

Nyt og Nyttigt nr. 1/79

Nyt telefon nr.
03 - 53 19 00



FIAT

Fiat 127 Sport

INDHOLD:		
Kostbar uvidenhed	2	Hestekræfterne mødes 6
Festlig og fornøjelig Fiat finale	3	Interview med 7
Jeg er bidt af Fiat	5	marketingschef Luigi Lazzaro 7
Robotter har overtaget male- og svejse pro-		Fiat 127 kåret til Årets Pigebil 9
cesserne på den nye Fiat Ritmo	5	Presseklip 10
		Teknisk afdeling 11
		Ny sports udgave af Fiat 127 12
		Da AUTO erobrede Danmark 13
		International Rallysucces igen i år! 14
		Fiat var simpelthen først til at gøre noget
		effektivt ved rusten 16
		Svor til folkevogne, men er nu Fiat-fan . . . 16

Kostbar uvidenhed

På et punkt forstår jeg slet ikke bilisterne. De er tilsyneladende på det nærmeste allergiske over for viden om biler, når denne viden vel at mærke skal erhverves gennem læsning. De samme bilister kan utrætteligt stille spørgsmål om biler, når de er sammen med fagfolk.

Dette fænomen kan ikke forbindes med almindelig åndelig dovenskab, for der sælges hobevis af fagbøger om alverdens emner, og indenfor min egen, beskedne produktion kan det fastslås, at der sælges 36 bøger til knallertkørere og motorcyklister, hver gang der sælges en enkelt bog om biler og bilkørsel.

Man har også erfaring for, at en person, der køber et tåbesikkert kamera, kan få flere aftener til at gå med at læse brugsanvisningen i al sin enkelhed, men når samme person køber en bil, læser han ikke instruktionsbogen. Der er eksempler på bilister, der klagede over, at der ikke var tilstrækkelig luftfornyelse i vognen, fordi de ikke havde åbnet for ventilationsluften. Utilstrækkelig varme af samme årsag. Nogle kan ikke finde reservehjulet, andre kan ikke få sprinkleren til at fungere, fordi de har hældt sprinklervæsken på ekspansionsbeholderen.

Værre er det imidlertid, når bilisten tager på ferietur med hele familien og en omfangsrig bagage, uden at regulere dæktrykket, hvor dette foreskrives. Der kan kræves forøget tryk på grund af den forøgede vægt, og i de fleste tilfælde foreskrives + 3 psi (pund) ved langvarig hurtig kørsel. I mange tilfælde kører



feriebilisten af sted med 6—8 psi for lidt i baghjulene og 3 psi for lidt i forhjulene.

En sådan lille forsømmelse giver unormalt og stort slid på dækkene, og vognen får en anden styringskarakter. Desuden kan den blive sidevindsfølsom på en ubehagelig måde. Ved langvarig, hurtig kørsel på de tyske og italienske motorveje kan der desuden være fare for en dækspllosion.

Med hensyn til vognens vedligeholdelse kan man betale sig fra uvidenhed ved simpelthen at sende den til regelmæssig service, men desværre er det mest almindeligt, at »forskelligt« ordnes hen ad vejen, efterhånden som der sker svigt eller uregelmæssigheder. I instruktionsbogen er ellers intervallerne for de forskellige servicearbejder opgivet, og dem gør man klogt i at følge. Ofte skyldes reparationerne netop manglende service ved de foreskrevne terminer.

Man kan selvfølgelig også betale sig fra startvanskeligheder eller motorstop, men den tabte tid kan man ikke uden videre få tilbage. Startvanskelighederne kan næsten altid undgås, og skulle de endelig indtræde, kan de i langt de fleste tilfælde afhjælpes med en klud, når samme klud vel at

mærke ligger i en nogenlunde kyndig hånd. Kun i meget sjældne tilfælde kan et motorstop ikke ordnes på nogle få minutter på stedet, men også det kræver, at man har ofret en halv times tid på at sætte sig ind i den mest elementære motorlære.

Når man tænker på alt det indviklede, vi beskæftiger os med i vort daglige arbejde, skal ingen bilde mig ind, at der er noget som helst vanskeligt eller videnskabeligt ved elementær bilteknik. Hvis en husmor kan finde ud af at lave en ret mad efter en kogebog, vil hun også meget hurtigt kunne lære at undgå startvanskeligheder, og i de fleste tilfælde vil hun også kunne klare et motorstop.

Almindelig uvidenhed om bilen koster bilisten slet ikke så få penge på årsbasis, men det er i grunden værre, at manglende indsigt i elementær køreteknik kan føre til ulykke.

Også her hersker en mærkværdighed. Den lovgivende forsamling i dette land plejer ikke ligefrem at være øm over borgerens pengepung, men når det drejer sig om erhvervelsen af et kørekort, er kravene næsten uanstændige med hensyn til kundskaber. Det skal simpelthen være en billig borgerret at få adgang til at køre bil, og derefter opkræver man ret betydelige summer af bilisterne blandt andet til opretholdelse af sygehusvæsenet, der helt unødvendigt belastes groft af ofrene fra trafikulykkerne. Det er noget, man både som borger og bilist har affundet sig med, men lad os lige understrege, at motorafgifterne betaler for mere end hele det samlede danske sygehusvæsen. Lille Jørgens blindtarm, grossererens mavesår og Maren i Kærets gigt betales alt sammen af motorafgifterne.

Ikke desto mindre fandt man ud af, at de motorkørende belastede sygehusene en hel del, og derfor blev der pålagt en ekstra afgift over forsikringen til dækning af denne post. Og når jeg fortæller, at de motorkørende betaler hele det danske sygehusvæsen, så er det altså af overskuddet fra afgifterne, når vejene er betalt.

Dette, at man så rigeligt har betalt for sit hospitalsophold, skulle imidlertid ikke betyde, at man bare kan køre skodesløst eller dårligt. Det skodesløse kan hver enkelt undgå, men den helt utilstrækkelige køreuddannelse kræver et initiativ fra den enkelte bilist. Man må læse sig til en hel del, og man bør vel også tage et kursus, men gør man det? Kun meget få, idet man regner med, at trafikulykker er noget, der rammer de andre, men sådan tænkte ofrene for trafikulykkerne også.

Ofte kan man køre bag en bilist, der formodentlig mener, at han eller hun kører meget forsigtigt, men alligevel må man fastslå, at den bilist forsynder sig groft mod fysikkens love, og når de »rigtige« — hvilket vil sige de uheldige — omstændigheder foreligger, vil samme bilist utvivlsomt komme galt af sted.

For at sige det ganske kort: det mærkelige ved bilister er, at man ikke kan råbe dem op ved at skrive noget, de har brug for, men de mangler aldrig spørgsmål, når de opdager, at man har biler og bilkørsel som erhverv.

Mogens H. Damkier



Festlig og fornøjelig Fiat finale

At Fiat er økonomiske biler er et faktum som flere og flere mennesker erkender. Men økonomi er jo ikke bare et spørgsmål om at bilerne er rimelige i anskaffelsespris. Det er i endnu højere grad et spørgsmål om, at vi alle sammen anvender verdens ressourcer på den rigtige måde, og det vil sige at vi også alle sammen bruger mindst mulig benzin til vores daglige transportbehov.

Også på dette punkt vil Fiat gerne være forrest, god benzin-økonomi drejer sig dels om at have den rigtige bil i den rigtige trimmedede tilstand, men det drejer sig også om at køre denne bil rigtigt, ikke at accelerere for kraftigt, foretage en glidende kørsel, i det hele taget sørge for at anvende de dyre benzin-dråber bedst muligt.

