

Fiat ritmo 65 CL

Allegro moderato

»Stoenka« v boljši obleki – Peta prestava za varčnost – Iz malega raste veliko: močnejše različice so polnokrvnejše!

VZPODBUDNA OBLIKA

To že vemo: ritmo je spodrnil fiat 128 in teoretično (za prakso pa vemo, da je drugačna) tudi zastavo 101. To mu je zlahka uspelo, že zaradi oblike. Ritmo je namreč takšen kot žoga. V celem sicer ni okrogel, je pa sestavljen iz sa-

mih okroglin: okrogle kljuke; zaobljeni izrezi na kolesnih platiščih; obli odbijači; okrogli žarometi. No ja, žarometi so bili okrogli že v davnih avtomobilskih časih, ampak pri ritmu so znova moderni. Polkrožni so tudi zatiči znotraj vrat in polkrožna so stikala na armaturni plošči. A ni vse te- po, kar je okroglo, in človek si

pri ritmu zlagoma zaželi kaj ravnega. Na primer letvasti drsnik za nastavljanje zravnja in gretja – namesto grdn, nenatančnih in nepriljubljenih okroglih »gumbov«. Ali pa glavo prestavne ročice, ki bi hotela obstati v pravem položaju, da bi bilo vedno moč videti, kaj je narisan na njej. Kljub temu: ritmo je po obli-

Brez ritma ne gre! Če razvita avtomobilska tovarna dandanes ne gre v korak s časom, lahko zapre trgovino in začne misliti na harakiri! Japonci so hitri in spretni, prilagodljivi in ustrežljivi. Zaradi njih že nekaj let hiti vsa Evropa. Tudi Fiat! Fiat ritmo iz leta 1978 je bil najprej antigolf, antitalbot, antiford, antirenavault in antipovel, zdaj pa je tudi antihonda, antimitshubishi, antitoyota in tako naprej. Bil je sicer malec peska v oči, a vseeno nov in svež avtomobil. Šola za ritmiko torej!

Avtomobilski kupci so zanimali ljudje. Poglejte nas, Jugoslovane: vse vzamemo, kar kdo prodaja! Tudi muzejske fičke, priletne katrice in poljske fiate, nastale že v prejšnjih desetletjih. Za vsako ceno! Če piše, da je avtomobil »de luxe« ali »special«, si obiluzje mo prste. Malce zastaja v tej smešni trgovini je prišlo na dan šele v zadnjem letu.

Tudi fiat ritmo ni, da bi se hvalili z novostmi. Po zasnovi je kot golf; po armaturni plošči kot fiesta; in po obliki kot horizon. Tudi ta avtomobil nam je bil med premierno vožnjo (glej Am, 1978/13) dosti bolj všeč kot sredi letošnjega poletja, ko smo ga temeljito preskusili. Prvič zato, ker smo takrat vozili nov in do zadnje pike zloščen avtomobil; in drugič zato, ker so krstni primerki vedno do potankosti opremljeni, kupčev vsakdan pa je dosti bolj krut. Testni avtomobil je bil ritmo 65 CL, kar samo po sebi še ni nič slabega. Toda za seboj je imel že več kot 10 000 prevoženih kilometrov in bil je le eden izmed fiatov. Torej je sodil k poglavju o avtomobilski konfekciji, pa se je marsikateri čar preprosto razblinil.



Cena (za ritmo 65 L, v Ljubljani): **4.798.000 Lit, in 252.475 din**
Proizvajalec: FIAT S. p. A., Corso G. Marconi 10, Torino, Italija
Generaini zastopnik: Zastava-impex, Stanoje Živanovića 17/b, 11000 Beograd



Hvalimo

- oblika karoserije
- zasnova
- preskušena mehanika
- prilagodljiv prtljažnik
- lega na cesti

Grajamo

- pomanjkljiva oprema
- končna obdelava
- notranje mere
- (ne)prožnost motorja
- pregrevanje motorja
- pregrevanje zavor
- hrupnost

rok. Sicer je pa tudi ta naprava srčkana, na dve prečki, v položaju »dvajset do petih«.

Vožnja z ritmom ni neprijetna. Pedala so resda preblizu, da bi bila za vse možne človeške dolžine, hočem reči, da

prednjih sedežev ni moč odniti dovolj daleč nazaj (predvsem zato, da bi bilo potnikom na zadnji klopi lepše kot v golfu), sta pa naslonjali tako oblikovani, da lepo in koristno objameta telesi in tudi vse drugo



Voznikov delovni prostor: ličen, a po merah slabo prilagojen

Kaj pravi ona?

