www.TransRitmo.nl



FIAT RITMO 125 TC

Allegro Furioso!

André Van Steenkiste

Elke konstrukteur die zichzelf respekteert heeft zijn 105 pk-er of zoals het voor de moderne normen heet een 77 kW-er. De waaier van dit soort auto's is bijzonder groot. Dat gaat van gewone reiswagens tot sportievelingen. Heel wat automakers halen hun 105 pk (pardon hun 77 kW) uit een tweeliter of een 1800. Zoals bv. BMW (318 i), Citroën (CX 2.0), Ford (Sierra 2.0), Toyota (Celica en Cressida tweeliter), Fiat (Spider 124), Honda (Prelude 1800). Wie op de sportieve toer wil puurt reeds deze magische pk (re-pardon kW) uit een 1600. Hierdoor komen ze op een terrein dat voor velen een streefpunt is en dat zonder dat de krachtbronnen er aan hun soepelheid verliezen. De 77 kW of de 105 pk blijkt de moderne motor te zijn voor al wie prestaties nastreeft zonder er aan gerieflijk rijden bij in te boeten. Daarin is Fiat ten zeerste geslaagd met de 1600 krachtbron met dubbele bovenliggende nokkenas of de Twin Cam. Lancia heeft in de Prisma en de Delta GT dezelfde krachtbron maar beide zustermerken hebben de 1600 volgens de eigen technieken afgewerkt en uitgebouwd zodanig dat het als het ware twee verschillende motoren zijn.

De klub van de 77-ers en 105-ers heeft met de Fiat Ritmo TC, de Ford Escort XR3-i de Alfasud Ti Quadrifoglio Verde, de Colt Turbo, de Lancia Delta GT al flink wat gestalte gekregen.
Fiat is daarin een soort uitblinker omdat er met de Ritmo 105 TC buiten zijn sportieve aanleg ook nog een goede interieurruimte werd gekreëerd en wat er niets aan bederft: het geheel wordt aangeboden tegen een voor iedereen haalbare prijs. De verhouding prijs/prestaties ligt met de Ritmo TC beslist het best. En nu men er een minder progressieve stijl heeft van gemaakt kan hij nog meer in de smaak vallen.
De Ritmo 105 TC bestaat reeds twee jaar maar het nieuwe model heeft zodanige wijzigingen ondergaan dat hij het best past in het bestek van een volledige rijtest. Deze wagen heeft reeds duizenden autorijders weten te bekoren, vooral omdat het hier een échte Gran Turismo betreft met een sterke persoonlijkheid en schitterende prestaties. Als wij het Allegro Furioso uit de muziekliteratuur ontlenen is dat niet om er een etiket op te plakken maar gewoon omdat de 105 TC deze term symboliseert.
Fiat heeft er goed aangedaan de 1600 van de 131 Supermirafiori te gebruiken omdat deze motor een best uitgangspunt was voor de sportieve Ritmo. Het was niet moeilijk er vlug een achttal pk meer uit te halen maar de prestaties werden toch meer bereikt door het andere onderstel, aggregaten en overbrenging. Dat het interieur en de buitenstijl van de wagen bij dat alles nog goed is afgestemd, maakte het geheel meer homogener.
Homogener? Ergens is de 105 TC homogener dan zijn sterkere broer de Ritmo Abarth 125 die zeer binnenkort een 130 wordt, maar dat is een andere geschiedenis. Ook interessant tenslotte is het zachte prijsje van de Ritmo 105 TC, 274.900 fr.

