is jonger en het is een Volkswagen, wat zorgt voor een compleet andere beleving. Wij kunnen ons anno 2024 niet voorstellen dat er in 1978 een potentiële autokoper zich het hoofd brak over het vraagstuk 'Wordt het een Ritmo of een Golf?' De twee liggen op vele vlakken mijlenver uit elkaar, veel verder dan C-segmenters tegenwoordig. Het meubilair bijvoorbeeld komt in de Golf volwassener over. Ook Europeanen van 1,85 meter zitten hier nog redelijk goed. Sla een deur dicht, geef richting aan, rem een keer stevig: aan alles merk je dat ze bij Volkswagen vonden dat je zo'n auto wel een beetje gedegen in elkaar moet schroeven ... Deze auto stamt echter uit een tijd dat Duitsers geen grappen maakten, en zeker niet over auto's, dus de sfeer binnenin is volstrekt afwezig. Saaimans, overal waar je kijkt.

het alternatief

Ford Escort

De grote Duitse drie zijn soms Mercedes-Benz, BMW en Audi, maar nu even Kadett, Golf en ... Escort. De Escort die voor deze triotest als alternatief dient, is de Mark 2. Die kwam in januari 1975 en liep tot 1980. Hij ontstond uit een samenwerking van Ford Engeland en Ford Duitsland.



De Golf heeft moeite de Ritmo bij te benen op aaibaarheid en de 323 op bedieningsgemak

De appeltjesgroene Mazda 323 heeft voorin een motor die wat voorstelt met een inhoud van 1,3 liter en een ouderwetse noord-zuidplaatsing. Evengoed hier ook slechts 60 pk aan boord, maar hij voelt vinniger. En kijk eens wat een plaatje, deze auto uit 1977: klokgaaf. Zijn Aziatische afkomst is overduidelijk, maar wat is het leuk gedaan. We kunnen best snappen dat hij destijds een boel jonge mensen aansprak: fris, opgeruimd, vrolijk. Binnen zie je meteen dat deze generatie 323 voor Mazda een tussenmodel was, onderweg naar een écht volwassen hatchback voor de hoeksteen van de samenleving. Achterin is hij namelijk erg krap. Als enige van de drie is hij bovendien nog van de oude stempel: motor voorin, aandrijving achter. En dat kost binnenruimte. Dat interieur is wel goed verzorgd en de knopjes voelen typisch Japans aan, met een directe en precieze werking. De Mazda 323 sleept ook de titel 'bak van de maand' binnen, want de handgeschakelde vierbak is een feestje om te bedienen. Minder fijn is hoe de Mazda met zijn ouderwetse onderstel (starre achteras) een matig wegdek verwerkt: niet namelijk.

Absolute instapper

Onze Ritmo is een 60 CL, waarbij de CL staat voor 'comfort luxe'. Dat betekent nog altijd een vierbak, maar wel een wisser achterop en bijvoorbeeld een neerklapbare achterbank. De Ritmo is meestal een vijfdeurs hatchback, maar komt ook als driedeurs voor. Het uitzicht rondom in die driedeurs is geweldig, waar onze vijfdeurs best een stevige C-stijl heeft. In 1981 brengt Fiat een absolute instapper op de markt, de



de eigenaar

'Deze gaat nooit meer weg'

Naam • Marco de Leeuw

Bouwjaar • 1965

Eerste auto • Toyota Corolla 30

Nooit weg moeten doen • Full-options

Mazda RX-7 GSL-SE van 1984

Nog meer in de garage? • Mazda 1000

(1973), Mazda RX-7 (1979), Mazda MX-5

(2000), enkele BMW's E30



Over de Mazda 323: "Je kunt wel zeggen dat ik een heuse autofreak ben. Voor dagelijks gebruik rij ik een BMW 325d uit 2009. Daar heb ik inmiddels meer dan een half miljoen mee gereden, maar van huis uit is er ook een grote voorliefde voor het merk Mazda. Met name de eigenzinnige RX-7. Dit is mijn tweede klassieke Mazda 323 in de vijfdeurs uitvoering. De eerste in het veel verkochte fel oranje heeft plaats gemaakt voor deze. In het appeltjesgroen vind ik hem nog veel leuker. Ik vind het een bijzonder merk, met name door die rotatiemotor, maar ook de volumemodellen zet Mazda gedegen in elkaar. Ze doen het daar altijd gewoon net even anders. Goede kwaliteit, voorzien van een twist, zo zou ik Mazda's willen omschrijven."

het alternatief

Opel Kadett

De C-Kadett, die liep van 1973 tot 1979, en zijn opvolger, de D-Kadett, van 1979 tot 1984, zouden in deze test hebben gepast. De grote stap vooruit was de overstap van achterwiel- naar voorwiel-aandrijving met de D-Kadett. Die D-Kadett werd onder meer in Bochum en in Antwerpen gemaakt.