Vi vil gerne lære flere og flere forbrugere denne kunst, derfor har vi startet en ny årlig

begivenhed, som vi kalder for Fiats økonomiløb. Begivenheden blev startet i maj måned 1978, vi annoncerede i store annoncer i pinse-aviserne, og derefter startede det udover hele landet hos alle Fiat-forhandlere. Forbrugerne kunne henvende sig til en Fiat-forhandler, få en tid til at afprøve en Fiat 127 med speciel tank til vejning af benzinforbruget. Mogens Damkier klarede på denne rute 19,68 km/l, det er jo flot, og det bliver endnu mere flot, når vi fortæller Dem følgende:

Ruten blev gennemkørt en almindelig hverdags-eftermiddag ved 4-tiden (altså midt i den værste myldretid). På ruten er der ialt 35 lyssignaler. Ruten er på 28 kilometer, og Mogens Damkier gennemkørte denne rute på 36 minutter. Der bliver vist noget at leve op til for finale-deltagerne.

Men lige så vigtigt er det også, at mange Fiat-ejere har fået nye og værdifulde tips med hensyn til at spare benzin i det daglige. Fiat Nyt og Nyttigt har talt med et par af vinderne.



Fra venstre mod højre: nr. 6, nr. 2, nr. 4, nr. 1, nr. 3, og nr. 7. (nr. 5 er ikke med på billedet) i døren: Mogens Damkier.

Allan E. Jespersen, konsulent, var den bilist der opnåede det bedste resultat hos Fiat i Ballerup. Allan Jespersen fortæller følgende:

Før jeg gennemkørte ruten studerede jeg nøje kortet og lagde det i bilen, så jeg hele tiden kunne følge ruten uden at skulle stoppe op og se på kortet. På den måde var jeg hele tiden klar over, hvornår jeg skulle sagte farten ved sving, lyssignaler og lignende, så jeg kunne gennemkøre ruten i et meget konstant tempo, næsten uden brug af bremsen. Selve kørslen foregik med meget rolige accelerationer uden dog at køre dødt og trist, og ved brug af alle gearene. Ikke noget med at springe 3. gear over. Før sving eller lyssignaler kobledede jeg ud og kørte i frigear indtil jeg kunne fortsætte kørslen. Sådanne ting vil man naturligvis ikke gøre i sin daglige kørsel, på den anden side har det at deltage i dette økonomiløb lært mig at der er penge at spare ved at køre fornuftigt, også til daglig.

I Holstebro har der også været stor festivitas omkring Fiats økonomiløb. Den første til at gennemkøre ruten var motormedarbejderen ved det lokale »Dagbladet«. Ruten er på ialt 17,8 kilometer og idealtiden er fastsat til 21 min. Dagbladet's medarbejder opnåede et benzinforbrug på 20,44 km/l. Der var også andre honoratiores i Holstebro, der prøvekørte bilen, f.eks. borgmester Kaj K. Nielsen. Borgmesteren klarede den 17,8 kilometer lange tur med et benzinforbrug på 17,91 km/l. Hertil må dog bemærkes, at Kaj K. Nielsen kun brugte 20,34 minutter til at gennemkøre de 17,8 kilometer. Endnu et eksempel på, hvordan det at komme hurtigt frem også er

noget der koster benzin-dråber og benzin-kroner.

En gylden regel til alle som en erfaring fra Fiats økonomiløb: Kør roligt, jævnt og forsigtigt, det er både sikrere i trafikken og meget mere økonomisk. I øvrigt er det kommet samstemmende fra mange deltagere i Fiats økonomiløb, at det at køre økonomisk på ingen måde er ensbetydende med, at man skal give afkald på køreglæden. Fiat'ernes gearing og benzin-økonomiske opbygning muliggør, at man stadig kan fastholde en raphed og et temperament i kørslen, som gør at bil-kørsel også bliver en fornøjelse.



Allan Jespersen

Ca. 20 km på literen i Fiat 127 økonomiløbets finale.

Syv finalister i det landsomspændende økonomiløb kæmpede om førstepladsen på en ca. 20 km lang blandet rute i København den 23.9. Testbilen, en 900 cc 127, var udstyret med alskens måleapparatur, og Mogens Damkier kontrollerede som overdommer, at alt gik rigtigt til.

Vinder blev Allan Jespersen, Stenhøjgårdsvej 48, Birkerød med 19,96 km på literen, et meget smukt resultat, idet der i konkurrencebilen også var en kontrollant fra Nordisk Fiat.

Løbet blev gennemført i normalt føre under iagttagelse af gældende færdselsregler og med den klausul, at deltageren med den længste kørselstid ikke kom i betragtning i det endelige resultat.

Finalen og deltagerne blev fejret på Langeliniepavillonen, hvor sølvstøjet blev overrakt til vinderen og nummer 2 og 3. Det var iøvrigt Fiat-fans, der prægede resultaterne, idet de fire første er ejere af Fiat 127/128.

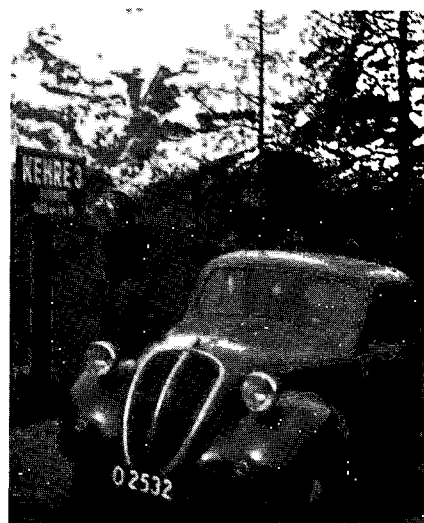
Det er Nordisk Fiats håb, at dette arrangement vil stimulere interessen for økonomisk kørsel, for selv uden konkurrencevilkår er der betydelige penge at spare ved at køre med forsigtig speederfod og gennemtænkt placering i trafikken.

Resultater:	km/l.	Gennemkørselstid
1. Allan Jespersen, Birkerød	19,96	28,28 minutter
2. Willy Birk Jensen, Kørsør	19,42	26,07 „
3. Gunnar Westergård, Brønderslev	19,10	28,16 „
4. Erik Nüser, Assens	19,06	27,11 „
5. W. Sidorenco, Holstebro	18,81	27,37 „
6. Hans Johansen, Åbenrå	18,46	26,26 „
7. Finnbjørn Johansen, Færøerne	20,21	30,26 „

”Jeg er bidt af Fiat”

Asfaltformand Hans Møller Hansen, Ans ved Århus, har gennem de sidste 25 år været ejer af 12 Fiat'er.

I marts 1953 købte Hans Møller Hansen sin første Fiat. En Fiat 500 — bedre kendt under navnet »Mariehønen«.



»Det var en herlig vogn,« fortæller han, »og min kone og jeg havde vældig glæde af den både til hverdag og i vore ferier«.

Dengang var det jo ikke så almindeligt at tage sydpå i egen bil, så for os var det noget af et eksperiment, da vi besluttede os for en udlandsrejse i »Mariehønen«.

Men det gik sør'me glat, og selv om det ikke altid var lige nemt at finde et sted at sove undervejs, havde vi en dejlig ferie. Vi overnattede et par gange i bilen. Pladsen var måske noget trang i en »Mariehøne«, når den skulle bruges som natlogi. Men køreegenskaberne var der ikke noget i vejen med.

Vi kørte gennem Sct. Gottard-passet med den uden noget vrøvl.

Siden har vi haft mange vidunderlige ferieoplevelser i vore forskellige Fiat'er — både med og uden campingvogn.

Ja, så sent som sidste år havde vi en skøn tur til Rhinen.

