

ALI RAZUMETE FRANCOSKO?

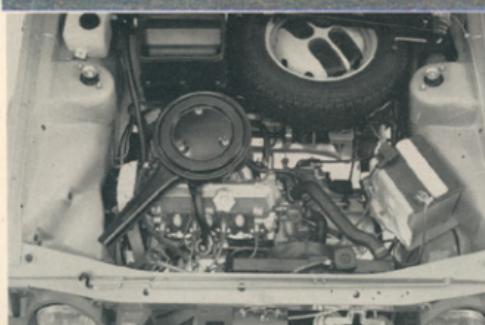
Rocca Sforzesca v Imoli: tam, kjer je nekoč grajska gospoda razjahala zapršene trebce, stojijo skrbno zloženi Fiatovi novinci; tam, kjer so včasih plapale bojne zastave, plahutajo značilne Fiatove črke. Ko se poleže truš na bližnjem dirlkališču, posedemo k linam na stražarskem stolpu. Za nami je dvesto hribov, zato vemo: ritmo je pravi Fiatov novinec, znamenje nove torinske generacije. Italijan s francoskim značajem, bi rekel. In s tem ne mislim prav nič slabega!

... upoštavamo motorje, vilo vrat in pakete opreme, smo naprodaj v dvanajstih iziščicah. Hvaležen bom, če ste razumeli, da je v enem vu težko presesti v toliko l, povem pa, da tudi ni bilo potrebnosti za to. Krožna proga ki je vodila novinarsko komando skozi okolico Bologne in končala na imolskem dirkališču, je ponujala en sam stanek, namenjen zameri testnih avtomobilov. Zatem vožnjo začel z (najtežjim) ritmom 60, nadaljal pa z (najmočnejšim) ritmom 75. Torej sem »prebil« srednjevelik in srednjočlan motor v ritmu 65.

POSKOČNO IME – UGLAJEN AVTO

Imo je prodajno ime za X 1/38, kakor so v tovarni imenovali njegov prototip. Vijo, da se dobra imena do prodajajo »ritmo« je pa takojčenega kot »golf«. Hocu reči, da skoraj povsod na svetu razumejo, za kaj gre. Točno golftom ni naključje! Pri tem so že dolgo časa vajeni letat v razredu majhnih in najnjevelikih avtomobilov, le ne juna leta so običali pretiraleč v ozadju. Ritmo je adut, torej napad na VW t, simco horizon, renault 14

Italijan brez staccata in kroma – Napad na VW golf: daj nož, da te zabudem! – Ali bo ritmo »avtomobil leta«? O tem smo razmišljali, ko smo ga pognali na kratko prekušnjo



Pogled pod prednji pokrov: poprek nameščen motor je zdaj dosti manj prilisnen ob prednjo steno, dostop k svečicam in vžigalni tuljavi je dosti lažji

in še na vse tiste automobile, ki si s te sorte velikostjo, zasnovno in zmogljivostmi režejo potico.

Toda tegale na gre prezreti: ritmo je (končno!) v tem razredu tudi nekaj svežega – ne le zaradi okroglinastih pečatov na karoseriji, temveč zaradi podobe v celiem: enako kot zunanjini videz navdušijo tudi armaturna plošča, sedeži, obloga stropa, digitalna ura ob volantu, po polovic zibljivo naslonjalo zadnje kopli, zunajne vzvratno ogledalo, ki se ob udarcu (v pešča, kolesarja) sname, in podstavek pred sovoznikovimi nogami, kjer je prostor enako dober za gasilni aparat ali pa za steklenico



Notranjost: blago na sedežih, preproge, s posebnim blagom prevlečen strop in trda, lično oblikovana plastika na notranji strani vrat

mleka. Na avtu ne najdete kroma, plastika na nosu pa vzdrži trčenje z hitrostjo 8 kilometrov na uro. Tako pravi reklama, ki je nismo preskusili.

