



Ritmo E S

## Še nekaj kapljic prihranka

**Doslej so pri Fiatu izdelali prek milijon in tristo tisoč vozil ritmo in z njimi osvojili ne samo italijanski, pač pa tudi francoski, nemški, švicarski in druge avtomobilске trge po Evropi – Spremembe na karoseriji in motorju dajejo nov prispevek k varčevanju z gorivom**

Avtomobil je kot umetniška slika. Vedno mu je mogoče dodati kakšno podrobnost, pa čeprav je komaj prišel iz delavnice oblikovalcev. Tisti, ki so ga oblikovali, takoj po njegovem nastanku ranjgovev nastanku ranjzmišljajajo, kaj bi mu bilo dobro še dodati ali odvzeti, kako ga, z eno besedo, še posvežiti. Tako je bilo tudi z ritmom, enim od najbolj uspešnih Fiatovih modelov v zadnjem desetletju. Ta štrimetrskala limuzina, ki daje vozniku toliko zadovoljstva, se nam je zdela na sliki, ko smo jo videli po opravljeni retušji, grša od prvotnega modela, toda v »živo« je bil vtis mnogo boljši.

Izboljšave karoserije, mahanike in motorja, ki naj prispevajo k večjemu udobju in večji gospodarnosti avtomobila, vsako leto tovarna dodaja v preračunani količini, kajti skrbeti morajo, da je na ali v avto-

mobilu vedno kaj novega. Tako delajo vsi proizvajalci avtomobilov. Če ste se kdaj vprašali, zakaj se je proizvajalec za določene spremembe odločil šele danes, ko pa bi to lahko storil že včeraj, ko je vseeno o vozilu govoril v samih presežkih, potem si lahko odgovorite, da je to zato, ker pač mora imeti proizvajalec tudi konkreten razlog za to, da avtomobil sme na primer imenovati »model 83« (po vsakem letu posebej) in mu kajpak tudi povišati ceno.

V osnovi obstaja pet modelov ritma z različno opremlje-

nimi karoserijami (normal in super) in štirimi motorji – tremi bencinskimi in enim dizelskim.

### ŠPOZNAJTE DRUŽINO RITMO

Osnovnemu modelu ritmo 60 so porabo zmanjšali z izboljšanjem aerodinamičnosti karoserije, saj so mu zračni upor zmanjšali za 10 odstotkov, pravtako so zmanjšali težo vozila za kakih 50 kg z uporabo lažjih materialov (hladilnik je na primer iz aluminija).

K večji varnosti je seveda svoje prispeval tudi izboljššan motor, ki je bil deležen sprememb v zgorevalnem prostoru, ima novo odmično gred in izboljššan uplinjač. S temi spremembami so uskladili tudi stopnjo prenosa v menjalniku in diferencialu.

Pri Fiatu poudarjajo, da je ritmo danes najvarnejši avtomobil v svojem razredu. Na testu odpornosti, ko se je ritmo pri hitrosti 50 km na uro zaletel v zid, so ugotovili, da se je volan premaknil za 5 in 8 cm, v nasprotju z 12,4 cm, kolikor je evropska norma. Spremenjeni

odbičaj s škatlasto strukturo absorbirajo večjo količino energije udarca kot prejšnji. Posoda za gorivo premore 55 litrov bencina (povečana je za 5 litrov) in je pod zadnjim sedežem. rezervno kolo pa je na spodnji strani prtljajnika (kot pri renaultu 4).

Udobje v ritmu se je izboljšalo s pomočjo antizvočnih pregrad, hrup motorja pa so zmanjšali s spremembami v menjalniku. Menjalnik za motor s 1116 kubiki je enako podaljšan kot za motor s 1300 kubiki. Sistem zračjenja je zares izreden. Usmerjevalnikov toplega in hladnega zraka je veliko in žak v kabini je mogoče, odvisno od hitrosti, hitro menjati. Spremenjene so tudi sprednje vijačne vzmeti, tako da je upravljanje z vozilom lažja kot prej. K večjemu udobju prispevajo svoje tudi boljši sedeži.

Ritmo, ki so ga prikazali novinarjem šečasno s pando 45, je prvo Fiatovo vozilo s petimi kovinskimi programi na spremenjeni maski. Takšen znak bodo posledaj nosila vsa Fiatova vozila. Ritmo je spredaj zadržal značilne okrogle žaromete, le da ima sedaj halogenske zarnice. V enaki višini s žarometi sta smerokaza, le da nekoliko spremenjena. Igranje oblikovalcev s tema smeroka-

zoma je postalo že več kot očitno. Kar naprej jih namreč premeščajo iz blatnikov v odbijače in nazaj, kajpak vedno »upravičeno«. Zaradi posebne škatlaste konstrukcije so odbijači odporni na udarce pri hitrosti do 5 km na uro. Po udarcu se v kratkem času vrnejo v prejšnje stanje.