Ritmo 65L Junior. Die is er alleen als driedeurs en zonder wisser achterop, geen hoedenplank en evenmin hoofdsteunen. Fiat doet nog een keer gek met de uitvoering Targa Oro (gouden plaat) die als vijfdeurs en driedeurs verkrijgbaar is. Die Ritmo's zijn zwart of bruin en voorzien van een gouden bias op de flanken. Over zeldzaam gesproken ... Ook geen gekke dingen en verwenerlij in de Golf 1100 waar we vandaag mee spelen. Onze testauto onderscheidt zich van de absolute basisversie met een handgreep voor de passagier voorin, een asbakje achterin, een interval op de ruitenswisser, bumpers met rubberen inleg, een bekleed stuurwiel, een afsluitbaar handschoenenkastje en ... betere geluids-





isolatie. Met name dat laatste is opmerkelijk. Dus meer isolatiemateriaal voor de L-uitvoering, stellen we ons zo voor. Al die voorzieningen heb je op een echte basis-Golf simpelweg niet. Toch is deze uitvoering van de Golf I weer een stapje beter dan het oermodel. Afgezien van de grotere, serieuzere achterlichtunits krijgt ook het interieur een upgrade. Het vernieuwde dashboard (uit de Jetta) ziet er wat 'royaler' uit dan het oude. De bediening van ventilatie en verwarming bevinden zich wat dichterbij de bestuurder en zijn verlicht. Ook de ruimte achterin neemt toe door de anders gevormde rugleuningen van de voorstoelen.

Baas boven baas

Meer auto voor minder geld. En nog goed spul ook. Zo bestormden de Japanse autofabrikanten vroeger onder meer de Europese markt. En precies dat was er aan de hand toen Mazda met zijn 323 kwam. De makers claimden dat deze auto ook echt voor de Europese markt was bedoeld en dat was deels correct. Je kreeg namelijk veel voor een goede prijs en de kwaliteit was top, maar als gezinsauto was hij alleen geschikt voor heel kleine kinderen, want de ruimte achterin schoot tekort om honderd procent serieus genomen te worden. Dat gold niet voor het uitrustingsniveau, want daarmee sloeg Japan de Europese concurrentie gedegen om de oren. 'Overdonderend royaal', riep de pers erover en daarmee bedoelde het journaal de achteruitrijlampen (meervoud), stoffen vloerbedekking, in delen neerklapbare achterbankleuning, elektrisch ontgrendelbare achterdeur, getint glas, armsteunen voor en regelbare dashboardverlichting. Overdonderend is achteraf wel wat overdreven, maar de auto komt in elk geval niet karig over. Wil je mooi lopen wezen en flaneren op de boulevard van Zandvoort? Dan pak je de Ritmo, met de Mazda als runner-up.

de techniek

VOLKSWAGEN GOLF 1100 L (1983)

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor • 4-cil. in lijn, dwarsgeplaatst
 Cilinderinhoud • 1.085 cc
 Max. vermogen • 37 kW/50 pk bij 6.000 tpm
 Max. koppel • 93 Nm bij 3.000 tpm
 Aandrijving • voorwielen via handgeschakelde 4-bak
 Remmen v/a • schijven/trommels
 Afmetingen (l/b/h) • 3.815/1.610/1.410 mm
 Wielbasis • 2.400 mm
 Gewicht • 835 kg
 Banden • 155 SR13
 Verbruik gem. • 9,0 l/100 km
 Topsnelheid • 140 km/h
 0-100 km/h • 17,0 s
 Prijs (1983) • fl. 19.000 (€ 8.537)
 Productieaantal • 30.000.000

Alle gegevens volgens fabrieksopgave

De Golf is de minst frivole van de drie, je zou bijna vergeten dat hij ook Italiaans van ontwerp is

