Raketje in een prima prijsklasse

door ROBBERT KEEGEL

Rijden in een Fiat, óók voor een 'Verkenningsrit', blijft voor mij een stukje jeugdsentiment. Mijn vaders eerste auto was een Fiatje, een 600, en hij is het merk altijd trouw gebleven. Een enig wagentje, dat zesbonderdje, maar wat kuren had het wel. Vooral 's winters, want van nattigheid en kou hield het ding niet en maakte dat veelvuldig duidelijk door des ochtends dienst te weigeren. Levendig staan mij nog voor de geest de vele malen dat mijn vader, een half uurtje nadat hij naar z'n werk was vertrokken, ondanks de koude buiten verplicht weer binnenkwam omdat 't kreng weer niet wilde starten. Eerst werd dan het Opperwezen aangeroepen en vervolgens de Euterpegarage - het laatste met het tastbare resultaat dat het kleine vierpittertje na enig hoesten braaf datgene ging doen waar het voor gekocht was: rijden.

De vele Fiats die ik in de loop der jaren voor deze rubriek mocht rijden hebben nooit dieselfde kuren vertoond, hoe koud het ook was en hoe nat. Maar als het ware om te bewijzen dat bepaalde familietrekjes toch érgens, hoe verborgen dan ook, toch verdwijnen gaan mochte ik op de eerste koude en tegelijk natte dag van dit seizoen vloekend de zojuist verlaten woning weer betreden om daarna de garage op te bellen. M'n auto wilde niet starten. Het was een Fiat.

Ondanks de mooie Digiplex-ontsteking en de uiteraard onberispelijke staat waarin de nog erg nieuwe Ritmo 105 TC verkeerde sloeg-ie niet aan. Dan krijg je de pest in, vooral als je uitgerekend dié ochtend een bindende vroege afspraak ergens hebt. Het heeft althans die dag het plezier in de 105 TC vergald. Gelukkig dat het verder zo'n allemachtig fijne auto is, want anders zou, ondanks alle pogingen tot objectiviteit, de neiging om er akelig over te gaan schrijven wellicht de overhand krijgen.

De 105 TC is een raspaardje en volbloeds zijn nu eenmaal nukkig. Als een Ferrari, directe familie tenslotte, een keer dienst weigert dan worden er ook schouders opgehaald en vergoeilijkende teksten gepreveld. Zo ook bij deze Ritmo. Hij was tot voor kort de krachtigste uitvoering, met z'n 105 pk (bij Fiats geeft het cijfer in de type-aanduiding het vermogen in goede ouderwetse paardekrachten aan, de officiele kiloWatts spreken, zo meent de Italiaanse gigant, het publiek nog steeds niet aan). Onlangs echter werd de echte krachtpatser van de Ritmo-club gelanceerd, de Ritmo Abarth 130 TC, die dus liefst 130 pk levert. Dat is écht een beest van een auto. We hebben er al een dagje mee kunnen sturen en over een maand of wat zal-ie ook in deze rubriek uitgebreid aan u worden voorgesteld.

De 105 is in het leven geroepen om weerwerk te bieden aan de zo succesvolle GTI-uitvoering van directe concurrent Golf. Qua prestaties kan de 105 daar niet helemaal tegenop, de VW heeft nu met z'n brandstofinjectie een pk of 110 en er komt een veel potentere zestienklepper (16-kleppen-uitvoering (die Fiat dus kleppen ruim vóór was). Maar prijsgewijs is de toch ook van een schitterend motortje - TC staat in dit geval voor Twin Cam, twee bovenliggende nokkenassen, bij de Abarth kunnen de letters ook nog duiden op de twee carburateurs - voorziene 105 natuurlijk erg aantrekkelijk. Nog geen 24 mille voor zo'n raketje is heel mooi, want de concurrentie heeft een prijskaartje met een 3 als eerste cijfer.