Koetswerk en interieur

Gedrongen buiten, ruim binnen

Het koetswerk van de Ritmo is van bij zijn geboorte veelomstreden geweest. Voor eenmaal dat het Italiaanse merk uitpakte met een gedurfde futuristische stijl was niet iedereen het daar mee eens. Men was er voor of men was er tegen. En uiteindelijk heeft Fiat bakzeil moeten halen t.o.v. de smaak van het grote publiek en de voorbumpers, alhoewel nog steeds schildbumpers, meer klassiek gemaakt en de koplampen ook al niet langer voor de helft in het schild verwerkt.
De vier koplampen en het nieuwe embleem — de vijf schuine stangetjes — maken er een totaal andere auto van. Minder futuristisch zeggen wij maar toch nog modern genoeg om een trendsetter op het gebied van de stijl te worden. Onder de brede voorbumper is de robuuste spoiler als het ware verstopt. De wielkappen geven de wagen een sportief uitzicht, de goed gestroomlijnde buitenspiegel is eveneens aantrekkelijk. Ook zijn de achterlichtblokken achteraan groter geworden. Op de motorkap is de grote luchtinlaatsleuf verdwenen en voor een betere aerodynamika is het dak volledig plat.
De robuuste kunststofspoiler is voorzien van twee vlakken waarin de mistlampen of de verstralers kunnen worden ingewerkt.
De flankbeschermers tussen de wielkappen zijn van dezelfde kunststof en kleur als de bumpers en de wielkasten zelf zijn zorgvuldig beschermd.
Fiat heeft niet geaarzeld enkele elementen van de Ritmo ES (Energy Saving) over te planten op de 105 Twin Cam. Zoals het opklapje achteraan het dak voor een betere stroomlijn, de kunststof voorruitstijlen, de andere meer aerodynamische ruitewisserarmen enz.
Men zal intussen al reeds hebben begrepen dat de Ritmo 105 TC alleen beschikbaar is als driedeurs (tweedeurs plus achterklep), maar dat betekent niet dat het in- en uitstappen achterin daarom ongemakkelijk is. Integendeel men krijgt gemakkelijk toegang tot het achterkompartiment en de tweedelige achterbank.
Binnenin is er ruimte zat, dat is een der sterke punten van de Ritmo. Het valt op het eerste gezicht niet zo erg op omdat in dit geval alles zwart of grijs werd gehouden, dit is de tol aan het sportieve imago, maar de Ritmo is en blijft een der ruimste auto's van zijn kategorie.
Goed gevormde kuipzetels, die wat ons betreft nog wat harder mogen zijn en de rijder nog beter in de lenden zouden kunnen steunen, een fraai instrumentenbord en als klap op de vuurpijl een autentiek driespakig Abarth sportstuur.
Centraal staan de snelheidsmeter en de toerenteller en verder zijn er de nodige kontrolelampjes en zoals het een sportieve auto past de metertjes voor de koelwatertemperatuur, de oliedruk, de olietemperatuur, de akkuspanning of voltmeter. Een rallyrijder zal daarenboven niet ongevoelig staan tegenover het brede geperforeerde gaspedaal van het staande type wat voor lange ritten minder vermoeiend is. Een grotere middenkonsole waartegen men het rechterbeen kan laten aanleunen

▷



Deze foto geeft een beeld van snelheid, en dat heeft deze 105 TC wel degelijk. 181 km/u. is zijn top. (foto J.V.)

www.TransRitmo.nl

TECHNISCHE GEGEVENS

Motor

Bouw: 4 cilinder in lijn, dwars voorin gemonteerd
Cilinderinhoud: 1585 cm³
Boring en slaglengte: 84 x 71,5 mm
Verdichtingsverhouding: 9,3 : 1
Vermogen: 77,2 kW (105 pk) bij 6100 opm.
Koppel: 133,4 Nm (13,6 kgm) bij 4000 opm.
Aantal krukaslagers: 5
Nokkenas: twee, bovenliggend
Nokkenasbediening: tandriem
Voeding: 1 Weber 32/34 CW 7 LRP tweevaks valstroomkarburator
Choce: manueel
Koeling: water, pomp, radiator met expansievat, termostatisch geregeld, elektrische ventilator met termokontakt

Elektrische uitrusting

Akku: 12 V 55 amp/u elektronische spanningsregeling
Bougies: Magneti Marelli CW 7 LRP; Champion RN 9 Y, Bosch WR 7 D
Elektrodenafstand:
Ontstekingsvolgorde: 1 - 3 - 4 - 2
Ontsteking: elektronisch met statische voorontsteking