- Og det mest fantastiske er, at vi aldrig har haft problemer med vore Fiat'er på alle disse ferieture.«

»Men også til hverdag føler jeg fordelene ved at være Fiat-kører,« siger Hans Møller Hansen: »Jeg kører hvert år omkring 40.000 km, og så betyder køreegenskaber, som dem Fiat byder på, en hel del.

Især er det vigtigt for mig, der kører meget på åben landevej, at have en vogn, der er så vindsikker som Fiat'en.«

Fru Møller Hansen er blevet smittet af sin mands begejstring for Fiat, så fru har nu anskaffet sig sin egen vogn — en Fiat 850.

Det er ikke tilfældigheder, der afgør Hans Møller Hansens bilvalg. Som erfaren asfaltformand ved han, hvad en bil skal leve op til på Europas landeveje. Da vor hjemlige prøvebane, Jyllands-Ringen, skulle have ny asfaltbelægning, betroede man opgaven til Hans Møller Hansen.

»Selvfølgelig har den tanke af og til sneget sig ind: »Prøv dog et andet bilmærke!« Men jeg har aldrig været i tvivl, når det kom til stykket. Så er Fiat altid løbet af med sejren.

At vælge bil er for alvorlig en ting til, at der er råd til at eksperimentere.« mener Hans Møller Hansen, »og hvorfor skulle jeg også det, når Fiat har givet mig så stor køreglæde gennem 25 år.«

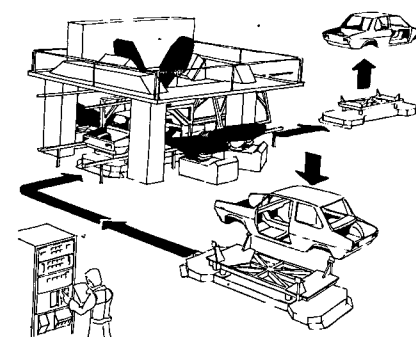
»Nu glæder jeg mig til at se den nye Fiat Ritmo. Det bliver måske min næste vogn,« slutter Hans Møller Hansen.

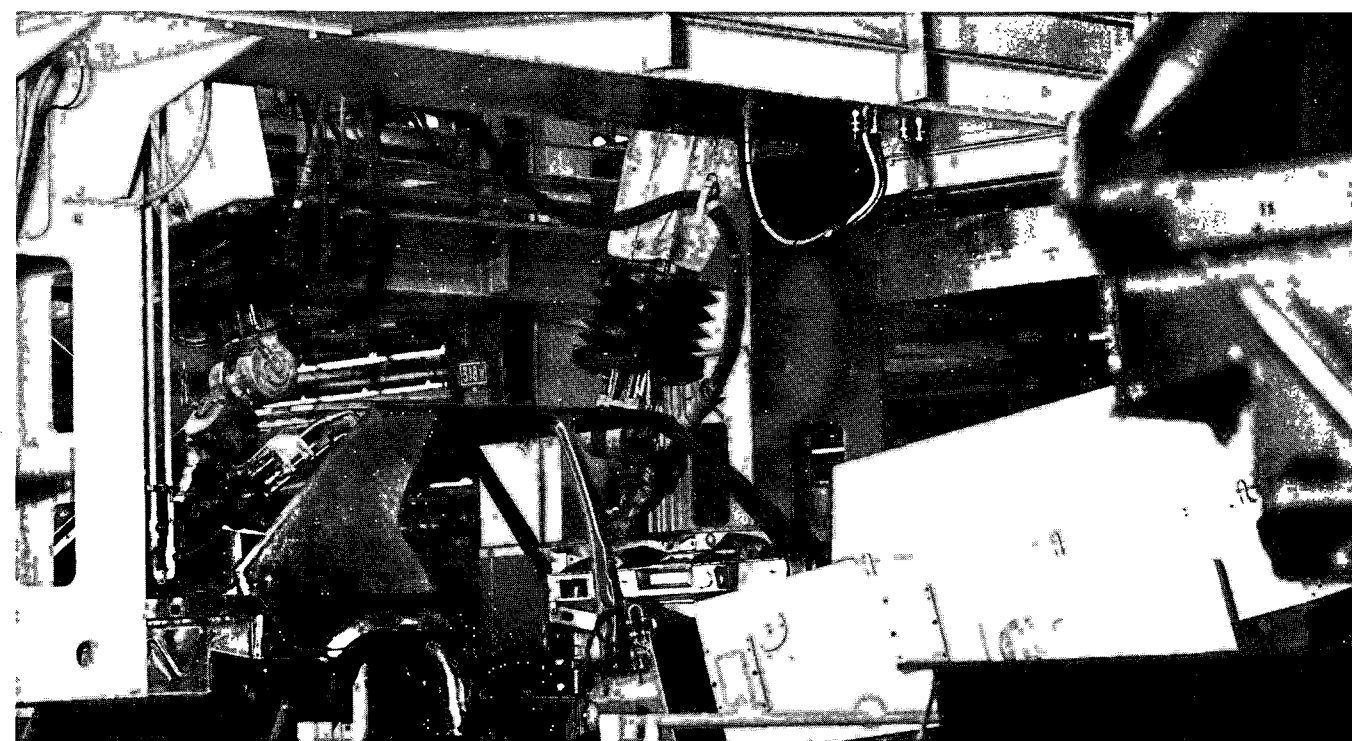
Robotter har overtaget male- og svejseprocesserne på den nye Fiat Ritmo

Brugen af robotter har længe været kendt i bilfabrikationens maling og lakeringsprocesser, men Fiat er kommet et hestehoved foran ved en fuldstændig anvendelse af automatik til at samle og sammen-svejse Ritmo karrossierne. Systemet, der kaldes Robogate, arbejder nu i Rivalta-fabrikken i Torino og Cassinofabrikken i Syditalien, og er konstrueret i samarbejde med det Fiatejede COMAU. Foretagendet er specialist i maskinværktøjer og er leverandør til andre vigtige bilfabrikker som Daimler Benz, Volvo og Chrysler.

Hvad er så Robogate?

Som navnet antyder bliver karosserisammensvejsningen udført af robotter, og det foregår i en række portlignende konstruktioner, der holder de enkelte karrosserier i korrekt position under processen. Det normale samlebånd er blevet erstattet af en serie svejse-





stationer, betjent af robotter, og de bliver forsynet med materiale af elektronisk styrede robotvogne. Hele herligheden styres centralt af en computer, som regulerer svejsningen og styrer robotvognene fra station til station ad et indviklet rutenet. Computeren finder selv ud af, om der er tale om et 3 eller 5 dørs karrosseri gennem signaler fra robotvognen, så selv

en blandet produktion kan gennemføres uden besvær. Centralcomputeren fungerer også som kvalitetskontrol, og forsyner fabrikken med daglige statistikker. Robotterne kan simpelthen ikke tage fejl eller overse en arbejdsgang, og tolererer ikke afvigelser på over 1/10 mm.

Systemet er så fleksibelt, at produktionen af 5-dørs

Ritmo kan forøges fra de forudsete 40 % til 100 %, hvis markedssituationen kræver det og 3-dørs versionen fra 0—60

De enorme investeringer i automation, der garanterer uhørt samlekvalitet, kompenseres ved at anlæggene med små ændringer kan justeres til fabrikation af andre modeller med måske helt nye mål og profiler.

Hestekræfterne mødes

Fiat er en del af gadebilledet og en del af vores hverdag, og Fiat kommer stadig frem flere og flere steder hvor mennesker mødes. F.eks. var Fiat i focus på Galopbanen i Klampenborg i april måned 1978. Hovedløbet på Galopbanen var opkaldt efter Fiats seneste nye model Fiat 131. Alle de andre løb på Galopbanen var ligeledes i Fiats tegn. Der var således løb der spændte lige fra Fiat 126-løb til Fiat X1/9-løb.



