

Novinec iz Torina: fiat ritmo

Ne more iz fiatove kože

Fiat ritmo je naslednik fiata 128, le da se po zunanosti od predhodnika precej loči – Vse tehnične rešitve niso najboljše

Z ritmom se je hotel Fiat izogniti stilistični enoličnosti v spodnjem srednjem razredu. Zato pri oblikovanju njegove karoserije niso sodelovali samo avtomobilistični stilisti, temveč tudi drugi, avtomobilistično neobremenjeni oblikovalci, na primer tudi takšni, ki sicer oblikujejo pohištvo. Iz tega je nastala karoserija, ki pri nekaterih zbujala navdušenje, drugi pa jo ogorčeno odklanjajo. V svojih osnovnih potezah sicer povsem ustreza normam spodnjega srednjega razreda, toda številne podrobnosti so tiste, ki dajejo videz drugačnosti.

Na primer šesterokotno zadnje okno, nenavadno oblikovani kolesni obrabi s svojimi črnimi, diagonalno nameščenimi okraski, pogreznenimi žarometi, okrogle kljuko vrat itd.

Ritmo pa ni samo naslednik in konkurent fiatu 128 v lastni hiši, temveč je od njega podedoval tudi prečno vgrajeni motor in zasnovo podvoza.

Tehnično zastareli pa ritmo zaradi tega vseeno ni. Že njegov predhodnik, fiat 128, se je ob predstavitvi leta 1969 s svojim štirivaljnim motorjem z ekstremno kratkim hodom batov, odlično grejco v glavi in s sorazmerno zapletenim prednjim pogonom s posamično obešenimi kolesi, ki se spredaj opirajo na vzmetne noge, zadaj pa na listnate vzmeti, uvrstil v takrat še ekskluzivno elito modernih majhnih avtomobilov.

Pri ritmu je ta zasnovana doživela nekatere izboljšave, ki naj bi ga spravile na sedanjo raven tehnike. Tako nov zračni filter in izpušni sistem, ki imata oba zelo nizek zračni upor, skrbita, da ima manjši, 1100-kubični motor 5 KM več. Za močnejši, 1500-kubični motor, ki ima 75 KM, pa so vrtno povečali za 6,4 mm, tako da znaša 86,4 mm in podaljšali hod batov od 55,5 na 63,9 mm, torej za 8,4 mm.

Večja moč pa se zdi precej potrebna, saj je Fiat v času, ko si njegovi konkurenti prizadevajo zmanjševati težo vozil, le-to pri ritmu povečal v primerjavi z ustreznimi tipi 128 za 60 do 80 kilogramov. Zaradi večje teže je ritmo dobil spredaj in zadaj ostreje delujoče blažilnike, slabosti pri udobu starega fiata 128 pa so skušali odpraviti z mehkejšim vzmetenjem spredaj in zadaj ter z daljšimi potmi vzmetenja na prednjih vzmetnih nogah.

Leга vozila na cesti zaradi tega ne trpi. Kot že fiat 128, se tudi ritmo odlikuje po natančnem držanju smeri naravnost in po majhni občutljivosti na bočni veter. Neugodni občutki pa prevzamejo

voznika pri zaviranju. Učinkovitost mešanega zavornega sistema (spredaj koluti, zadaj bobni) začne namreč že po nekaj zaporednih močnejših zaviranjih občutno popuščati.

Zanesljivejši pa je ritmo v ovinkih, kjer mu je treba v izjemnih primerih volan rahlo dodajati. Pri tem pa je treba volan krepko prijeti, saj je zelo trd in se vplivi pogona, po starem običaju pri prednjem pogonu, na njem krepko občutijo.

Oba motorja, ki ju vgrajujejo v ritmo, pa ne navdušujeta preveč. Pozimi, kljub uporabi čoka po predpisu tovarne, nerada vžigata. Šibkejši motor s 60 KM se pri nižjih vrtiljajih kaj leno loteva dela, močnejši, 1500-kubični motor, pa se na nenadno dodajanje plina odziva z zamudo.

Tudi vozne lastnosti, ki jih imata motorja, so v primerjavi z avtomobili drugih znamk istega razreda manj razveseljuje. Nemiren tek v območju nižjih vrtiljajev dokazuje, da so uplinjači pri ritmu zaradi gospodarniške porabe goriva nastavljeni na bolj revno mešanico. Toda s povprečno porabo 10,8 litra pri ritmu z motorjem s 75 KM in 11,3 litra superbenzina na 100 kilometrov pri motorju s 60 KM ritmo ne sodi ravno med varčne primerke svojega razreda. Prav gotovo pa sodita oba motorja s pospeškom 14,7 sek pri 1500-kubičnem in z 17,7 sek od 0 do 100 km na uro pri šibkejšem, 1100-kubičnem, tudi med manj elastične.

Za udobje potnikov pa poskrbijo primerno oblikovani sedeži in dovolj prostora za noge tako spredaj kot zadaj. Dovolj velik je tudi prtljajnik. Primerno velika in dobro oblikovana vrata omogočajo potnikom tudi udobno vstopanje in izstopanje iz vozila.

Na letvi in pod stvarno oblikovano prtljarno ploščo nameščena grelna stikača za razsvetljavo, grelje zadnje šipe in brisalce zadnje šipe delujejo s svojo nenavadnostjo na opazovalca sicer zaočudno, toda ker s premahinjanjem in ker ponosi niso razsvetljena, se kaj lahko zgodi, da voznik zgreši pravega.

Bolj pregledna pa so za upravljanje precej nerodna vrtilna stikača naprav za gretje in prežabevanje. Pomanjkljivo je tudi gretje, pa čeprav pokličemo na pomoč precej glasni ventilator. Najhuje je z razdelitvijo zračnih tokov, saj potniki tudi po daljši vožnji tožijo, da imajo mrzle noge.

Zelo pregledni in dobro čitljivi pa so okrogli instrumenti, ki so nameščeni pod skupnim steklom.

Fiat ponuja več različic ritma; s standardno ali luksuzno opremo, s tremi ali s petimi vrati in z 1116 (60 KM) ali 1469 (75 KM) kubičnim motorjem. Tako zaključujejo svoje avtomobilne testnike nemške reje Auto, Motor und Sport, od katere smo si ta test tudi sposodili.