Stuurinrichting

Tandheugel, driespakig sportstuur
Aantal omwentelingen van nok tot nok: 3 1/2

Overbrenging

Type: 5 gesynchroniseerde versnellingen
Overbrengingsverhoudingen: 1ste: 3,583
2de: 2,235
3de: 1,553
4de: 1,163
5de: 0,960
Acht.: 3,714

Aandrijving: op de voorwielen
Eindoverbrenging: 3,588 : 1 (17/61)

Ophanging

Voor: onafhankelijk, onderste dwarsstangen, stabilisator
Achter: onafhankelijk, onderste dwarsstang, dwarsstabilisator

Remmen

Voor: schijfremmen, servo met onderdruk, dubbel circuit
Achter: trommels
Parkeerrem: op de achterwielen

Wielen en banden

Velgen: 14 duims 5 1/2 J, geperst staal
Banden: 165/65 HR 14 (Optie 185/60 HR 14)
Bandendruk: voor 2,2; achter 2,4 bar (Optie 185: 2,0 en 2,2)

Afmetingen, gewichten, inhouden

Wielbasis: 2444 mm
Spoorbreedte V en A: 1419 en 1417 mm
Totale lengte: 4014 mm
Breedte: 1663 mm
Hoogte: 1389 mm
Overhang voor en achter: 838 en 732 mm
Binnenbreedte voor en achter: 1380 en 1340 mm
Gewicht (leeg): 950 kg
Gewichtsverdeling voor en achter: 62,9 en 37,1%
Max. toegelaten gewicht: 1305 kg
Kofferinhoud: 370 dm³ (1250 dm³ met neergeklapte achterbank)
Inhoud benzinetank: 55 liter

hadden wij liever gezien dan het centrale kastje dat er nu in is gemonteerd.
Om een idee te geven van de interieurruimte hierbij enkele cijfers: de binnenruimte bedraagt 2,74 m³ en de afstand tussen de pedalen en de achterste rugleuning is 1,74 m. De breedte ter hoogte van de ellebogen is 1,35 m en de bagagekoffer kan worden vergroot (met het neerklappen van de achterbank) van 370 tot 1250 dm³.
Het reservewiel verhuisde naar achteren onder de koffer. In een speciale beugel vormt dit reservewiel meteen een bijkomende bescherming in geval van botsing want het wiel dient als stootblok tussen de bumper en de achterste ophangingstravers.
De brandstoftank, groot 55 liter, bevindt zich eveneens in een veilige zone, nl. onder de achterbank. Het verwarmings-verluchtingssysteem is helemaal nieuw, dit van alle nieuwe Ritmo's. Nieuwe en grotere luchtinlaatsleuven zorgen voor een groter volume verse lucht, eventjes 200 m³/uur met een snelheid van 50 km per uur zonder de elektrische ventilator en het dubbele bij 100 km per uur.

Motor en gangwissel

Hoge toeren

Fiat heeft nog altijd zijn Latijns temperament. Een auto moet voor een Italiaan vinnig zijn. Daarom is de 1600 motor van de 105 Twin Cam zoveel anders dan die van de Lancia Delta 1600 GT. Hij haalt zijn maximum vermogen bij 6.100 opm. en de Delta GT heeft genoeg aan 5.800 opm. Ook voor het maximale koppel heeft de 105 TC 700 opm. meer nodig dan zijn broertje. Zelfs bij stationair draaien stelt men een redelijk hoog toerental vast. Dat kan nu natuurlijk allemaal geen nadeel zijn, tenware voor het verbruik misschien, maar daaraan heeft Fiat een goed bestudeerde gangwissel gekoppeld. Zijn koppel van 13,6 kgm volstaat. De verfijning van deze motor is te vinden in de elektronische ontsteking Digiplex. Dit systeem werd ontworpen door Magnetie-Marelli voor de topwagens van Lancia-Fiat en Ferrari. Bij ons weten is het trouwens eerst Ferrari die



Grote ruime portieren geven toegang tot een stel gerieflijke zetels, zowel vooraan als achteraan. (foto J.V.)