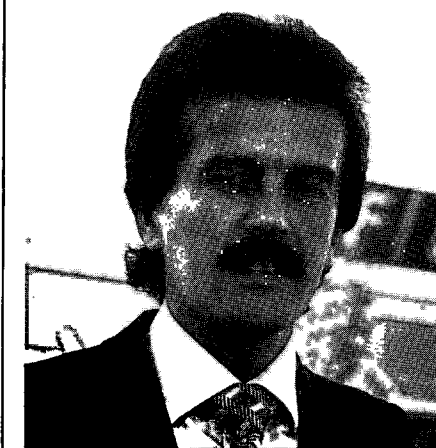
Der var fest og glade dage på Galopbanen den dag. Alle Fiat-forhandlere havde kunnet tilbyde gratis entre-billetter til banen, så der var et publikumsbesøg over det sædvanlige niveau. I forbindelse med løbene havde Fiat opstillet hele sortimentet af Fiat-biler. Der var mulighed for at prøvekøre bilerne, få materiale om bilerne og lave aftaler med de tilstedeværende forhandlere om yderligere prøvekørsler.



Selve løbsdagen var også en succes. Der var i alt 8 løb, der rummede både spænding og overraskelser. Overraskelser er jo af det gode, når man er på Galopbanen, for det er som regel overraskelserne, der muliggør gode resultater i totalisatoren. Der var pæn totalisator-omsætning den pågældende dag. Vi håber at gevinsterne er faldet på de rigtige steder.

Vi håber også at mange af de besøgende fik et så positivt billede af Fiats brede program, at alle ved næste bilkøb vil trække bilkøbs-gevinsten ved at handle Fiat næste gang.

Interview med marketingchef Luigi Lazzaro



Fiat Nyt og Nyttig's interviewer har denne gang været hos importøren af Fiat i Danmark, Nordisk Fiat A/S. Her har vi aflagt et besøg hos Nordisk Fiat's nye marketingchef Luigi Lazzaro. Luigi Lazzaro blev udnævnt til marketingchef i Nordisk Fiat her i begyndelsen af 1978 efter 3 år som administrationschef. Luigi Lazzaro har en bred uddannelse inden for marketingområdet og har før sin tid i Danmark fungeret hos Fiat i Torino.

Hvad betragter De som Deres fornemste opgave i Deres nye job?

Mit job som leder af marketingafdelingen er at være ansvarlig for at alle de produkter og ydelser, som Nordisk Fiat tilbyder de danske forbrugere, er så gode som overhovedet muligt og at de i enhver henseende tilfredsstillende ønsker og behov som såvel forbrugere som andre instanser — såsom myndigheder etc. — måtte stille. Man kan måske mere populært sige, at jeg betragter mig som forbrugernes repræsentant i Fiat's organisation.

Det må jo være et meget omfattende område at arbejde med?

Det stiller også store krav at kunne leve op til de mål vi har, og derfor er jeg naturligvis ikke ene i dette arbejde, idet der i forbindelse med min tiltrædelse som marketingchef er sket en omstrukturering af afdelingen.

Hvad ligger der i denne omstrukturering?

F.eks. har vi oprettet en speciel marketing-serviceafdeling. Denne afdeling har ene og alene til formål at skaffe flest mulige informationer om bilmarkedet. Her tænker jeg dels på, at få mest muligt at vide om, hvad vore kunder ønsker af os, hvad vore kunder er tilfredse med, og hvad vore kunder er utilfredse med. Endvidere holder vi i denne afdeling naturligvis også et vågent øje med vore kolleger, de andre bilmærker, for at sikre os, at vi hele tiden er mindst på niveau med det man kan få andre steder.

Hvad bruges så al den information til?

Denne information er vigtig for at sikre, at vi stedse er de bedste. Vi vil sørge for at vore forhandlere bliver løbende orienteret om de svingninger der sker, således at forbrugeren er sikker på, helt ud hos forhandleren, at få den bedst mulige betjening.

Hvilke planer har Fiat for den kommende tid?

Ja, jeg kan naturligvis ikke afsløre alle vore kommende aktiviteter, men jeg kan da godt påpege et par væsentlige områder, som vi vil gøre noget ved, ikke mindst i vores reklame- og informationsindsats.

Og hvad er det så for områder?

Vi kan desværre konstatere, at der stadig hos mange i befolkningen, findes en for-

dom mod Fiat, nemlig at man stadigvæk tror, at en Fiat rustet mere end andre biler. Dette ved vi notorisk er forkert. Jeg kan bl.a. henvise til en artikel andet steds i dette blad med direktøren for Valvoline i Danmark, der jo mere end nogen anden må vide noget om denne sag. Selv om denne fordom er forkert, så eksisterer den, og det er naturligvis til skade for os, og derfor er det et af de områder vi agter at gøre noget ved i den kommende tid. Vi er da også glade for daglig at få tilkendegivelser fra tilfredse Fiat-ejere der bl.a. afslører, at dette såkaldte problem overhovedet ikke er noget problem mere.

Ja, de bestående Fiat-ejere? Hvad skal der egentlig ske med dem?

Jeg er glad for at De stiller det spørgsmål, for netop de personer der har en Fiat i dag, er meget vigtige personer for os. Vi ønsker at opretholde en god kontakt med vore kunder. For os er det nemlig ikke bare et spørgsmål om at sælge en ny bil. Det er et spørgsmål om at sikre en tilfreds bil-ejer mange år ud i fremtiden. Hvis vi har tilfredse Fiat-ejere på vejene, så kommer vi ganske automatisk til at sælge endnu flere nye biler, så vi på den måde også kan påvirke vores nye salg. I vore aktivitets-tanker indgår også nogle ideer, der yderligere vil udbygge kontakten mellem vore nuværende Fiat-ejere og os.

Er der andre områder De vil fremhæve?

Ja, jeg vil også et øjeblik komme ind på de nye og store modeller i Fiats sortiment. I helt gamle dage var Fiat jo det samme som »Mariehønen«, men det er nu mange år siden og i dag laver Fiat biler i alle størrelser og prisklasser. Vi mener selv at vi i dag har fået et meget slagkraftigt

program også i den dyrere ende af markedet, ikke mindst med vores nye Fiat 131 Supermirafiori, og vores Fiat 2000. Vi har da også den glæde at kunne se at journalisterne i meget høj grad har udtrykt sig overmåde positivt omkring disse modeller og specielt har fremhævet det udstyr, der kendetegner dem.

Er der nogen planer omkring forhandlernet og værksteder?

Ja, også på dette punkt ønsker vi at blive endnu bedre end vi er i dag. Vi gennemfører for øjeblikket et program til videreuddannelse af mekanikere og salgsfolk hos forhandlerne. Vi er ved at igangsætte yderligere ideer som vil skabe endnu mere aktivitet hos forhandlerne. Fiat-forhandleren er jo den person, forbrugeren først og fremmest kommer i kontakt med. Det er forhandleren, der skal betjene vore kunder bedst muligt, sikre sig at vore kunder får den rette bil, den rette service, den rette betjening. Derfor lægger vi stor vægt på at have et godt og vel fungerende forhandlernet, og jeg er glad for at føle at dette allerede er tilfældet i dag, men derfor agter vi ikke at stoppe her, vi vil yderligere forstærke og udbygge vores forhandlernet.

Er der ikke også nogle nye fiat-biler på vej?