Comfort

Als prestigemodel van een Italiaanse auto-reeks is de 105 TC natuurlijk niet alleen op prestaties gericht, maar ook erg comfortabel en behoorlijk volgestopt met leuke accessoires. Fiat heeft daarbij niet overdreven. Alles wat op en aan de 105 zit heeft een aantoonbaar nut. Dus, om eens wat te noemen, géén vijf afzonderlijke planonniers, ieder met z'n eigen schakelaar, zoals de een paar weken terug hier aan bod gekomen Alfetta Turbodiesel had. Maar wel een schitterend rally-auto-achtig zwart instrumentenpaneel met goed afleesbare klokken en zinvolle metertjes en evenzeer duidelijke en ter zake doende controlelampjes. Alle knoppen en hendels zitten op logische plaatsen en zijn derhalve goed, makkelijk dus, te vinden en te bedienen. Ook zijn er een boel plekjes om kleine spullen op te bergen, waarbij het handschoenenkastje door z'n praktische vorm opvalt. In heel veel auto's zijn die kastjes ondiepingen. Hier zit er niet alleen verlichting in, maar ook nog een looplampje. Verwarming en ventilatie zijn eveneens goed, met een behoorlijke regeling en met voldoende richtbare uitstroomopeningen voor frisse buitenlucht. De afwezigheid van electrische ruitbediening betreur ik, het ontbreken van centrale portiervergrendeling vind ik bij een tweedeurs geen onoverkomelijk bezwaar.

De stoelen zien er perfect uit, het lijken wel professionele rallystoelen, maar vallen wat tegen. De opstaande randen, die rug en zitvlak bij snel bochtenwerk op hun paats dienen te houden, zijn daarvoor te zacht. Zachter zelfs dan de middendelen van rugleuning en zitten. Niet goed begrepen. De achterbank is vlak, maar behoorlijk comfortabel, terwijl hoofd- en beenruimte beslist niet tegenvallen. Uiteraard moet men zich in enige bochten wringen om die bank te bereiken of te verlaten, maar dat is nu eenmaal de prijs die men moet betalen om tweedeurs te rijden - deze sportversie wordt niet met vier portieren geleverd. Uiteraard is de achterbank neerklapbaar, waardoor de toch al niet kinderachtige bagageruimte, die via de achterklap goed belaadbaar is, naar believen uit te breiden valt. Terecht zit op deze Ritmo standard een wiswasser op de ruit in de achterklep. Een bij de combinatie van deze carrosserievorm en ons klimaat een volstrekt onmisbaar accessoire, al valt mij in dit jaargetijde dagelijks op hoe weinig landgenoten er een passend gebruik van maken. Liever nog zet men bij een motregentje volstrekt onnodig en dús hinderlijk zijn of haar mistachterlamp(en) aan, dan dat men zich een onbelemmerd uitzicht naar achteren verschaft.

Rijdt men de 105 TC voor watte waard is, dan komt men véél auto's van achteren tegen . Niet alleen accelereert de wagen als een pijl uit een boog, waarbij natuurlijk de voorwielen de neiging hebben om fors door te gaan slaan, de top van ruim 180 is ook niet misselijk. Het spreekt vanzelf dat wanneer die prestaties ook werkelijk gevergd worden, de zo nette officiele verbruikscijfers onhaalbaar zijn, maar ook bij het scheurwerk waar deze Ritmo zo toe noodt blijft de dorst binnen redelijk nette perken. Ondanks het uitgesproken sportieve karakter van de motor is deze desgewenst ook heel gedwee. Met weinig toeren aan de krukas is er re trekkracht beslist mee en er hoeft derhalve echt niet als een dwaas geschakeld te worden. De versnellingsbak heeft goed gekozen overbrengingsverhoudingen, met de vijfde versnelling als duidelijke overdrive. Dankzij de soupleese van de motor is die hoogste versnelling geen futloze aangelegenheid. De bediening van de bak is echter nog steeds niet helemaal lekker. Ik weet wel dat het niet de makkelijkste opgave is, zo'n bediening om een hoekje bij een dwars voorin geplaatste motor, maar elders in autoland heeft men het wél goed opgelost. De Ritmo-pook is wat vaag, heeft een grote slag en schakelt te hakerig. Dat lag niet aan de bouwigheid, want een overrijpe Ritmo die onlangs het genoegen smaakte mij aan het stuur te hebben leed aan dezelfde kwaal.

Hakerig

Maar zelfs dat minder fijne schakelen mag de pret van de 105 TC niet vergallen. Want hoewel ook deze voorwielaandrijver iets té onderstuurd is, is het onderstel zoveel strakker dan van de minder krachtige familieleden, dat de auto niet alleen uiterst stabiel in rechte lijn is (ook bij hoge snelheden), maar ook in allerhande bochten bijzonder koersvast. Het verschil in bochtgedrag met trekkende motor of met koegelaten gaspedaal is aanzienlijk, misschien wel iets té, maar bij vlot bochtenwerk is daar een dankbaar gebruik van te maken. Met andere woorden, wie van gooi-en smijtwerk houdt kan z'n hart ophalen. De laagprofielbanden bewijzen daarbij hun goede diensten.