Voor zijn koersstabiliteit hadden we niets dan lof. De 105 TC neemt vrijwel elke bocht op een veilige en toch snelle manier. Deze voorwielaandrijver is uiteraard weer een onderstuurd exemplaar. (foto J.V.)



Prestaties

Voortdringingsweerstand
Topsnelheid: 181 km/u
0-60 km/u: 4,6 sek.
0-80 km/u: 7,5 sek.
0-100 km/u: 10,8 sek.
0-120 km/u: 16 sek.
0-140 km/u: 25 sek.
0-160 km/u: 36 sek.
400 m stilstand 17,5 sek.
1000 m stilstand: 32,6 sek.
Afwijking snelheidsmeter.

www.TransRitmo.nl



daar gebruik heeft van gemaakt. Steeds propere bougies, een goede verbranding ook in de stad, een uitstekende ontsteking bij gelijk welke belasting en toch iets minder goed aanslaande motor bij koud weder stelden wij vast.
Het Digiplexsysteem zorgt voor een optimaal rendement dankzij een onmiddellijk beantwoorden op eender welke belasting of gedrag van de motor. De voorontstekingskromme wordt onmiddellijk en rechtstreeks bepaald door elektromagnetische capteurs op de motoras. Er is geen enkel mekanisch onderdeel in het Digiplexsysteem en dus ook niet het minste onderhoud.
De 100 km per uur in 10 sekonden zijn haalbaar en de snelheid van 30,1 km per uur bij 1.000 opm. in vijfde versnelling is eveneens een goed cijfer.
De Twin Cam wordt bediend door een tandriem, de cilinderkop is van licht metaal. Wat betreft het lawaai is dat nooit hinderlijk, pas vanaf 140 km per uur begint hij wat luider te brommen. De uitlaat geeft een mooi geluid af, het rolgeluid van de banden is iets waaraan we de laatste jaren al gewoon zijn geworden.
Aan de motor is een bovenste-beste gangwissel gekoppeld. Fiat heeft er werk van gemaakt. Het schakelen gebeurt wat hard maar snel en precies. Men beschikt daartoe over een kloeke pookknop. De verhoudingen zijn goed gekozen. Er werd t.o.v. het vorige model een langere eindoverbrenging gemonteerd, nl. 3,588 tegen 3,765 op één van het eerste model.
De bediening van de gangwissel met dubbele trekker is een systeem dat Fiat meer en meer begint toe te passen. Het is in elk geval een enorme vooruitgang. Wij gaan stilaan onze mening dat alleen Japanners een goede gangwissel kunnen maken, moeten herzien.

Prestaties en verbruik

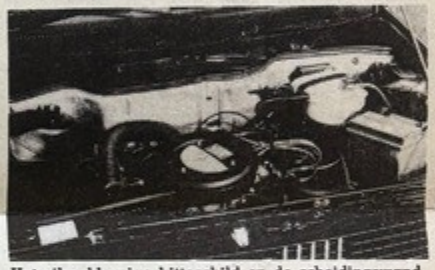
Geen spurter

Wij hebben de indruk dat Fiat van de 105 TC geen échte spurter heeft willen maken. Eerder een auto die op alle taken is voorbereid, dus zowel redelijk snel als een lange adem.
Het gaat goed samen met de gerieflijkheid die de Ritmo waarborgt. Trouwens mocht het Italiaanse merk niet al te ver gaan met de prestatiemogelijkheden want als een andere konstrukteur van zijn 105 pk er het topmodel maakt heeft men in de Italiaanse stal nog een 125 Abarth die dan ook weer boven alle anderen uittorent.
De topsnelheid wordt bereikt in de vijfde gang. Zonder al te hoog in toeren te gaan rukt men in de tussenversnellingen op tot 50, 82, 115 en 150 km per uur. De piek van 181 km per uur hebben wij bereikt met een gloednieuwe nog niet voldoende ingereden motor. Dat is het nadeel van er al te vlug bij te willen zijn.
Het laat dan ook geen twijfel dat de Ritmo 105 TC na een drieduizendtal kilometer betere cijfers zal halen dan wij hebben bereikt.
Wel interessant was dat de snelheden gekoppeld zijn aan een redelijk verbruik. Steeds beneden de 10 liter blijven vinden wij erg goed voor een wagen met dit Zuiderse temperament, want erg gedwee kan geen mens hem rijden. Steeds weer betrapt men er zichzelf op veel sneller te gaan dan gewild of gewenst.
De 8,4 liter per 100 km met een snelheid van 120 km per uur zullen voor velen een algemeen gemiddeld cijfer worden.
Volgens de ECE-cijfers verbruikt de 105 TC trouwens gemiddeld slechts 8,2 liter per 100 km.
Het is ook wel interessant dat deze auto over een 55