## NOVI MODEL RITMO E S

Novinec v družini ritmov je model z oznako E S, (energy saving), kar bi po naše pomenilo varčevalec z gorivom. Izpeljan je iz modela 60. Poleg že omenjene nove oznake ima novi model plastične usmerjevalnike zraka na sprednjih vratih, na zadnji strani nad vrati spojler, lažja kolesa zaprtega tipa. Na armaturni ploči ima ekonometer, ki registrira s pomočjo posebnega računalnika hitrost in vrtljaje motorja. Dopolnilni instrument opozarjajo voznika, kdaj naj spremeni prestavo. To je prvi svetlobni instrument za voznike brez posluha za motor oziroma brez merilnika vrtljajev, za vse tiste, ki pač enostavno nimajo občutka, kdaj je treba prestavljati.

Motor modela E S ima kompresijsko razmerje 9,6 : 1. Vozilo s takšnim kompresijskim

razmerjem vozi brez težav, če vanj natočite italijanski super bencin, čisto drugačna muzika pa bi seveda bila, ko bi natočili bencin, kakršnega pri nas uporabljamo za zastavo 101. Motorju so dodali nov uplinjač z elektronsko kontrolno gladino, napravo, imenovano cut-off, s katero se zmanjša poraba v mestni vožnji za 5 odstotkov. Zaradi izboljšav na ventilih in nove odmične gredi se je izboljšala vrednost navora.

Varčnega avtomobila si danes ne moremo zamisliti brez elektronskega sistema vžiga. Tako je tudi ta model dobil elektroniko Marelli Digiplex, ki jo poznamo že iz ferrarija, lancie in argente.

To smo hoteli preskusiti tudi v praksi, zato smo med ponujenimi modeli izbrali prav ritmo ES Fiatovi ljudje res niso pretiravali, ko so nas prepričevali v novosti tega vozila. Vsekakor je to uspešen avtomobil, ki ga je lahko voziti in v katerem je precej udobja. Menjalnik s petimi prestavami (ritmo 70 ima po želji tudi avtomatični menjalnik) je zalo natančen. Moč motorja 40,5 kW (55 KM) pri 1116 kubikih prostornine je dovolj za pogoste starte po mestu, pa tudi za vožnjo po avtocesti. Pospeški od 0 do 100 km na uro 15,9 sekunde, največja hitrost 150 km na uro

pri skromni porabi 5 litrov pri stalni hitrosti 90 km na uro so dovolj privlačne lastnosti za kupca s povprečno globokim žepom, kajti v Italiji je tudi davek za ta razred zmeren.

Ker so po modelu E S na voljo samo še močnejši modeli, se z njim po porabi lahko meri samo še dizel model, ki pa ima celo nekaj prednosti zaradi nižje cene plinskega olja.

Ko smo že omenili ritmo D, povejmo še, da je tudi ta model bogatejši, saj privarčuje več cenejšega goriva kot prehodni model. Manjša teža vozila, boljša aerodinamika, novo prestavno razmerje in povečana moč s 55 na 58 KM pri enakem številu vrtljajev (4500) so prispevali, da privarčuje do 7 odstotkov goriva, ne da bi kaj izgubilo na pospeških. S posodo za gorivo, ki sprejme 55 litrov goriva, lahko pri 90 km na uro prevozi 1060 km, kar je vsekakor zavidanja vreden radij gibanja.

## KOLIKO PORABI RITMO

Za vse modele ritma velja, da so postali bolj varčni, ne da bi se to odražalo na največji hitrosti in pospeških.

**Ritmo E S** doseže največjo hitrost 150 km na uro, porabi pa 5/6, 6/7,6 na 100 km

**Ritmo 60 normal** ima največjo hitrost 145 km na uro, porabi pa 5,3/7,6/8,5 litra na 100 km

**Ritmo 70 super** ima največjo hitrost 145 km na uro, porabi pa 5,4/7,3/9 litrov na 100 km

**Ritmo 85** ima največjo hitrost 165 km na uro, porabi pa 5,4/7,4/9,2 litra na 100 km.

Tokrat nismo omenili ritma 105 TC in ritma abarth, ki se nista spremenila.

Upajmo, da bo Fiat prihodnje leto na naš trg poslal tudi modela E S in dizel, kajti brez večjih težav lahko ugotovimo, da sta za naše razmere trenutno smiselna samo ta dva modela. Na izvedbi super in sport bomo morali pač za nekaj časa kar pozabiti.