Pod kožo je ritmo manj nov. Res je tudi, da je mehanika, ki jo je dobil od fiata 128, še dovolj sodobna, da bo kos zahteval hišnega mladca. Zanjo so spremenili le vzmetenje, ki je zdaj mehkejše in »krivo« za ugotovitev, da se zdi fiat ritmo med vožnjem bolj podoben francosko uglajeni limuzinici kot pa italijansko nabiretemu športniku. To seveda ni nič slabega in bo marsikom celo bolj všeč.

SPOSOJENA AVTOMATIKA

Kupcem ritma so na voljo trije motorji: najmanjši je skoraj natančno takšen kot v zastavi 101, le, da se ponaša z dodatnimi 5 KM. Srednji zmora ob 1.3 litra giblne prostornine 65 KM, največji, 1.5-litrski pa je s 75 KM v tem avtomobilu že pravi poskočnež.

Zelo pestra za ta razred je ponudba menjalnikov: k največjemu motorju sodi petstopenjski menjalnik, k ostalima dvema pa štiristopenjski. Toda na željo kupca tudi v ritmo 60 in ritmo 65 vgradijo »varčni« menjalnik z dolgo peto prestavo, kar dokazuje, da snovalci avtomobilev za danes in jutri misljijo tudi (in že spet) na cenejšo vožnjo. Peta prestava je resa tako »dolga«, da ritmo 60 in 65 dosežejo največjo hitrost v četrti pre-

stavi; peta je torej le za priznašanje motorju na hitrih, ravnih cestah in za prihranek pri gorivu. Rekel bi celo, da je predolga, saj ob najšibkejšem motorju voznika že rahel veter iz nasprotne smeri ali nežen klanec prisilila, da pretakne navzdol.

S pretikanjem nasploh je pri ritmu tako kot pri fiatu 128, torej tudi kot pri naši »stoenki«: za prvo prestavo potrebuješ malce več moči, za drugo pa potrpljenje. Nova težava nastopi pri tretji in peti prestavi, ki sta »na ročici« tako blizu, da se ni težko zmotiti.

Priložnosti za natančne meritve ni bilo. Torej govorim na pamet, če pravim, da ritmo 60 ni ne hitrejši ne poskočnejši od zastave 101. Dodatna moč motorja se očitno razblini ob malce večji teži vozila. Razlika med najšibkejšim in naj-

močnejšim ritmom je velika: ritmo 75 se pritisnu na pedal za plin odzove s samozavestnim pospeški, ki pripravi voznika, da vozi hiter in sposoben avtomobil. Peta stopnja menjalnika je pri tem avtomobilu dobro usklajena z (drugačno) prestavo diferenciala in je tako uspešen kompromis med varčevanjem goriva in dobičkom pri največji hitrosti. Na avtomobilski cesti sem ob polnem plinu izmeril »leteči« kilometer in če so bili obcestni kamni natančno postavljeni, je ritmo 75 zmogljivejši od tovarniških obetov. Z njim sem drevl 163 km na uro.

Prav pri tem ritmu je zanimiv podatek, ki sodi k samozavestnemu menjalniku: zanj bi rekli, da je nož, ki so si ga sposodili pri Volkswagenu, zato da bodo z njim spodrezali golf. Tristopenjska avtomatika je



namreč iz Wolfsburga, kdor jo bo hotel imeti v ritmu, bo moral zanjo doplačati, dobi bo pa zanimiv komplet pripravljenega in okretnega avtomobila in samodejnosti, ki jo – ne vem, zakaj – ponavadi pripravljajo večjim in dražjim limuzinam. Jasno pa je, da so zmogljivosti motorja – načun tega menjalnika – malce manj prepričljive. K motorju sodi tudi hrup. Ritmo je dostiši avtomobil kot na primer »stoenka«, povsem tih pa še ni. Odlična aerodinamika karoserije preprečuje šumjenje vetrov, toda potnikom se vedno ostane trušč motorja, ki pri višjih vrtljajih zareže v ušesa. Recem pa, da ropot ni tolksen, da bi povzročil slabo voljo.