Jo, det kan jeg jo ikke ganske skjule, da det har været en del fremme i pressen. Vi har en ny spændende model, som vil komme til Danmark i begyndelsen af det nye år. Det er Fiat Ritmo.

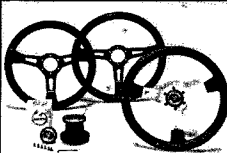
Skal den ikke erstatte Fiat 128?

Nej, jeg har set det nævnt forskellige steder, men det er ikke tilfældet. Fiat 128 vil fortsat blive produceret, og Fiat Ritmo er ikke en erstatning for denne model. Fiat Rit-

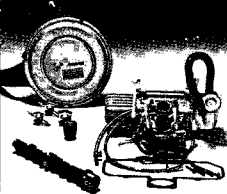
mo ligger i størrelsen mellem Fiat 128 og fiat 131, og er specielt skabt til personer, der har ønske om en rummelig, kompakt bil med gode køreegenskaber. Fiat Ritmo findes i 3- og 5-dørs versioner og er bl.a. kendetegnet ved at have en virkelig god kvalitetsforarbejdning uden at det er gået ud over de kendte Fiat-egenskaber som god økonomi og gode køreegenskaber. Vi kan roligt glæde os til Fiat Ritmo, men Fiat Ritmo vil ikke tage glansen af de andre Fiat-modeller. Der er stadig mange for hvem de bestående Fiat-modeller vil være et betydeligt bedre køb end Fiat Ritmo. Det afhænger jo helt af det kørselsbehov, den enkelte har, hvilken bil man bør købe.

ABARTH

tunings- og sportsudstyr



Abarth rat - 3 modeller
Eneste rat som er godkendt til montering i FIAT 127 (også modeller indreg. efter den 1. oktober 1976)



Abarth indsugningssæt
Dobbelt Weber-karburator m/indsugningsflange og ventil-dæksel støbt i støbt samt Abarth knastaksel.



Abarth takthjultandremset
Leveres komplet i sæt lige til at montere.



Abarth lyd-dæmpere og manifold.

Abarth sports- og tuningsudstyr er godkendt til montering på FIAT 127.
Vort nye Abarth katalog over tunings- og sportsudstyr til FIAT 127 ligger nu klar.
Rekvirer det mod kr. 2,- i frimærker eller henvend Dem til nærmeste aut. FIAT-forhandler.
Nordisk Fiat A/S, Gl. Køge Landevej 78-80, 2500 Valby

Fiat 127 kåret til Årets Pigebil

Fiat 127 blev en sikker vinder, da Søndags-BT's jury kårede årets pigebil 1978. Juryen, fem kvindelige og fem mandlige bil-specialister, fandt frem til vinderen efter at have bedømt ialt 12 forskellige vogne, af de bilmærker der er de mest solgte til danske kvinder. Begivenheden blev fejret med en reception på Hotel d'Angleterre i København, ved denne reception blev der afsløret to helt nye specialversioner af Fiat 127

Fiat 127 Fiorucci

Fiat 127 Fiorucci er en speciel udgave af Fiat 127 i inkagold metallak. Den er forsynet med elegante brune pyntestriber og bærer naturligvis Fiorucci-navnetrækket på skærmene og på bagklappen. Indvendig er bilen udstyret med en række elegante og praktiske detaljer, f.eks. nogle bagagerums-tasker, der virkelig er anvendelige når man skal have meget ind i den rummelige vogn. Fiat 127 Fiorucci rummer desuden radio-stereobåndspiller med mixerpult og 4 højttalere, så lyden er der heller ikke noget i vejen med.

Fiat 127 Ultra

Samtidig med Fiat 127 Fiorucci præsenteredes også en anden special-version, Fiat 127 Ultra. Denne bil adskiller sig bl.a. ved sin farve, en lækker grøn metallak, der giver den et helt fotoristisk præg. Vognen har tonede ruder, lækkert grønt velour indtræk og i en fin matchende farve et lige så lækkert boucle tæppe. Bilen får sit helt specielle personlige præg, fordi den ud over Ultra kan få



Anni Hofting i sin X1/9.

tilføjet køberens initialer på bagsmækken, enhver Fiat 127 Ultra er således en personlig bil for den enkelte ejer.

Festlig reception

På billedet viser vi en situation fra receptionen, hvor afsløringen fandt sted. Vi ser Nordisk Fiat's direktør Etorre Balletto modtage den fornemme hædersbevisning som Årets Pigebil fra Søndags-BT's chefredaktør Rousing Olsen. Bag de to herrer står den lykkelige vinder af den Fiat 127, der var hovedgevinsten i Søndags-BT's konkurrence.

I forbindelse med receptionen var der en yderligere gave, der blev uddelt. Det var

en speciel Fiat X1/9 med tilnavnet Lido, en spændende utraditionel sportsvogn med centerplaceret motor, som blev overrakt til skuespillerinden Anni Hofting fra Odense Teater med brugsret i 4 måneder. Anni Hofting kører til daglig i Fiat 127 og er således en trofast Fiat-fan. Anni Hofting havde deltaget i præsentationen af de nye Fiat-modeller og afsløringen af disse, og fik som anerkendelse herfor en X1/9 til låns. Den skal nok gøre opmærksom på Anni Hoftings tilstedeværelse, hvor hun kører. Fra efteråret bliver det i København, idet Anni Hofting i denne sæson arbejder på Scala.





Test Fiat 131 Supermirafiori 1600 til 74.995 kr.:

Komfort og plads til rimelig pris

Disse egenskaber kombineret med klassiske Fiat til et godt tilbud — kun skæmmet af et uforståeligt

AF Ole Boe
Fra starten var Fiat 131 ganske enkelt masser af bil for en meget beskedent pris. Fantastisk value for money, som det ville sige i en engelsk annonce til prisen. Godt 40.000 for kun et par år siden for en mellemstor familievogn. I dag koster en 131 mellem 54 og 75.000 kroner. Det er en pris for

en mere komfortabel kabine. Det er heller ikke let at finde en mere veludstyret og behagelig kabine i klassen omkring 70.000 kr., — vist nærmest umuligt. I den prøvede Supermirafiori, der er seriøst dyreste, findes store, med nakkestøtter bøde for og bag i bagenden er der armstuder og foldbart armstuder. Ur, omrekningsstælle og 6000 kroner Blaupunkt radio-båndoptager hører til standardudrustningen. Kabinen er så behagelig, at det kunne ventes efter en længere kørsel. Der er



Ugens test-rapport: Fiat 132 - 2000 til 88.996 kr.: Suveræn på udstyr og komfort



Kompakt, men alligevel elegant ser den nye to-liters Fiat 132 ud, som den ser ud i dag.

skuden op i tagkonstruktionen efter brug. Varme- og ventilations-systemet er udmærket og let at styre. De små solskærme, der er placeret ved de to forreste sider, giver tilmed en fordel ved luftgennemstrømningen i ventilationssystemet. Hvis man har været udsat for en solbrand, kan man sætte dem op og lade dem stå. De er nemme at sætte op og lade dem stå. De er nemme at sætte op og lade dem stå.

Kun få minusser
Bagerummet er af en rimelig beskaffenhed, og det er tilstrækkeligt fræk til, at man kan sætte det op og lade dem stå. De er nemme at sætte op og lade dem stå.



Kompakt, men alligevel elegant ser den nye to-liters Fiat 132 ud, som den ser ud i dag.

orden nu. Der er tale om et betydeligt mere gennemarbejdet og gedigent produkt, end de 132'erne, vi hidtil har prøvet. Altså

sen og en kvik motor, der i den



Kompakt, men alligevel elegant ser den nye to-liters Fiat 132 ud, som den ser ud i dag.

til at holde en rimelig brug-

til at holde en rimelig brug-

Klip fra pressen om den nye Fiat 131 Supermirafiori og 2000.