Čisto vzničena nad tem avtomobilom ni! Na vratnih ključah so se ji lomili nohti, tudi logika, da so zatiči ob zaklenjenih vratih zeleni, sicer pa rdeči, ji ni šla v glavo, in vsa notranja obdelava se ji je zdela protirano preprosta. Med zamero je štela tudi to, da vsaka risa na prednji polici ostane za zmeraj in da je avto na več koncih šklepetal. Je pa res, da ji je všeč oblika in da se je tudi za volanom dobro počutila. Žal pa njeno mnenje tokrat ni povsem merodajno, ker je ob koncu - pol za šalo, pol zares - rekla, da so ji od vseh fiatov najbolj všeč alfe. Ženska pač!

ki simpatičen avtomobil in je mnogim všeč. V dobro mu štejemo tudi to, da je brez kroma, pa z veliko motne plastike. Čeprav na pogled ni niti nizek niti športen, je vseeno tako značilno italijanski, da lahko tudi vanj sedete na način »čao Luigi«, seveda če znate obenem spodviti noge in zaloputniti vrata. Zanesljivo pa boste občutili potem, ko ne boste našli prve prestave. Ta je trdovratno »skrita«, najti se pusti le s hreščanjem, zato smo se ob vrtni vozila tovarni skoraj zlobno veselili, češ, naj se še sami malo ubadajo z menjalnikom. Kajti: testni CL je imel petstopenjski menjalnik, pri katerem sta bila tretja in peta prestava tako nevarno blizu, da so bile pomote skoraj neogibne, vse druge prestave pa so škrtaile. Kot v tovarnjaku. Tovornjaški je pri ritmu tudi volanski obroč - zato, ker je pretirano položen in ker se hoče na ovinkih vozniku z vso silo izpuliti iz

je več ali manj na svojem mestu. Armaturna plošča se ne blešči, se pa stresa, kakar je motor v za to »ugodnih« območjih vrtljajev. Toda preglednost je dobra in tudi merilniki so dovolj natančni. Za stikala sem že namignil, da bi bilo moč najti tudi pripravnejša, tista za grejte in zrachenje bi pa snel in zamenjal že prvi dan, če bi bil avtomobil moj. Pri sedenju se je zavoljo bližnjih pedalov potrebno privaditi skrčenih nog in tega, da desna noga na pedalu za plin nima bočne opore, pa tudi skijučene lege, če hočete doseči na-





joddaljenejšo točko na obroču volana. Torej ste v ritmu sklonjeni, kot bi pobirali kamen s ceste, le da vam je to dovoljeno sedeti. Ima pa sklonjenost proti prednji šipi tudi svojo dobro plat: da vidite mimo robatega strešnega opornika in zavirate prej, preden vam pesec obsedi na blatniku!

Ko ste enkrat preživeli vse to, bodite srečni! Zdaj bo šlo vse skoraj samo od sebe!

UPORABNA DEDIŠČINA

Kajti podkožno mehaniko za ritmo so presadili iz fiata 128, to pa pomeni, da je dovolj uporabna in temeljito preskušena. Motor za CL ima 1301 kubikov gibne prostornosti, to pa pomeni, da se sme zaradi enega kubičnega centimetra viška s tem avtom na italijanskih avtomobilskih cestah voziti hitreje od 130 kilometrov na uro. Pač pa je bil tudi avtomobil – na račun italijanske registracije – oskubljen za zglavnika na prednjih naslo-



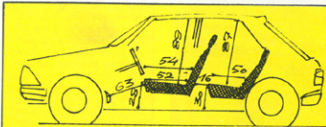
njalnih in za varnostne utripalke.

Motor z izredno kratkim gibom (tudi v stonki je takšen) pridno vžiga in se rad vrti. Je pa glasen. Že v srednjem območju preglasti sopotnika, pri najvišjih vrtiljih pa na pogovor kar pozablja! Motor je namenjen zmerno zahtevnim voznikom, saj pri tem avtu ne

boste postreženi s presenetljivo pospeški, pa tudi z zavidljivo prožnostjo ne. Res se da voziti brez pogostega pretikanja, ampak če ste bolj živahne duše, bo šlo težko. Peta prestava v menjalniku vtis še dodatno poslabša, saj ni namenjena večji hitrosti, ampak varčevanju z gorivom in z motorjem. Tako je ritmo CL dose-

gel največjo hitrost (ki ni ravno rekordna) že v četrtili prestavi, v peti pa je obdržal le na povsem ravnem vozišču in brez nasprotnega vetra. Sicer pa je potrebno že ob najznejšem klancu pretakniti navzdol.

