

Frankfurter Messe 1979
PROTOTYP RITMO CABRIOLET

Sommer, Ferienzeit. Man setzt sich zwischen die glühendheissen Bleche nur, wenn es unumgänglich ist, und man verlässt sie fluchtartig, sobald man am Bestimmungsort angelangt ist. Es ist heiss, man braucht ein offenes Auto. Es scheint eine Selbstverständlichkeit, und doch hat man jahrelang beobachten können, wie die Cabriolets immer weniger wurden, ja fast wöllig verschwanden. Einige sportliche Spider, vorwiegend italienischer oder englischer Produktion, haben sich mit wechselndem Erfolg gehalten. Aber auf dem Sektor der echten Cabriolets waren die Deutschen mit VW und Mercedes die einzigen, die weiterhin etwas gebaut haben. Natürlich haben auch die Engländer ihr Cabriolet, aber das ist ein Millionär Modell: der Rolls Royce Corniche.

Es ist merkwürdig, dass es in einem Land am Mittelmeer wie Italien nicht einen einzigen Hersteller von Cabriolets gibt. In einem Land, in dem Sonne, Meer, Naturschönheiten und Kunstdenkmäler, die mehr als nur einen flüchtigen Blick durch die eckigen Fullaugen einer Limousine verdienen, im Überfluss vorhanden sind. Haben die Italiener wenig Sinn für die Schönheiten, die sie umgeben oder gibt es einen anderen Grund? Gründe, die gegen das Cabriolet sprechen, gibt es in der Tat eine ganze Reihe. Angefangen bei seiner Formel. Für den Laien scheint die Lösung sonnenklar, das Ei des Kolumbus: man nimmt eine Limousine, schneidet das Dach ab, und das Problem ist gelöst. In Wahrheit bringt das Cabriolet für den Konstrukteur schwer zu lösende technische Probleme.

Tatsächlich ergibt sich die Steifigkeit aus der gesamten Geometrie der Karrosserie-Struktur, die ein geschlossener und damit besonders steifer Käfig ist. Bei den offenen Modellen fehlt dagegen das Gitterwerk oberhalb der Gürtellinie, so dass die unteren Strukturen durch drehsteife und biege feste Elemente entsprechend verstärkt werden müssen.

Die Folge ist eine gewisse Erhöhung des Gewichts (denn die zusätzlichen Elemente müssen eine bestimmte Konsistenz haben), und der Kosten-sowie nicht unerhebliche Probleme bei der Integrierung der Produktionszyklen für den Rahmen der Limousine und die Ausführung des Cabriolets.

Auch das Gestänge des Verdecks ist eine sehr komplexe Struktur, da sie zwischen geöffneter und geschlossener Stellung einen "fixen Weg" zurücklegen muss. Nicht zu vergessen sind die ästhetischen

Aspekte sowie die Grenzen, die durch die Abmessungen und das Gebot der Funktionalität gesetzt sind.

Trotz der oben erwähnten Vorbehalte ist das Interesse an der Formel Cabriolet heute wieder vorhanden.

Durch die Energiekrise sind die Voraussetzungen heute günstiger als in der Vergangenheit. Die Notwendigkeit, den Verbrauch zu drosseln, die fast überall zu erheblichen Geschwindigkeitsbegrenzungen führt, hat den Trend zu höheren Leistungen gebremst. Bei gemäßigten Geschwindigkeiten fallen die Probleme des Luftwiderstands und der Geräusche (die bei Cabriolets viel stärker sind als bei Limousinen) weniger ins Gewicht, und man kann deshalb die Vorzüge der offenen Version voll genießen. Fahrzeugstaus und Autoschlangen werden für die Fahrer von Cabriolets fast ein Vergnügen sein, weil sie gegenüber den anderen Kraftfahrern im Vorteil sind. Ein bisschen zu vergleichen mit dem Gefühl der Freiheit, das die Motorradfahrer empfinden, denen sie aber noch voraus haben, dass sie sich ungezwungen zu viert bei frischer Luft und ohne Helm unterhalten können. Also auch eine Gelegenheit, zusammenzukommen und miteinander zu reden. Diese und andere Gründe haben Bertone veranlasst, dieses Cabriolet zu bauen. Abgesehen von seinem Erfolg als Modell bietet der Fiat RITMO die idealen Voraussetzungen für eine solche Variante.

Sicherheit und Steifigkeit des Modells werden weiterhin von einem soliden Rollbügel gewährleistet, der heute unbedingt erforderlich ist, will man sich ernsthaft und mit Aussicht auf Erfolg der internationalen Konkurrenz stellen. Die Originalität des RITMO erleichtert den Umbau. Beim Zuschneiden des Cabriolets genügt es, der Gürtellinie der Limousine zu folgen. Ein nicht geringes Problem - sowohl in funktioneller als auch ästhetischer Hinsicht - war es, das Verdeck im geöffneten Zustand vollkommen zum Verschwinden zu bringen. Vorausgegangen war ein eingehendes Studium des Verdeck-Mechanismus sowie die Lösung des schwierigen Problems, wie das Verdeck unterzubringen sei, ohne das Fassungsvermögen des Kofferraums und sein Zugang erheblich beeinträchtigen, wobei sich die originalen doppelten Scharniere der Haube hilfreich erwiesen. Dank dieser Lösung konnte die moderne Linienführung erhalten werden. Durch ein Falten des Stoffes wie bei einer Harmonika, wie es in den 30-er Jahren üblich war (aber nicht gut zu den heutigen keilförmigen Linienführungen passt) wäre sie zunichte gemacht worden.

Der Entwurf von Bertone erhebt nicht den Anspruch, etwas Neues erfunden zu haben. Er bietet vielmehr mit professioneller Routine ein Modell, das zur Abrundung der RITMO-Palette hochinteressant ist. Somit passt das Cabriolet geradezu perfekt in die Modellphilosophie des RITMO, von dem in Laufe der Zeit eine komplette Familie entstehen wird.

Ausserdem gehört es gerade zu den fest verankerten, institutionellen Aufgaben des Karosseriers, Modelle zum Bau in begrenzter Stückzahl zu entwerfen, die andererseits dem Grossserien-Hersteller die Möglichkeit geben, alle Kundenwünsche massgeschneidert zu erfüllen - nicht zuletzt zum Wohl des Marken-Images.

Carrozzeria Bertone S.p.A.
Presseabteilung