

Z ritmom se je hotel Fiat izogniti stilistični enotičnosti v spodnjem srednjem razredu. Zaradi tega pri oblikovanju njegove karoserije niso sodelovali samo avtomobilistični stilisti, temveč tudi drugi, avtomobilistično neobremenjeni oblikovalci, na primer tudi takšni, ki sicer oblikujejo po hištvu. Iz tega je nastala karoserija, ki pri nekaterih zbuja navdušenje, drugi pa jo ogorčeno odklanjajo. V svojih osnovnih potezah sicer povsem ustreza normalnemu srednjemu razredu, toda številne podrobnosti so tiste, ki jih je videl drugačnost.

Na primer šesterokotno zadnje okno, nenavadno oblikovani kolesni obroči s svojimi črnimi, diagonalno nameščenimi okraski, pogrezenimi žarometi, okrogle kluke vrat itd.

Ritmo pa ni samo naslednik in konkurenec fiatu 128 v lastni hiši, temveč je od njega podoboval tudi prečno vgrajeni motor in zasnovo podvozja.

Tehnično zastarel pa ritmo radi tega, vseeno ni. Že njegov predhodnik, fiat 128, se je ob predstavitvi leta 1969 s svojim stiliziranim motorjem z ekstremno kratkim hodom batov, odmično grecijo v glavi in s sorazmerno zapletenim prednjim pogonom s posamično obesilenimi kolesi, ki se spredaj opirajo na vzmetne noge, zadaj pa na listane vzmeti, vrstil v takrat še ekskluzivno elito modernih majhnih avtomobilov.

Pri ritmu je ta zasnova doživelka nekatere izboljšave, ki naj bi ga spravile na sedanjeno raven tehnike. Tako nov zračni filter in izpušni sistem, ki ima oba zelo nizek zračni upor, skrbita, da ima manjši, 1100-kubični motor 5 KM več. Za močnejši, 1500-kubični motor, ki ima 115 KM, pa so vrtino 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.

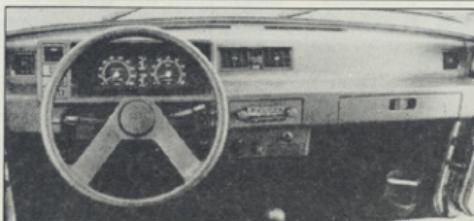
Večji moč pa se zdi precej potrebna, saj je Fiat v času, ko si njegovi konkurenți prizadevajo zmanjševati težo vozil, le-to pri ritmu povečal v primerjavi z ustrezнимi tipi 128 za 60 do 80 kilogramov. Zaradi večje teže je ritmo dobil spredaj in zadaj ostreje delujoče blažilnike, slabosti pri udobju starega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

Lega 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 prevzemajo

Novinec iz Torina: fiat ritmo

Ne more iz fiatove kože

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



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

Zanesljivejši pa je ritmo v ovinkih, kjer mu je treba v izjemnih primerih volan rahlo dodajati. Pri tem pa je treba volan kreko pjeti, saj je zelo trd in se vplivi pogona, pa starem občutju pri prednjem pogonu, na njem kreko občutju.

Oba motorja, ki ju vgrajujejo v ritmo, pa ne navdušujejo preveč. Pozimi, kljub uporabi čoka po predpisu tovarne, nerada vzljata. Šibkejši motor s 60 KM se pri nizjih vrtljajih kaj leno loteve dela, močnejši, 1500-kubični motor, pa se na nadenadno dodajanje plina odziva z zamudo.

Tudi vozne lastnosti, ki jih imata motorja, so v primerjavi z avtomobili drugih znakov istega razreda manj razveseljive. Nemirem tek v območju nizjih vrtljajev dokazuje, da so uplinjači pri ritmu zaradi gospodarnejše porabe goriva nastavljeni na bolj revno mešanico. Toda s povprečno porabo 10,6 litra pri ritmu z motorjem s 75 KM in 11,3 litra superbencanca 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 sprejeli kot zadaj. Dovolj velik je tudi prtljažnik. Primereno velika in dobro oblikovana vrata omogočajo potnikom tudi udobno vstopanje in izstopanje iz vozila.

Na levih in pod stvarno oblikovano armaturno ploščo nameščena pregibna stikala za razsvetljavo, gretje zadnje šipe in brisače zadnje šipe delujejo z svojo nenavadenostjo na opazovalca sicer zelo ugodno, toda ker je premajhna in ker pončo niso razsvetljene, se kaže lahko zgodi, da voznik zgreši pravega.

Bolj pregledna pa so za upravjanje precej nerodna vrtinja stikala naprav za gretje in prezračevanje. Pomanjkljivo je tudi gretje, pač čeprav poklicno nameščeno na pomoci precej glasni ventilator. Najnuje je z razdelitvijo zračnih tokov, saj potnik tudi po daljši vožnji tožijo, da imajo mrzlo noge.

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

Fiat ponuja več različic ritma: s standardno ali luksusno opremo, s tremi ali s petimi vrat in z 1116 (60 KM) ali 1489 (75 KM) kubičnimi motorji. Tako zaključujejo svoje poročilo testniki nemške revije Auto, Motor und Sport, os, katere smo si ta test tudi sposodili.