▷

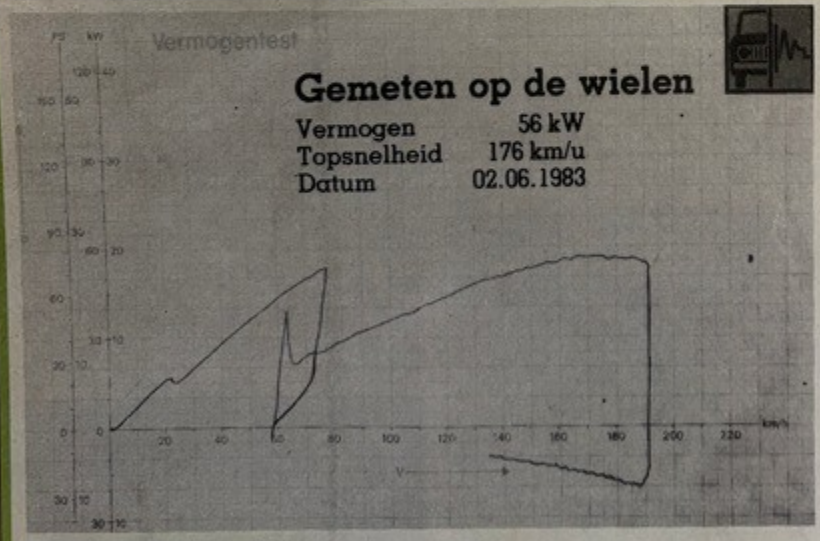
Verbruik

Verbruik: bij 90 km/u: 6,3 l
bij 120 km/u: 8,4 l
stadscyclus: 9,9 l
Gemiddeld testverbruik: 9,8 l



Het zilverkleurige hitteschild op de scheidingswand tussen motor en passagierskompartiment doet goed werk. (foto J.V.)

BOSCH VERMOGENTEST



Gemeten op de wielen

Vermogen	56 kW
Topsnelheid	176 km/u
Datum	02.06.1983

Top per versnelling

Ingesch. versn.	Werkelijke km/u
1ste	60
2de	110
3de	132
4de	180
5de	215

Tellerafwijking

Teller km/u	Effektief km/u
40	33
60	53
90	82
120	111
140	131
160	151
180	171

Gemeten op de motor

	Opgaaf	Gemeten
Vermogen	77 kW	76 kW
Met korr. fakt.	—	75 kW
Nomin. toerental	6100 opm	—
Atmosf. druk	1013 mbar	1012 mbar
Temperatuur	20°C	16°C

www.TransRitmo.nl

liter brandstoftank beschikt zodat men in eender welke omstandigheden verzekerd is van een rijbereik van 500 km.

