

# NOVA GENERACIJA

**Torinska premiera: dvanajst različic enake oblike pa s tremi različnimi motorji – Napad na VW golf in nov korak Fiatovega razvojnega oddelka – Trenutna proizvodnja: dva tisoč novincev na dan**

Začetek je bil na vso moč slovesen in vzburljiv: zloščeni avtomobili so se sukali med jarki iz spiranega aluminija, obrobjenimi z naravnim in skrbno pristriznim trsajem. Ljudje so se gnetli, da bi vedeli, kaj jim pri Fiatu ponujajo za prihodnjo sezono, šefi iz te torinske tovarne pa so se trkali po prsih, češ, Fiatu se spet obetajo novi, jasno da še lepši časi!

To je bilo pred mesecem dni na torinskem avtomobilskem salonu...

Avtomobilska industrija je kot velik, lep in zelo drag cirкус: artistka pod kupolo, ki binglja nad grozečo praznino, je zanimiva le toliko časa, dokler se je gledalci ne naveličajo in dokler ne nastopi boljša od nje.

Tudi z avtomobili je enako. Modelov, ki smo jih občudovali med premierami minulih let, so se oči navadile in zdaj, ko so na cesti, so nekaj vsakdanjega. Tudi s Fiatovim ritmom bo tako. Ampak za zdaj je še novinec, zanimiv, domisel in na vso moč konkurenčen sodobnim avtomobilom spodnjega srednjega razreda, ki so si na videz vsi na moč podobni, a so pri vsakem poskrbeli vsaj za drobec tistega, s čimer osvaja kupce.

## TRIZE MOTORJI

Čeprav so ritmo uradno vrnilil med modela 128 in 131, je že povsem jasno, da bo sčasoma spodrinil fia 128, bratranca naše »stoenke«, za katerega je tudi tehniški šef torinskega avtomobilskega orjaka signor Nicola Tufarelli že rekel, da ga bodo izdelovali le še toliko časa, dokler bo šel v denar. In on dobro ve, da zanimanje za zastareli model prav hitro splahne.

Čeprav se ritmo šteje za za-



Oznake ritmo 50, ritmo 55 in ritmo 75 oznanijo tudi to, koliko konjskih moči zmorejo motorji, ki jih pogonjajo

četnika nove Fiatove generacije, najdemo v njem marsikaj od tistega, kar je doslej pripadalo fiatu 128. Ker novincev še nismo preskusili, moramo verjeti tistemu, kar piše v tovarniških materialih. Tako smo zvedeli, da je podvozje skoraj nespremenjeno presajeno iz fiat 128, da pa so pri ritmu poskrbeli za udobnejše vzmetenje. Tudi preskušene zasnove se niso odrekli: motor je nameščen po-

prek v nosu in poganja prednji kolesi. Zadnji premi so ostale posamične obese s trikotnimi vodili, skoraj nerazumljivo pa je, da so posodo za gorivo – modernemu času navljub – namestili povsem v zadek, natančno pod prtljajnik, kot da bi nalašč izživali nesrečo.

Motorji so trije, pozasnovni na moč podobni tistim, ki pogonjajo fiat 128, torej s štiriimi valji v vrsti ter z odlično gredjo v

glavi (ter s pogonom prezkobatega jermena). Najmanjši iztrojice zmore ob 1116 kubikih gibne prostornine 60 KM (44 kW), srednji (1301 kubikov) ponuja 65 KM (48 kW) in največji, s 1498 kubiki, zmore največjo moč 75 KM (55 kW), vsakič pri 5800 vrtljajih v minuti. Glede na različne moči motorjev napoveduje tovarna naslednje zmogljivosti: največje hitrosti: 145, 150, oziroma 160 km na uro,

kilometer brez zaleta v 37,9, 36,1, oziroma 34,4 sekunde in poraba goriva pri hitrosti 120 km na uro (v peti prestavi) 8,3, 8,4, oziroma 8,6 litra na 100 km.