Ny Fiat-model en ulv i fåreklæder

Fiat 131 Supermirafiori med 86 spillende heste er en skøn, veludstyret rejsevogn til særdeles konkurrencedygtig pris.

Der er meget for pengene i den nye Fiat 132-2000



Den nye Fiat 132-2000.

Familie-sportsvogn

Test af Fiat 132 2000 til 88.696 kr. Fiats hidtil ikke alt for succesrige 132'er er lige så stille gået hen og blevet vellykket.



Den nye Fiat 132-2000.

En skøn, vakkert udstyret, idrættsvogn med 100 heste og 100 km i timen. Den nye Fiat 132-2000.

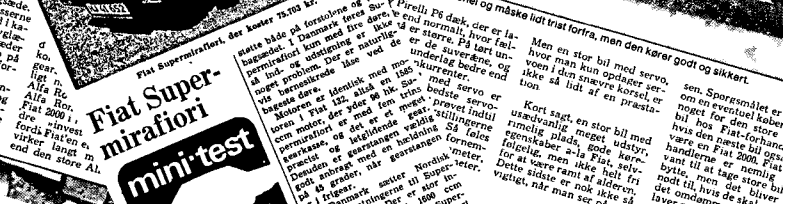
Prestige-bil uden pral



Den nye Fiat 132-2000.

En skøn, vakkert udstyret, idrættsvogn med 100 heste og 100 km i timen. Den nye Fiat 132-2000.

Luksus og kraft i FIATs største standard-model



Den nye Fiat 132-2000.

Hvorfor originale reservedele?

Og hvorfor hører man altid reservedelsfolk fortælle, at det er så vigtigt at man benytter originaldele til sin Fiat?

I grunden er det ganske enkelt og for indviende naturligt. Vil vi have de rigtige svar og de bedste løsninger, går vi som en selvfølge til specialisten, det vil sige det autoriserede værksted, når vi taler Fiat. Her er mekanikerne specialuddannede i netop dette mærke, og de dele som anvendes stammer fra Fiat's enorme reservedelsanlæg i Volvera ved TORINO. Her ligger godt 110.000 forskellige slags reservedele, og hver dag ekspederes over 200 tons til hele verden. Det er også her, det hele starter.

Hver eneste Fiat, som forlader tegnebordet, er specificeret i den mindste detalje. Alle mål, krav, normer og tolerancer er nøje angivet i mindste mål, så den højeste effektivitet opnås i forbindelse med udvikling og produktion.

Hver eneste del der fremstilles efter disse specifikationer, enten på selve fabrikken eller hos een af underleverandørerne, gennemgår Volvera's strenge leverancekontrol inden den anvendes i bilproduktionen eller indgår som lagerdel.

Kun Volvera leverer dele, der har gennemgået denne kontrol, og kun dele, som opfylder alle kravene ved denne kontrol, bliver originaldele og kan distribueres videre til hele verden.

Det er Fiat-ejerens sikkerhed for, at alt fungerer rigtigt og harmonisk i den reparerede bil. En forkert brik og spillet går ikke op.

Med originaldele kan man stole på, at en reparation bliver en god del bedre.

Ny sportsudgave af Fiat 127

Så er den her, den længe ventede sportsversion af Fiat 127. Allerede i 60'erne skabte Fiat et marked for små rappe sportsvogne med de lækre 850 Coupe og Spider modeller, og med 127 som udgangspunkt lanceres nu en hurtig morsom bil, som forener sports- og familiebilens dyder.

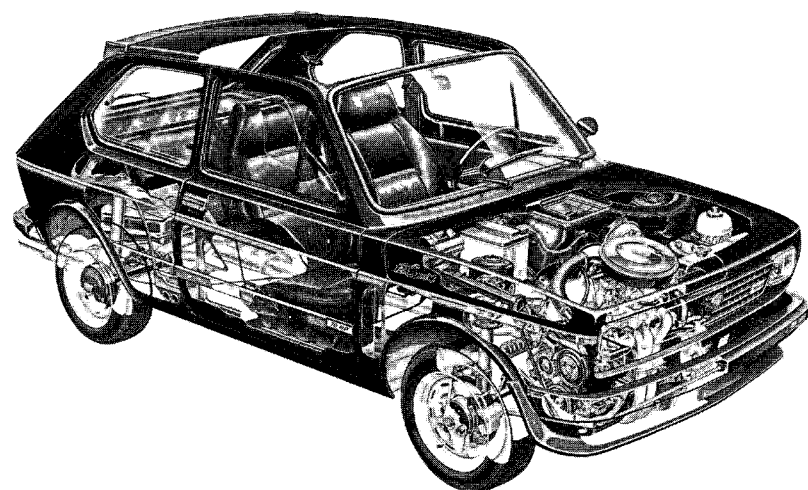
127 Sport har en 1050 cc motor, der udvikler 70 HK v/6500 o/m, og den giver vognen en topfart på 160 km/t. Interiøret er holdt i raffineret sort, og instrumenteringen er udvidet med elektronisk omdrejningstæller, oliemanometer og kølevandstermometer samt et kvartsur. Forsæderne har integrerede nakkestøtter og slutter tæt om kroppen. Bagsædet er sammenfoldeligt og todelt, så kombinationsmulighederne for passager/baggage er mangedoblet.

Håndrigtigt polstret sportsrat og gearstang fuldender indtrykket af en rap indbydende sportsvogn.

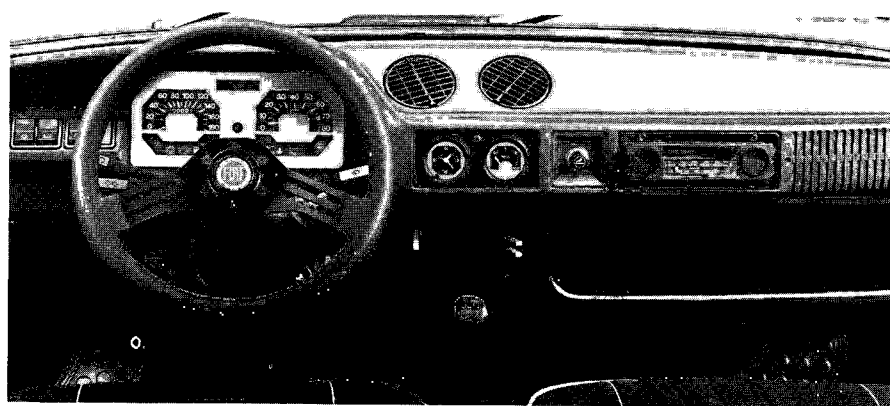
Udvendigt stikker den nye kølergrill og frontspoiler i øjnene, specielle sportsfælge, sidsribber og taghækspoiler samt kappe om ventilationsindtaget på motorhjelm, ekstra visker på bagruden, halogenlygter, ja, det er lækre sager.

Vognen fås i sort lak med orange sidsribber, eller omvendt orange lak med sorte sidsribber. For dem, der foretrækker det mere diskrete, metallic grå med sorte sribber.