Onderstel en stuurinrichting

Kompromis

De Ritmo 105 TC is een goed kompromis, vooral dan op het veld van de vering. Er werd het midden gekozen tussen de zeer harde sportieve vering en de aangenamere zachte afvering.
Met zijn 905 kg, jawel Fiat spaarde voor de nieuwe 105 TC zomaar 55 kg uit, is deze voorwielaandrijving zeer behendig en kan de moeilijkste opgaven aan.
Het blijft een sportieve auto, zonder meer, dat zal iedereen toegeven. Maar het blijft ook een auto voor elke dag en vooral voor grote reizen. Ook daarin blijkt Fiat het goede kompromis te hebben gevonden.
De goede geleide voorwielophanging met de dwarsstangen en de schroefveren, de lichte stuurinrichting, de goede roltrein, de goede draaicirkel zouden geen mens ter wereld laten vermoeden dat er hier voor dan 62 procent van het gewicht op de vooras ligt.
Als de Ritmo zich snel en precies laat schakelen dan werd de stuurinrichting volgens hetzelfde patroon gekonciptëerd. Ook hier licht en precies. Het is een tandheugel stuurinrichting uiteraard en de in de hoogte regelbare stuurkolom laat het eender welke chauffeur toe zich de meest gelijkte rijpositie aan te meten.
De draaicirkeldiameter van 10,3 is niet overdreven voor een voorwielaandrijver. Het aantal stuuromwentelingen van nok tot nok bedraagt slechts 3 1/2. Alleen bij het parkeemaneuver moet men meer kracht op de radiaalbanden zetten.

Wegligging en remmen

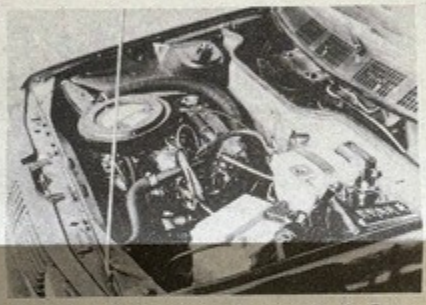
Voorbeeldig

De wegligging van de Ritmo is steeds voorbeeldig geweest en dit voor gelijk welk type. Het rolgeluid komt nogal goed door, de P 6 banden zijn daar wel debet aan. Soms neemt men trillingen waar in het instrumentenbord.
Opvallend is dat de Ritmo 105 TC praktisch niet doorbuigt of wiegt in de snelle opeenvolgende bochten. Wij hebben de foto's nog eens goed bekeken en stelden vast dat zij de bevestiging brachten van het gevoel van de chauffeur. In korte bochten wordt de limiet van de adhesie en vooral het wegschuiven van de voorwielen goed geteleforieerd zodat men haast automatisch de voet oplicht wat de wagen meteen weer in de perfekte koers brengt. De 60-serie banden zijn bijzonder geschikt voor deze auto en meteen kan men veilig het snelle bochtenwerk aan.

Spoilers rondomrond, verbrede wielkasten en een spoiler op de achterklep geven de wagen een mooi sportief tintje. (foto J.V.)



In supersnelle korte bochten ging het koetswerk nauwelijks overhellen. (foto J.V.)



De 1600 cc krachtbron braakt zo'n 105 pk. Ruim voldoende om deze 905 kg lichte wagen een versnelling te geven van 10.8 sekonden om vanuit stilstand tot 100 km/u. te komen. (foto J.V.)

Het kontakt van de wagen en de banden met de weg is goed en de 105 TC houdt in de rechte lijn ook perfekt zijn koers.
Wij hebben ook geen slecht woord voor het remsysteem: schijven voor en trommels achter. Zowel remspoor als afstand zijn goed en het is reeds lang geleden dat wij met remmen te maken hadden die na zware sollicitaties — tien maal brutaal achter elkaar afremmen vanaf 100 km per uur — niet de minste fading hadden.
Meteen zijn de twee sterke punten van de sportieve Ritmo de wegligging en de remmen.



Indien deze wagen zo was geweest vanaf het begin dan zou het Italiaanse merk zeker een bestseller in huis hebben gehaald. Nu is de verkoop beperkt gebleven tot 25.000 exemplaren en alhoewel het voor Fiat slechts een bijmodel is, zijn wij ervan overtuigd dat indien deze snelle bolide beter door het publiek zou gekend zijn er veel meer zouden kunnen worden afgezet. Naar wij evenwel in Italië vernamen zou de produktie van deze 105 TC dit jaar sterk worden opgedreven.