Al met al is de Ritmo 105 TC een leuke sportuitvoering van een nette familie-auto, die echter alle praktische voordelen van die gezinsauto niet overboord heeft gezet. Met z'n contrasterende forse combinatie van spoiler en voorbumper en van hetzelfde flexibele matriaal vervaardigde spatbordjes en flankbescherming (boven de achterklep zit ook nog een spoilertje) komt de auto ook uiterlijk voor z'n sportieve inborst uit. Leuke auto.



FIAT RITMO 105 TC: Raspaard, met de nukken die bij zo'n volbloed horen... FOTO ROBBERT KEEGEL

GEGEVENS FIAT RITMO 105 TC

- Motor: viercilinder in lijn, met dubbele bovenliggende nokkenassen en Digiplex elektronische ontsteking. Inh: 1.585 cm³. Compressieverh: 9.3 op 1. Max. vermogen: 77 kW (105 pk) bij 6.100 omw/min. Max. koppel: 133 Nm bij 4.000 omw/min. Vijf versnellingen. Voorwielaandrijving.
- Wielophanging: vóór onafh. met veerpoten; achter semi-onafh. met schroefveren. Stabilisator voor. Besturing: tandheugel. Voor/achter geschijven, bekrachtigd remsysteem met schijven vóór en trommels achter. Handrem op achterwielen. Banden: 165/65 SR 14.
- Tweedeurs carrosserie, lengte: 4.01 m. Breedte: 1.66 m. Hoogte: 1.38 m. Wielbasis: 2.44 m. Draaicirkel: 10.30 m. Gewicht: 855 kg. Laadvermogen: 400 kg. Max. aanhangergew: 900 kg.
- Inh. brandstoftank: 45 l. ECE-verbruik (super): bij 90 km/h: 1 op 15,9; bij 120: 1 op 11,9; op stadstraject: 1 op 10,1 en tijdens test gem: 1 op 9,2.
- Topsnelheid: 180 km/h. Acceleratie 0-100 in 9.5 sec.
- Prijs: ƒ 23.500.- De goedkoopste Ritmo, de 60 pk, kost ƒ 15.400.- Afleveringskosten: ƒ 460.-
- Importeur: Fiat Auto Nederland BV, Postbus 79, 1110 AB Diemen ,tel: 020 - 951 851.-



ADVERTENTIE

FIAT

personen-bestelwagen dealers: AMSTERDAM-OOST: GARAGEBEDRIJF VAN KOOPEREN, ALEXANDERKADE 17-19, TEL. 020-244735. AMSTERDAM-ZUID: LEONARD LANG B.V., BEETHOVENSTRAAT 39, TEL. 020-738811. AMSTERDAM-ZUID/OOST: LEONARD LANG B.V., DANIEL GOEDKOOPSTRAAT 9, TEL. 020-936935. AMSTERDAM-WEST: GARAGE MARRE B.V., ADMIRALENGRACHT 12-14, TEL. 020-183740/168327. AMSTERDAM-NOORD: AUTOBEDRIJF VAN DER MEIDEN B.V., MEEUWENLAAN 120, TEL. 020-360156. AMSTERDAM-WEST: AUTOBEDRIJF WEISS B.V., BURG. DE VLUGTLAAN 119-123, TEL. 020-133579. AMSTERDAM-ZUID: AUTOMOBIELBEDRIJF WITZEL & ZOON, KAREL DU JARDINSTRAAT 51, TEL. 020-729560. AMSTERDAM-OOST: AUTOMOBIELBEDRIJF ZEEBURG B.V., ZEEBURGERDIJK 209-211, TEL. 020-940661. AMSTELVEEN: GOUDSMIT EN EUZINGA B.V., LOOIERIJ 1, TEL. 020-470909/-433733. ALMERE-HAVEN: MARRE ALMERE B.V., DE STEIGER 55, TEL. 03240-17047. BADHOEVEDORP: GEBR. HAAKER B.V., KAMERLINGH-ONNESLAAN 10, TEL. 02968-2507/6525. DIEMEN: AUTOMOBIELBEDRIJF OOSTENRIJK B.V., MUIDERSTRAATWEG 5, TEL. 020-901875.