Volkswagen Golf

- + Alleskunner
- + Trendsetter
- Niet verrassend
- Beetje karig



de mooiste details



1 Een sterk punt van elke Golf, dus ook de eerste: een logische, fijne werkplek voor de bestuurder. **2** We moeten het met vier versnellingen doen, maar dankzij het soepele motortje is daar goed mee te leven. **3** Hou je vast, we gaan de bocht om!. **4** Je kunt zeker één sigaretje roken en doven in deze asbak. **5** Nog een echte handchoke. **6** Had hier geen Blaupunkt moeten zitten? **7** Of we niet willen roken en onze gordels om willen doen. **8** Een dwarsgeplaatste viercilinder met een bescheiden inhoud en karige prestaties. Wel soepel in de omgang.

de hoogtepunten

Fiat Ritmo (1978-1988)

• De Ritmo ging meteen al de grote en de kleine plas over en werd in het Verenigd Koninkrijk, Ierland, de Verenigde Staten en Canada geleverd als Fiat Strada.

• Ook Spanje was van de partij: in 1979 begon de productie daar en werd de auto Seat Ritmo gedoopt. Vanwege een juridisch geschil tussen Fiat en Seat over de licentierechten ging Seat met deze auto zijn eigen weg met een zelf ontwikkelde en licht aangepaste versie, de ook hier bekende Seat Ronda.

• De plastic bumpers kunnen kleine botsingen zonder schade absorberen, in tegenstelling tot de toen veel gebruikte metalen bumpers.

• Op de Autosalon van Genève in 1980 werd een dieselvesie geïntroduceerd, de 'Ritmo D'. Die auto had last van het hoge gewicht op de vooras en reed beduidend minder dan de benzineversies.

• In september 1981 werd de **1** 'Ritmo Abarth 125 TC' getoond op de IAA in Frankfurt. Dit was een aangepaste versie van de eerdere, sportieve Ritmo 105 TC.



1



2

• **2** In oktober 1982 werd de Ritmo technisch herzien en herontworpen om de concurrentiepositie ten opzichte van rivalen als de Ford Escort Mk3 en de eerste voorwielaangedreven Opel Kadett (D) te verbeteren. De facelift maakte de Ritmo in één klap een stuk gewoner.

• In 1983 kwamen de zuinige Ritmo ES en de snelle Ritmo Abarth 130 TC. De laatste was gebaseerd op de 125 TC maar werd aangedreven door een benzinemotor van 1.995 cc van 130 pk met onder meer twee dubbele carburateurs en dus geen injectie, zoals de concurrentie inmiddels had.

Volkswagen Golf (1974-1986)

• We noemen de Golf een alleskunner en een trendsetter en dat maakt hij zeker waar.

• De aanloop naar een opvolger van de Kever was al een verhaal op zich. Volkswagen zag inkomsten slinken en de koppositie in verkopen verliezen aan Opel. Er moest wat gebeuren. Het nodigde Giorgetto Giugiaro van ItalDesign uit voor een project: ontwerp de opvolger van de Kever. De Volkswagen-top was gecharmeerd van zijn ontwerpen (1970).

• De komst van de Golf diesel was een grote stap naar een nieuw segment: compacte auto's met dieselmotor. Dat was in 1976 met een 1.5 dieselmotor. Ook de hot hatch komt op het cv van de Volkswagen Golf. In 1976 lanceerde Volkswagen een **3** sportieve Golf, de GTI, met een 1,6-liter motor van 110 pk. Ook hier werd een nieuw segment geboren dat zeer gewild zou blijken.

• **4** Een facelift van de iconische Golf I: met name



1

de achterkant gaat op de schop met grotere, bredere achterlichtunits (1978).

• **3** De bereikbare cabriolet mogen we niet vergeten. Die auto liep lang door. Het is 1979 als de Golf I Cabriolet wordt gelanceerd, die pas in 1993 wordt afgelost door van de Golf III Cabriolet.

• Andere mogelijke namen voor de auto die uiteindelijk Golf ging heten, waren 'Blizzard' en 'Caribe'.

Mazda 323 (1977-1980)

• Meteen bij de lancering van deze modelreeks is er iets te vertellen over de naamvoering. De compacte achterwielaangedreven Mazda heet 323 op de meeste plekken in de wereld, maar Familia AP in Japan en GLC in Noord-Amerika. GLC, dat we nu kennen van de SUV van Mercedes-Benz, stond in die tijd voor 'Great Little Car'. 'Three two three' is nauwelijks uit te spreken.