Če je ritmo boljši v rezanju zraka, je pa težji od stoenke in upanje na boljše zmogljivosti



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri kolčnicah spredaj 137, zadaj 136, širina prednjega sedeža 55, zadnje klopi 120; notranja dolžina od armature plošče do zadnjega nastavnika pri 166; pomik prednjega sedeža 12; uporabna prostornost priključka 300/770 cm³

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritalni – vrstni – namenjen pogon na prednjo os – vrtilna in gib 86,4 – 99,5 mm, – gibna prostornost 1301 kubik – kompresija 9,1:1 – največja moč 48 kW (65 KM) pri 5800/min – največji navor 98 Nm (10 kpm) pri 3500/min – ročna gred v 5. legaji – odmična gred v glavi (zobati sereni) – glava iz tanke litine – enojni padaločni upljalni vaber, z ročnim dokom – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem tolu – mehanska črpalka za gnilivo – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12, 34 Ah – alternator 630 W – svečke marelli C19 7 LPR, champion RN 87, ali bosch W R 7 D

Prenos moči, motor, spredaj pogonja prednji kolesa – enokolovna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavilna ročica na levi – prestavna razmera: 3,881, 2,235, 1,484, 1,042, 0,863; vzvratna 3,714; prestava v diferencialu 4,377

Kolesa: jeklena prestana platišča, 4 1/2 D x 13 – gume 145 SR 13 (cesti vneti)
Vozni obsezi: kombi-limuzina – pet vrst – pet sedežev – samonosa karoserija – vsa štiri kolesa na posameznih osovah – spredaj prečna vodila, nabzazne opore, vzmetne noge – zadaj triločna prečna vodila, prečna lastrna vzmet, teleskopska bižalirna Zavora: dvokotrošna, servo, spredaj kolotne, zadaj kolotne, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema

Oprema: merilniki hitrosti, vrtiljajev in toplota, temperature hladilne tekočine in goriva – ura – tristopenjski ventilator – evostopenski brisalnik s preslinjevalnikom – zadnji brisalnik – električni brzožigali za pranje prednje in zadnje lipe – ogrevalna zadnja lipe – zunanje ogrevalno – avtomatska varnostna pasovna sponka – blago na sedeh – priprave – vzvratne luči – zadnja meglezna – vžigalica – število
Mere in teže: dolžina 3,937 m – širina 1,850 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,448 m – kolotak spredaj 1,400 m; zadaj 1,410 m – teža praznega vozila 895 kg – dovoljena skupna teža 1265 kg – priključni 210/1250 litrov (tovarina) – Vzdrževanje:

posoja za gorivo 51 litrov – kartar s filtrom 4,4 litra – hladilni sistem z grelecem 7,1 litra
Zmogljivost: teoretična hitrost v 5. prestavi 216 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 18,6 kg/kW (13,8 kg/kM) (polno obremenjeno vozilo 27,0 kg/kW (20,0 kg/kM) – največja hitrost (tovarina) 150 km na uro – pospešek a mesta do 100 km na uro (tovarina): 15,3 s – poraba goriva po ECE: 7,1/8, 7/10, 6/10 litra na 100 km

Največja hitrost: 148 km na uro

Pospeški:

0-40 km na uro: 3,3 s

0-60 km na uro: 6,2 s

0-80 km na uro: 10,8 s

0-100 km na uro: 15,8 s

0-120 km na uro: 27,1 s

400 m brez zataja: 21,2 s (končna hitrost 112 km na uro) 1000 m brez zataja: 38,1 s (končna hitrost 134 km na uro)

Prožnost: kilometer z začelno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi 43,7 s (končna hitrost 141 km na uro)

Poraba goriva – povprečno na testu:

10,5 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

Natačnost merilnika hitrosti:

kazalec na 80, resnična hitrost 58 km/h

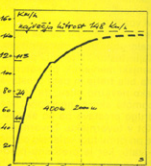
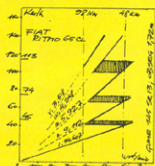
kazalec na 80, resnična hitrost 78 km/h

kazalec na 100, resnična hitrost 98 km/h

Naš test

Testni avtomobil je bil med meritvami pri vozi 11 000 km; meritve z dvema osebnima in s polno posodo goriva.

Med meritvami pospeškov smo prekrabili oznake na merilniku vrtiljajev in pretakali v ročnem polju, pri številki 6500. To pomeni v posameznih prestavah naslednje resnične hitrosti: 46, 74 in 113 km na uro. Motor je sodobne sorte, zato je v njem vrtiljajem zlatka kos, je pa tudi dovolj prožen, da za zmeravo vožnjo ni potrebno nenadno pretikanje. Dobro je vedeti: peta prestava je pri tem avtomobilu namenjena pritrzanjavju z gorivom, zato doseže največjo hitrost 148 km na uro motor že ob četrtili prestavi, pa na spodnjem robu rumernega polja na merilniku vrtiljajev. Torej je največja hitrost takšno obilgotrajna. V peti prestavi vozilo hitrosti zadri, ne zmore pa je povečati. Prav zato smo grožnjač motorja merili v četrtili prestavi, saj bi bila takšna meritev v peti prestavi nesmiselna.



naglo uplalne. In ravno po tej plati, pravim, je bil ritmo že ob rojstvu malce peska v oči. Od povsem novega vozila pričakuje človek tudi novo drobovje; pri Fiatu so pa združili staro z modernim, saj navsezadnje delajo za tisti sloj kupcev, ki ni avtomobilistično razvajen. Čeprav je res, da je zdaj na voljo že veliko avtomobilov (tudi japonskih), pri katerih je za podoben denar moč dobiti tudi kaj boljšega.