Onderhoud prijs

Eigentijds

Eigentijds slaat op het vereenvoudigde onderhoud dat alle konstrukteurs als leitmotif in hun bestekken schrijven. Daar maakt de Fiat Ritmo 105 TC geen uitzondering op.
Olieverversingintervals zijn verlengd, smeerpunten bestaan niet meer, het Digiplex ontstekingssysteem is een voorbeeld in zijn genre.
Alles is gemakkelijk in het motorkompartiment te bereiken. Precies die sportieve lui die zich een dergelijke wagen aanschaffen zullen heel wat genoegen beleven aan het geringe of gemakkelijke onderhoud.
Het zachte prijsje is een ander pluspunt. Zeker is hier de slogan «veel auto en rijgenot voor zijn geld» niet misplaatst.

Besluit

Aantrekkelijk aanbod

Wij geloven dat alleen het model van de vorige Ritmo ietwat de grote afzet in ons land, elders loopt hij best, in de weg stond. Nu men met een meer «normale» wagen te maken heeft kan dat omslaan.
In elk geval behoort de Fiat Ritmo TC tot de snelste sportieve machines van de markt, is voorzien van een rijkelijke uitrusting, heeft als bijzonderheid een grote interieurruimte voor zijn beperkte buitenafmetingen en is tenslotte behoorlijk snel en zuinig. Wat wil men nog meer...
De Allegro Furioso moet in 1983 zeker ook bij ons baan kunnen maken. □

Plus

- Redelijk verbruik
- Aantrekkelijk en ruim interieur
- Redelijke prijs
- Goede wegligging
- Goede remmen

Minus

- Alhoewel met servo zwaar in het parkeermaneuver
- Nogal hoge toerentallen

www.TransRitme.nl

UITRUSTING



Het instrumentenbord is zeer kompleet: Snelheidsmeter, toerenteller, watertemperatuur-, benzine-, oliedruk-, batterijspannings- en olietemperatuurmeter en allerlei kontrolelampjes... Deze laatsten brandden bij daglicht echter nogal naar de zwakke kant. Bovendien verschuilen er zich enkelen achter het stuurwiel. (foto J.V.)

KOETSWERK

Aantal portieren:	2
Centrale deurvergrendeling:	n.a.
Kindersloten:	n.a.
Reflektor binnenkant portier:	n.a.
Kunststof bumper:	ja
Kunststof strips op flanken:	ja
Schuifdak:	n.a.
Bediening schuifdak:	—
Aantal koplampen:	2
Halogeenlampen:	ja
Niveauregeling koplampen:	n.a.
Koplampsproeiers:	n.a.
Koplampwissers:	n.a.
Wis/was achter:	n.a.
Mistlampen voor:	n.a.
Mistlicht(en) achter:	ja
Verstralers:	n.a.
Alarmpinkers:	ja
Openingsrichting motorkap:	scharnier a/d ruit
Slot motorkap:	midden vooraan
Verlichting onder motorkap:	n.a.
Slot op benzinedop:	ja
Afstandsbediening benzinedop:	n.a.
Kofferverlichting:	n.a.
Afstandsbediening koffer:	n.a.
Plaats reservewiel:	achteraan onder
Gelaagde voorruit:	ja
Getinte ruiten:	ja
Aantal buitenspiegels:	2
Afstandsbediening buitenspiegels:	ja
Verwarming buitenspiegels:	n.a.
Radio antenne:	n.a.
Bediening antenne:	—
Aantal sleutels:	1
Beschikbare kleuren:	5
Boordgereedschap:	n.a.