• Wat elke fabrikant wil, lukte Mazda in 1977: de 323 sprak veel jonge automobilisten aan. Zowel in Japan als daarbuiten. Maar het was van relatief korte duur want als gezinsauto schoot de auto ook als vijfdeurs tekort. Het was dan ook een tussenoplossing van Mazda want het was al bezig met een praktischer, ruimere, voorwielaangedreven gezinsauto. Dat zou dus de volgende 323 worden, in 1980.

• In 1979 kwam de enige echt relevante facelift van de 323 van deze generatie, met als meest in het oog springende noviteit: andere koplampen. De kleine ronde werden rechthoekig en meer geïntegreerd in de grille en groter.



• **3** De zeldzame stationwagon ontstond de dans toen Mazda deze generatie 323 in 1980 schrapte en liep nog door tot in 1984. Er was overigens ook een tweedeurs stationwagon van de 323. Die auto was er echter alleen als bedrijfsauto, zonder achterbank.



3



5



6



Als je een leuke, opvallende klassieker wilt, is de Golf de eerste die we wegstrepen

de eigenaar

'Een heerlijke no-nonsense auto'

Naam • Rienk Alberts

Bouwjaar • 1971

Eerste auto • Nissan Sunny 1.7 diesel

Nooit weg moeten doen • Opel Kadett C 1.2 automaat

Nog meer in de garage? • Volkswagen ID Buzz, Nissan Qashqai, Ducati Superlight (1994), Honda NH Lead (1983), Puch Maxi



Over de Volkswagen Golf: "Ik ben opgegroeid met het succes van de Golf. Voor mij is het een icoon. Het bijzondere van elke generatie Golf vind ik dat je nooit wordt teleurgesteld. Hij doet wat je van hem verwacht en dan nog net iets beter. Deze is wel ontzettend basis, dat valt wel op. Auto's worden tegenwoordig steeds duurder, maar je krijgt ook steeds meer voor je geld. Dat zie je wel in deze auto van begin jaren 80. Ik ben geen echte petrolhead, heb ook veel met motorfietsen, maar met de Golf heb ik wel wat. Dat kwam door een buitenlandse trip met die auto. Dat was naar Zuid-Frankrijk, in 1999, met een Golf 1, een driedeurs diesel uit 1976. Met twee vrienden kamperen, drie weken lang, zonder imperial, dikke pret!"

De Japanner ziet er guitig uit en is aalbaar, maar de Ritmo is ronduit een statement van gedurfd ontwerpen. Herkenbaar en uitgesproken Italiaans. Zo worden ze niet meer gemaakt. Fiat stopte daar zelf ook mee, door na een facelift in 1982 met een Ritmo zonder 'scherpe kantjes' te komen. Onderscheidend vermogen dus wel, maar dat maakt de Italiaan niet tot de beste dagelijkse gebruiksauto, nee, het is zelfs de minste van de drie. Hoewel het onderstel absoluut verzorgd is en de auto goedmoedig in de bochten, is de Italiaanse hatch ook vrij week en houden de voorstoelen dat niet in de hand. Verder is de bediening delicaat, hij wil graag met fluwelen handschoenen worden behandeld. De Mazda 323 is de leukste van de drie om te rijden en dat komt door een goede zitpositie met een prima geplaatst stuurwiel en een geraffineerde bediening. Wat snort dat viercilindertje er lustig op los. De besturing is wel nogal indirect, geeft weinig stuurgevoel en maakt hem op de snelweg wat zoekergig.

Goed totaalplaatje

Toch versla je een Golf niet zomaar. Hoewel de Duitser geen dikke pret uitstraalt en ook niet zo rijdt, is het onderstel wel beter voor elkaar dan bij de Mazda, die niet vies is van een beetje stuiten en dribbelen en bij tijd en wijle echt niet comfortabel te noemen is. De Volkswagen is op dat punt sterker, dus het totaalplaatje is in orde. Als je een leuke, opvallende klassieker wilt rijden, is de Golf wellicht de eerste die we wegstrepen. Als je echter nog wat kilometers gaat maken, bedenk dan dat de logische bediening, het ruimteaanbod en het onderstel gewoon goed voor elkaar zijn. **W**