KAKO SE SEDI?

Gledе vozniškega delovnega prostora je VW golf na boljšem: krajši, je, če stejem zunanjih mer, pa ni bolj skop s prostorom za noge kot ritmo. Motilo me je, da sem se moral v krizičnih sklanjati k prednjem šipi, in se tako ognil mrtvemu kotu za levim prednjim podpornikom strehe, pa tudi, to, da se brisalnika ne »zložita« dovolj nizko pod šipom, da ne bi zastiral pogleda naprej. Slika v stranskem ogledalu je preveč pomarančana in notranje ogledalo se preveč trese. Pedala so torej razmeroma blizu, prikladnejša sta volan in prestavna ročica. Pohvalim instrumetne in stikalja: armatura plošča je dobro zasenčena in pregledna, glavnata stikala so ob volanu, ostala (dvobarvna, da ves čas veš, kaj je vključeno in kaj ne) so namenjena levi roki. Merilnik hitrosti je optimistične vrste: kaže precej več od resničnih hitrosti. Mnogo natančnejša je naprava za hlajenje notranjosti (ogrevanja v sredozemski klimi nismo preskušali), ki ji je večji čistoči vsesanega zraka pomaga rebrasta roža na prednjem pokrovu (Fiat: »Zrak izvija je čistejši od tistega, ki se -mota- skoži reže na nosu«).

In spet me nežna notranja oprema ter malce svojeglava stikala in zatici na vratih spominjajo na avtomobile francoskega porekla. Namig ostane tudi potem, ko v zgrem v ovinke avto v prvi ovinke. Ritmo se v ovinku nagne bolj, kot smo bili dosegli vjeni pri fiatih, spominja vsaj na peugeot 104, če že ne na

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni – vrtni – nameščen popred nad prednjimi

premo
ritmo 60: vrtina in gib 86 X 55,5 mm – gibalna prostornina 1116 kubikov – kompresija 9,2 : 1 – največja moč 60 KM (44 kW)-DIN pri 5800/min – največji navor 8,3 kpm (81,5 Nm) pri 3500/min

ritmo 85: vrtina in gib 86,4 X 55,5 mm – gibalna prostornina 1301 kubik – kompresija 9,1 : 1 – največja moč 85 KM (64 kW)-DIN pri 5800/min – največji navor 10 kpm (98 Nm) pri 3500/min

ritmo 75: vrtina in gib 86,4 X 63,9 mm – gibalna prostornina 1498 kubikov – kompresija 9,0 : 1 – največja moč 75 KM (55 kW)-DIN pri 5800/min – največji navor 12 kpm (118 Nm) pri 3000/min

velja za vse motorje: enojni padotolni upirjalnik weber – ročna gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – vodno hlajanje – akumulator 12 V, 45 Ah – alternator 630 W

Prenos moći: motor sprejed pogonjen prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štinstvenopški ali petstopenjski menjalnik (pri 75 tudi tristopenski samodejni menjalnik), prestavna ročica na steh – platična 4 1/2 D X 13 – gume 145 SR 13 (michelin)

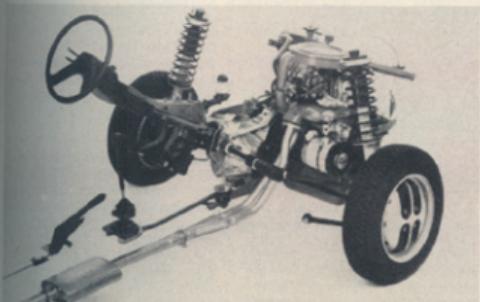
Voz in obese: kombi-limuzina – troje ali pet vrat – pet sedežev – samonosna karosnica – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejed prečna vodila, natezne opore (ali stabilizator, ob avtomat. menjalniku), vzmetni nogi – zadaj prečna vodila, prečna listnata vzmet, teleskopska blažilnika – dvokrake zavore, servo, sprejed kolutne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj – mehanička ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, 3,5 zavrljaj – od ene do druge skrajne točke – rajnji krog 10,3 m