Varčevalna peta prestava je nedvomno koristna za dolgotrajne vožnje po avtomobilskih cestah. Ker pa je pri nas takšnih cest bolj malo in ker testnim avtomobilom ne prizanašamo, poraba goriva ni bila tako zelo zmerna, kot bi človek mislil, da bo. Opozarjamo pa: ob zmernejših voznikih bi bila zmernejša! Med resne zamere motorju pa smo šteli pregrevanje: tekočina v hladilniku je udarila čez rob vselej, ko nas je po dolgotrajnejši vožnji ustavila prometna gneča. Termostatsko vodeni ventilator poletni vročini ni bil kos!

(PRE)MEHKE NOGE

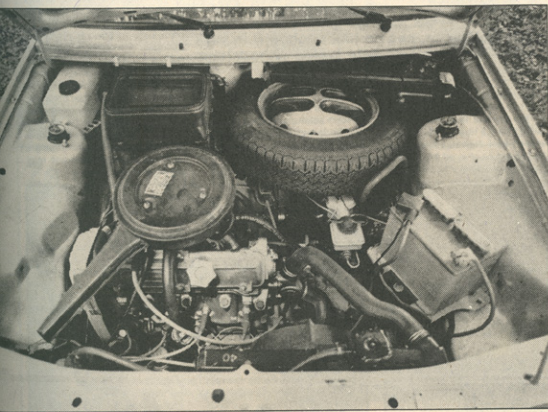
Tudi pogled »pod krilo« razkrije »stoenko«. Prednji kolesi

se opirata na vzmetni nogi in na prečna vodila, zadnji pa na prečno listnatno vzmet in na trikotna vodila. Razlage za to, zakaj so ritmu zmeščali vzmetenje, ni pravišnje. Da bi bil zato bistveno udobnejši, je težko reči, da so si Italijani in še kdo nenadoma zaželeli francoskega zibanja na ovinkih, pa tudi ne verjamem. Nekje sem bral, da si zahodnonemški kupec lahko doplača za trše vzmetenje in da je zanimanje za takšno doplačilo precejšnje. Jasnó: saj ritmo ni tiste vrste limuzina, od katere bi človek pričakoval mehko in čezmerno udobje. Je pa pripravna in po tej plati uspešno zasnovana kombi-limuzina, pri kateri je moč zvrtni klop in skozi zadnja vrata naložiti tudi večji tovor. V tem razredu je zibanje odveč, športnemu vozniku pa tudi v napoto, saj je vožnja po kratko valoviti cesti manj ugodna. In kdor že za vsako ceno hoče mehak avtomobil, kupuje pri Francozih. To vemo že nekaj desetletij!

Motor ritma 65 CL ni dovolj močan, da bi si z njim na ovinkih kaj prida pomagali, zato je – v hipu, ko sili nos vozila pretirano navzdol – rešitev le v odvzemanju plina. Sicer pa legi tega avtomobila ni moč ugovarjati: na bočni veter je



Zadnja vrata: kombi-limuzina z dvizžno polico in zložljivo klopjo



Motor: stari znanec iz flatov te velikosti

dolgo časa neobčutljiv, tudi ravni smeri dolgo časa uspešno kľjubuje. Zavore so zanesljive, dokler jih ne pregrejete. Se pa to razmeroma hitro zgodi.

Reči moram, da smo bili nad ritmom malce razočarani in da tega ne skrivamo. Je pač tako, da smo od novega modela pričakovali več prepričljivosti, če že ne več tehniške domislenosti. Je pa res, da se je Fiat oddolžil kupcem s popestritvijo ponudbe – na račun različic super in abarth, katerim marsikaj od tega, kar smo pravkar omenjali, ne bi mogli očitati.

Torej je ritmo 65 CL nekakšen zmernež, iz sredine tiste ga, kar je na svetu moč kupiti v tem razredu: zmerno hiter, zmerno živahen, zmerno doделan in zmerno zahteven. Mogoče je napaka tudi z naše strani: da smo namesto allegra moderata pričakovali allegro vivace. Ampak kar je, je!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL