

Fiat (nuova) ritmo

Pomlajevalna kura

Ritmo 100 S, novi dizel in druge zanimivosti



Fiatov ritmo je prvokrat zaplesal na torinskem avtomobilskem salonu leta 1978. Štiri leta pozneje so mu spremenili nos, mu popravili mehaniko, posegli v nekatere druge podrobnosti ter oznanili »drugo generacijo«. In pred dnevi smo spoznali vnovič pomlajeni ritmo »nuova«. Ves ta čas so prodali skoraj dva milijona teh fiatov.

Tudi tokrat so posegli v zunanji videz, v udobje, k motorjem in v celotno kakovost. Praktično nespremenjen je ostal le najbolj športen in najzmogljivejši ritmo abarth 130 TC.

Novi za oči so: odbijača, podaljšana v bočne obrobe, nova maska z dvema (različica L) ali štirimi (različice CL, S in TC) žarometi, nove kljčke na vratih in nova platišča pri različici S(uper). Novi so tudi sedeži, zglavniki, barvna usklajenost notranjosti, temeljitejša zvočna izolacija, boljša tesnila na vratih in na novo označeni instrumenti pri ritmu super.

Paketi opreme so torej trije: L, CL in S. Vse različice, z izjemo 60 L so opremljene s petstopenjskimi menjalniki. In za vse ritme velja, da so za štiri do pet odstotkov varčnejši, ko gre za porabo goriva.

Največ opreme sodi k paketu S = super. Na primer zanj brisalniki, ogrevana zadnja šipa, merilnik vrtljajev, testna plošča, nizkoprosečne gume, digitalna ura, zadnja meglenka, električno vodena stranska okna, sredinska ključavnica in tako dalje. K doplačilom pa sodijo deljiva zadnja klop, pomična streha, ekonometer, klimatska naprava in podobne reči.

K varčnosti in dobrim zmogljivostim prispevajo izboljšave pri motorjih: več natančne elektroničke, samodejno zapiranje dotoka goriva ob odvzetem plinu, na no-

ve čase naravnane odmične gredi, ugodnejši navori, »city-matic« pri ritmu ES (sposojen od regate ES), ki ob postankih samodejno ugaša in vžiga motor, novi materiali, boljša tesnila in tako naprej.

Povsem nova je različica 100, ki se ponaša z motorjem dozdajšnjega ritma 105 TC (kar pomeni tudi 105 konjskih moči). Motorno športnost je ta različica seveda ohranila, pritaknili pa so ji še dobršno mero udobja – na račun petih vrat in luksuznejše notranje opreme.

Nov pa je tudi 1,7-litrski dizel, po zasnovi enak motorju regate DS, a s krajšimi gibi batov ter – v primerjavi z že znanim 1,7-litr-

skim ritmovim dizlom – s celo vrsto tehniških dognanosti. Sem štejejo novi materiali ohišja ročične gredi, odmična gred v lahki glavi, izgorevalne predkomore, podobne tudi tistim v novem 1,3-litrskem dizlu, aluminijasti bat, samodejno čiščenje vbrizgovalnih šob za gorivo, boljše tesnjenje, manjša teža in 44 kW oziroma 60 KM največje moči, kar zadostuje za največjo hitrost 150 km na uro.

Prav ta dva ritma – torej 100 in dizel – smo na kratko tudi preskusili in ugotovili: da je pomlajevalna kura odločno zalegla proti zobu časa in da je ritmo še vedno povsem prepričljiv tekmeč v svojem razredu. Edino sedežev bi se morali (tudi tokrat) temeljiteje lotiti. Še vedno niso takšni, kakršni bi morali biti; najsi greza udobje ali pa za športnost. In to je vse.



M. ČESENJ

Tehnični podatki

Različica	ritmo 60	ritmo ES	ritmo 70	ritmo 100	ritmo 130 TC	ritmo dizel
motor	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni	štirivaljni, vrstni, dizel
gibna prostornina (kubiki)	1116	1116	1301	1585	1995	1697
največja moč kW (KM) pri 1/min	43 (58) pri 5700	40 (55) pri 5600	48 (65) pri 5600	77 (105) pri 6100	96 (130) pri 5900	44 (60) pri 4500
največji navor (Nm pri 1/min)	87 pri 3000	88 pri 2900	100 pri 3000	134 pri 4000	176 pri 3600	103 pri 3000
največja hitrost (km na uro)	150	150	155	180	195	150
0–100 km na uro (s)	15,9	15,9	13,0	9,5	8,0	17,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,2/7,1/8,1	5,0/6,6/7,1	5,3/7,1/8,4	6,3/8,4/9,9	6,8/8,8/11,0	5,1/7,0/6,3