Mere in težje: dolžina 3,937 m – širina 1,650 m – višina 1,400 m – medenosna razdalja 2,448 m – kolotek sprejed 1,400 m, zadaj 1,410 m – teža praznega vozila 860 do 935 kg (glede, na motor, menjalnik, število vrat in oprimo) – dovoljena skupna teža 1260 do 1335 kg – prtljažnik 370/1250 dm³ (tovarna) – posode za gorivo 51 litrov

Zmogljivosti (tovarniški podatki): največja hitrost: 80 – 145 km na uro; 65 – 150 km na uro; 75 – 160 km na uro; 1000 m brez zaveta: 60 – 37,9 s; 60 – 36,1 s; 75 – 34,4 s; norma poraba goriva po DIN: 8,1 do 9,9 litra na 100 km (glede na motor in menjalnik).



Pomembni TOM PLETERSKI



Prednja in zadnja prema: vse je tako kot pri fiat 128, le vzmetenje je bolj naklonjeno udobju

manjše izmed citroenov in renaultov. Pri tem mu notranje pogonsko kolo tudi za hipec spodrsne, pa moram plin nagniti in le za trenutek odvzeti, da spet ujamem trdna tla. Nežen ostane ritmo tudi na gubastih tleh: teh je med Imolo in Bologno v izobilju bi jih, če bi bili novi fiat uglašen na italijanski staccato, kreplko bolj občutil kot sem jih zdaj. Nežne vzmete so naklonjene udobju, ne športnosti. Za tiste, ki jim to ni všeč, se bo v Italiji in še kje na svetu že našel kdo (na primer Abarth), ki bo poskrbel za

trdoto v podvozju. Pa tudi pri Fiatu ne razmišljajo le o ritmu diesel, temveč tudi o različici »turbo«, ki bo morala že zaradi nabrittega motorja ponujati krepke noge.

Za zdaj velja: ritmo je namejnj en zmerno hitrim vožnjam, če pa voznik pretirava, sili z nosom navzven. Koj za tem, ko dodate volan, spodnje zadelek, to je pa kot načela za dresiranje skozi ovinek. Torej ritmo že zdaj ni od muh. Volan z zobato letvijo sodi med njegove ubogoljivejše dele, z njim je

moč odlično obdržati smer. Malce trd je pa, ko hočete počasi vijugati: na račun teže v nosu in razmeroma kratke prestave v volanskem mehanizmu.

Med preskušnjo sem bil sam v avtu in ne vem, kako je, če je ritmo polno obložen. Zato sem zabeležil: zadnji kolesi med zaviranjem (kljub omejevalniku moči) prezgrodaj blokirata. Ker je bila cesta suha, to ni predstavljalo velikih težav, na mokrem pa se lahko izkaže za nevarno. Res pa je, da si je z istimi kolesi in, jasno, z ročno zavoro odlično moč pomagati pri igrevem sukanju ritma – če je vozniku do tega, da ga obrne na mestu.

Na kratko rečeno: fiat ritmo je prikupna in uporabna kombi-limuzina s trojimi ali petimi vrat: s prostorom za pet ljudi in za veliko prtljažje; s čednim videzom in skrbno izdelano notranjostjo; in z motorji, ki zadostijo različnim okusom. To je zares nov avtomobil, precej drugačen od fiat 128. Ali bo ritmo postal kdaj tudi zastava 103, 104 ali 105? Tega ne vemo. Želimo pa si, da bi.

Fiat ritmo je zelo prepirčljivo stopil ob bok golfa, renaulta 12 in simce horizon. Ker je nov in sodoben, ima veliko možnosti za naslov »avtomobil leta«. Pri Fiatu so lovorki že pripravili prostor. Prepricani so, da bo ritmo prvak.

No, bomo videli!

MARTIN ČESENJ