Og hvad får man så ekstra i forhold til den normale 1050 version. Vi har foretaget en kort opsummering af de væsentligste forskelle:



Specifikationer	127 1050 cc	127 Sport
HK DIN	50v/ 5600 o/m	70 v/ 6500 0/m
Kompression	9,3	9,8
Max. drejningsmoment	7,9 v/ 4500 o/m	8,5 v/ 3000 0/m
Topfart	140 km/t	160 km/t
0—100 km/t	18,7 sek.	14 sek.
km/literen (90 km/t)	16,5	15,3
Bremsesystem	2-kredsbremser skiver for, tromler bag	2-kredsbremser skiver for, tromler bag + Idrovac bremseforstærker bremsekaliber Type 128
Krængningsstabilisator	19 mm Ø	21 mm Ø
Fælge	4"	4,5"



Desuden har 127 Sport modificeret udstødningsmanifold, knastaksel og større ind- og udstødningsventiler, nyt luftfilter og dobbeltkarburator. Også udstødnings-effekten er forøget med en dobbelt Abarth lydpotte.

De små sportsvogne får

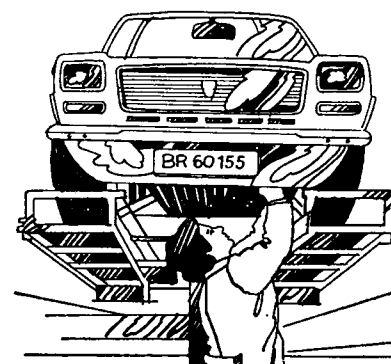
stadig større betydning på det europæiske bilmarked, og 127 Sport påregnes at komme til at repræsentere 10 % af det samlede salg af Fiat 127 programmet. Fiats nye lille kraftbolle er et spændende supplement til det omfattende 127 program.

Da AUTO erobrede Danmark

Det gik bestemt ikke stille af, da Fiat med et slag fjernede en masse usikkerhed omkring køb af brugt bil. Med AUTO brugtbilsikringen — som blev indført april 78 — er det blevet meget nemmere og langt mere sikkert at være brugtbil-køber.

Og det har da også vist sig, at de forhandlere, der kan tilbyde AUTO-sikring, har fået et virkeligt godt salg i de ellers ret så stille sommermåneder. I øjeblikket er et halvt hundrede Fiat-forhandlere tilsluttet AUTO-systemet.

Fiat var først her i landet med en så omfattende sikring af brugte biler. Og i dagbladene førte introduktionen til en meget positiv omtale.



Jyllands-Posten sammenlignede endog sikringen med den garanti, der normalt gi's på helt nye vogne.

Det er da også en betydelig sikkerhed, brugtbil-køberen får med, når han handler AUTO. Op til 12 måneders dækning på motor, gearkasse, differentiale, starter, dynamo og kardan. Samt

op til 31 dages sikring mod defekter i alt mekanisk og elektrisk.

Før salget af den brugte bil skal forhandleren desuden gå hele vognen omhyggeligt efter og udfylde et omfattende kontrol-skema. Det er den slags, der er med til at skabe tillid til Fiat-forhandleren og til brugte biler.

Nyt fra Fiat-familien

Igenem 1978 er der sket en masse på forhandlerfronten:

Vi kan bl.a. byde velkommen til nye forhandlere:

Valter Stilling har overtaget forhandlingen i Rødding,

Steffen Petersen i kompagni med Bruus Jensen (Fiat i Holbæk) har åbnet forretning i Kalundborg, og sidst har Poul Erik Nielsen byttet sin Renault-forhandling ud med Fiat i Greve.

Fiats gode salg og popularitet er baggrunden for en række udvidelser og nye faciliteter rundt om i landet.

Der er sket store ting hos Autonova i Bagsværd,

Prifa Auto i Valby, Finn Hansen i Helsingør, John Nielsen Højby, Leif Nielsen Jensen Næstved, P. H. Pedersen Odense, Willy Madsen Assens, Jens Moses Eftf. Svendborg, Niels Dalsgaard Hjørring, Meiniche & Mose Holstebro, Th. Larsen & Søn Løgstør, Jørgen Toft Skive.

I Vejle og Hobro er man i fuld gang med nybygninger, der bliver færdige i 1979.

International rallysucces igen i år!

Lad os kigge på løbene et for et, som de gik i denne rallsæson.

Monte Carlo, januar 1978.

Rutens skrappe veje, der vekslede med tør asfalt, snesjap og isbelægning, som der ikke var taget tilstrækkelig højde for af Fiat-gruppens vogne, gav Nicholas i sin 3 liters Porsche førstepladsen, fulgt af to andre franskmænd i Renault 5 Alpine vogne, i øvrigt løbets store overraskelse. Men bagefter dem kom Fiat-mandskaberne i deres 131 Abarther, og det gav en samlet stilling med Porsche først, 18 point, Renault 17, Fiat 14, Opel 10 og Lancia 8 point.

Svensk Rally februar.

Til trods for at Fiat-gruppens vogne blev passeret i sidste øjeblik af Waldegårds og Mikkolas Ford Escorter, blev resultatet sammenlagt at Fiat kom i spidsen med 28 point. Flere uheld gjorde spændingen stor, bl.a. ville finnen Alens 131'er pludselig ikke i 4. gear,

og trods dette overhalede han både Vatanen og Mikkolas Ford'er. Før starten af den 28. specialprøve blev transmissionen udskiftet på rekordtid og straffepoint blev lykkeligt undgået.

Herefter så resultatet således ud: Fiat 28 point, Opel 22, Lancia 20, Porsche og Ford 18 og Renault 17 point.

Safarirallyet marts

Ingen Fiat-vogne var repræsenteret i det knaldhårde Safarirally, som blev vundet flot af Nicolas i en V6 Peugeot 504 Coupe foran Preston i Porsche. Hermed fik Porsche to vigtige point i verdensklassificeringen, og nu stod stillingen således:

Porsche 34 point, Fiat stadig 28, Ford 25, Opel 22, Lancia 20, Peugeot 18, Renault 17.

Portugal april

Efter en bragende hård kamp mod Mikkola og Nicolas Ford Escorter lykkedes det for Alen/Kivimaki at forcere deres 131 Abarth til sejr. Før den sidste hastighedsprøve lå Ford endda 4 sekunder før Fiat'en. Fiat førte nu med 46 point efterfulgt af Ford og Porsche

med hver 41, Opel 35, Peugeot 27, Lancia 20 og Renault med 17 point.