INTERIEUR

Zetelstof:	kunststof
Zetelstof in optie:	—
Traploos verstelbare rugleuning V:	ja
Trapsgewijs verstelb. rugleuning V:	—
Slaapzetels:	ja
Kantelende zetels:	n.a.
Neerklapbare achterbank:	ja
Gedeelde rugleuning achterbank:	n.a.
Hoofdsteunen V (verstelbaar):	ja
Hoofdsteunen A:	n.a.
Veiligheidsgordels V (rolgordels):	ja
Veiligheidsgordels A (rolgordels):	n.a.
Armsteunen V (portier/centraal)	ja (portier)
Armsteunen A (portier/centraal):	—
Handgrepen V:	—
Handgrepen A:	—
Voetsteun links van de pedalenrij:	n.a.
Zonnekleppen (op-neer/links-rechts)	ja (ja/—)
Make-up spiegeltje (verlicht):	ja
Dag-nacht spiegel:	ja
Middenkonsole:	n.a.
Handschoenenkastje (open/met deurtje):	ja(deurtje)
met slot:	ja
verlicht:	ja
Kaartenvakje(s):	ja
Pasmuntvakje:	—
Plafondlampje (met/zonder tijdsch.):	ja (zonder)
Leesspot(s):	n.a.
Klerenhaakje(s):	—
Plaats handrem:	middenkonsole
Verstelbaar stuurwiel (hoogte/diepte):	ja (hoogte)
Elektrische zijruiten (V/A):	n.a.
Voorinstallatie radio:	—
Radio/kassette:	—
Asbak(ken) V:	ja
Asbak(ken) A:	n.a.
Sigareaansteker (V/A):	ja
Aantal verluchtingssleuven:	—
Verwarming/verluchting A:	—
Ontwaseming zijruiten:	ja
Geluidssignaal koplampen:	n.a.
Geluidssignaal veiligheidsgordels:	n.a.
Air conditioning:	—
Vloerbekleding:	tapijt

INSTRUMENTENBORD

Snelheidsmeter (analoog/digitaal):	ja (analoog)
Toerenteller (analoog/digitaal):	ja (analoog)
Toerentalbegrenzer:	—
Brandstofpeil (naald/digitaal):	ja (naald)
Watertemperatuurmeter (naald/digitaal):	ja (naald)
Oliedrukmeter (naald/digitaal):	ja (naald)
Olietemperatuur (naald/digitaal):	ja
Oliepeil (naald/digitaal):	n.a.
Voltmeter (naald/digitaal):	ja (naald)
Uurwerk (kwarts/analoog/digitaal):	ja (kwarts)
Dagteller (klassiek/digitaal):	ja (klassiek)
Boordkomputer (aantal funkties):	n.a.
Econometer (type):	n.a.
Turbo laaddrukmeter:	—
Lichtjes:	
– watertemperatuur:	—
– waterpeil:	—
– batterijlading:	ja
– brandstofreserve:	ja
– oliedruk:	ja
– oliepeil:	—
– choke:	ja
– handrem:	ja
– gloeispiraal (diesel):	—
– econometer (opschakelen):	—
– grootlicht:	ja
– dimlicht:	ja
– richtingaanwijzers:	ja
– mistlampen:	—
– mistlicht A:	ja
– verstralers:	—
– achterruitontdooiing:	ja



Onder onze testwagen zaten Pirelli's die deze wagen uiteraard extra baanvastheid gaven. (foto J.V.)

Check panel:	
– olieverversen:	—
– periodiek onderhoud:	—
– sleet remmen:	—
– sleet banden:	—
– remoliepeil:	—
– remleiding:	—
– koplampen:	—
– achterlichten:	—
– stoplichten:	—
– deuren:	—
– koffer:	—
Schakelaars:	
– kontakt:	rechts stuurkolom
– lichten:	hendeltje
– alarmpinkers:	ja
– dashboardverlichting:	n.a.
– ruitesproeier (elektrisch):	hendel, rechts stuur
– ruitewisser:	hendel, rechts stuur
– snelheden ruitewisser:	2
– interval wisser V (regelbaar)	—
– interval wisser A:	n.a.
– verwarming/verluchting:	middenkonsole
– blazer:	middenkonsole
– snelheden blazer:	3
– elektrische zijruiten:	n.a.
– elektrische antenne:	n.a.
– afstandsbediening brandstofdop:	n.a.
– afstandsbediening koffer:	n.a.
– cruise control:	n.a.

Opties

Metaalkleur:	5.000 F.

Afkortingen: V = vooraan
A = achteraan
n.a. = niet aanwezig
O = mits bijbetaling (optie)

Bij het neerzitten vormen de kunstlederen zetels zich extra om het lichaam. (foto J.V.)