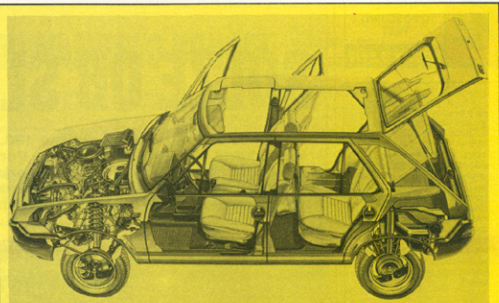
Toda petstopenjski menjalnik sodi pri vseh treh različicah med doplačila. Serijsko jih opremljajo s štiristopenjskim, pri najmočnejšem ritmu pa kupci lahko izberejo tudi samodejni menjalnik. Tega so si za zdaj spododili pri takmečih: natanko takšen je kot v Volkswagnovem golfu, ki nosi napis »avtomat«.

## IZBIRA PRI VRATIH IN OPREMI

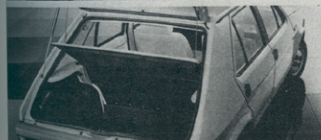
Karoserija je delo stilista Nucia Bertoneja in je na hiter pogled podobna avtomobilom, kot so golf, peugeot 104, ford fiesta, simca horizon in nasploh vsi, ki so zadaj prisekani in jim pokrov prtljavnika služi za vrata na zadku. Ritmo je na voljo s tremi ali petimi vrati in – poleg osnovnega – še s paketo opreme »L« (kot lusso) in CL (kot confort lusso). Različno opremo je najlaže zaz-

nati v notranjosti, torej pri oblaženosti sedežev, pri bogastvu instrumentov in pri podobnih detajlih.

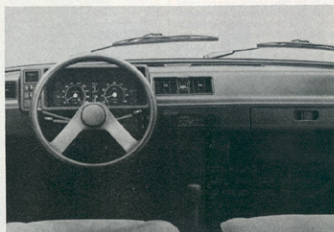
Vsi ritmi imajo po dva okrogla žarometa, okrogle kljuge na vratih in platišča z zaokroženimi vrtinami. Nasploh bi lahko



Flat ritmo: preprosta zasnova, v marsičem podedovana po fiatu 128



Ritmov prtljajnik na tri načine: ob prazni zadnji klopi je le to moč zganiti in zravnati dno prtljavnika; če so v avtu trije potniki, je moč zganiti le polovico naslonjala, če pa je zadnja klopi v celoti zasedena, še zmeraj ostana dovolj prostora za najnujnejšo prtljago



Pregledna armaturna plošča je obkrožena z okroglinastimi stikali in s svojevrstnimi ročicami ob volanu. Tudi okrogla stikala za grejte in zračenje silijo v bližino voznikovih rok

rekli, da ritmo namiguje na okroglost. Glede na opremo in motorje tehta ta avto od 860 do 905 kilogramov. Bertone si je prizadeval za varčno spodrivnanje zraka in v vetrovniku je nastala karoserija, ki se hvali z zavidljivo nizkim količnikom zračnega upora ( $C_x = 0,38$ ).

Odičnejši videz dajejo avtu motno črna odbijača iz plastike, ki objemata prednja žarometa in zadnje luči, enako obarvano zunanje vzvratno ogledalo in prav tako črna brisalnika. Na salonu smo preskusili lahko edino položaj voznika in njegovih sopotnikov. Skorajda ni bilo moč reči, da se na zadnji klopi bolje sedi kot spredaj; tudi pri Fiatu poznao trik s premajhnim pomikom prednjih sedežev, da ostane zadaj za kolena več prostora. In čeprav ni moč volanu, peda-

lom, armaturni plošči in spretno oblikovanim sedežem (prednja vzglavnika sta serijska) ničesar očitati, smo premernemu avtomobilu zamerili predvsem to, da voznik (malce večji, ne povsem poprečen) ne more po mili volji stegniti nog. Potem so mu pa kolena v napačo, ko pretika in suče volan.

Kakšen bo ritem za nakup ritma na našem tržišču je za zdaj težko reči. V Italiji se njegova cena približuje petim milijonom lir, kar se tamkajšnjim kupcem niti ne zdi tako zelo drago. Pri nas pa je nakup Fiatov v tesni zvezi z dobro voljo Crvene zastave, zato bo potrebno za podrobnejše informacije in morebitne poldevizne-poldinarske cene še malce potrpeti. Saj ritma še niso pričeli izvažati.

MARTIN ŠEŠENJ