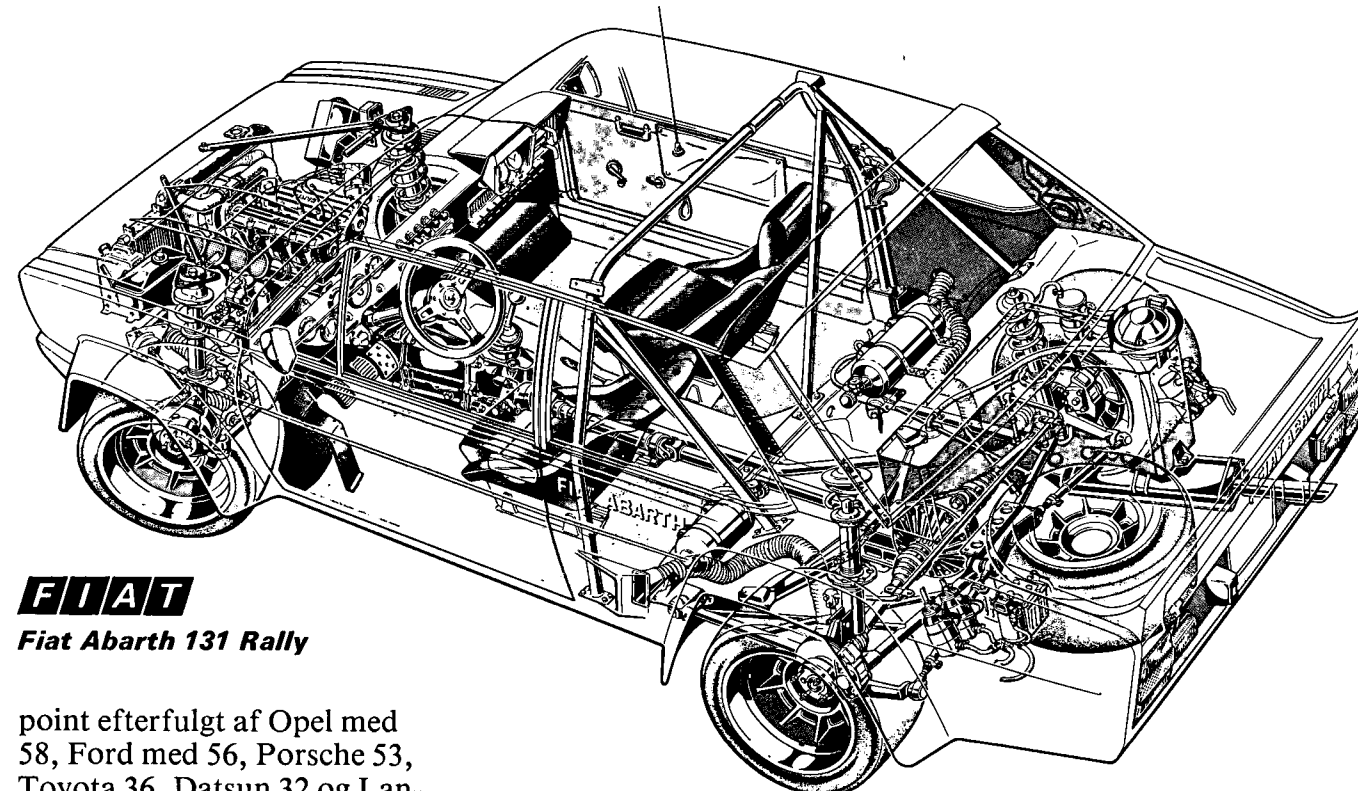
Akropolisrallyet maj

Det græske rally anses for det hårdeste i kampen om verdensmesterskabet, og derfor var det en dobbelt triumf i bogstavligste forstand, at de to mandskaber Röhr/Geistdorferr og Alen/Kivimaki allerede tidligt i løbet distancerede modstanderne og var i stand til at holde forspringet til sidste minut. Situationen er nu Fiat 64 point foran Ford med 50, Opel 47, Porsche 41, Datsun 32 og Lancia 31.

1000 søers rally i Finland august

Endnu en triumf for Fiat sluttede sig til de andre ved en førsteplads samt en anden og 5. plads til 131 mandskaberne. Og det til trods for at Ford var favorit i det vanskelige finske terræn. Tre Escort-kørere røg ud i henholdsvis 13., 20. og 5. specialprøve, og en fjerde havnede med sin vogn i en sø. Den historie blev der snakket meget om.

Fiat har med dette fine resultat yderligere styrket førerstillingen og har nu 82



FIAT

Fiat Abarth 131 Rally

point efterfulgt af Opel med 58, Ford med 56, Porsche 53, Toyota 36, Datsun 32 og Lancia 31 point.

Vinder af det canadiske rally Fiat 131 Abarth

For fjerde gang vandt Fiat i løbene, der tæller til verdensmesterskabet i rally 1978, og har yderligere styrket lederpositionen med Walther Rohrl på førstepladsen og Markku Alen som en flot nr. 2. Med dette syvende løb i mesterskabsturneringen har Fiat samlet 100 point, mens Opel har 74 og Ford 68 point.

Sanremo rallyet oktober.

I dette skrappe løb, der foregik ad snoede bjergveje, lykkedes det Lancia at besætte 1stepladsen med en Stratos kørt af Alen. Men Fiat's andenplads gav slutstillingen: Fiat 116 points fulgt op af Opel med 84 og Ford med 82 points.

Bandama rallyet oktober.

For første gang talte resultaterne i Bandamaløbet på elfenbenskysten til verdensmesterskabet, og her havde Fiat kun en 131 Abarth med. Den blev sat ud af spillet,

medens den lå på tredjepladsen af en lastbil, der pludselig kom alvorligt i vejen. Derefter er stillingen uændret i toppen, og Fiat er nu matematisk set mester.

Corsika rallyet november.

En helt enestående triumf i Corsikaløbet cementerede mesterskabstitlen. Fiat sikrede sig både 1., 2., 3. og 5. pladsen, og således erobrede Fiat 131 Abarth for andet år i træk den fornemme titel.

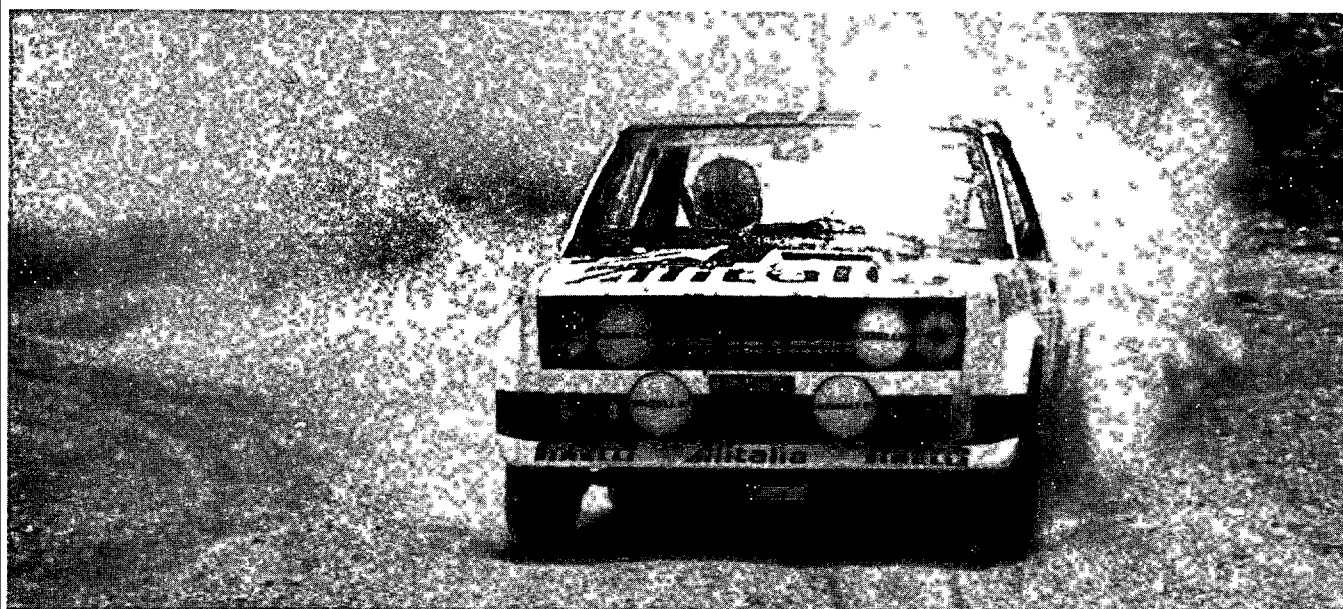
Avanceret planlægning og produktionsmetodik gjorde Fiat 131 Mirafiori velegnet til videreudvikling og sportsbrug. Og rallydeltagelsen gav Fiat-Abarthteknikerne chance for at studere 131's alsidighed og enestående styrke, som både banede vej for sportslige triumfer og kommercielle forbedringer i standardproduktionen.

Da dieselsversionerne af Fiat 131 blev født, var karrosseriet blevet underkastet en stribe af modifikationer, som direkte var resultatet af erfaringerne fra rallyvognene —

diesel betyder nemlig overvindelse af problemerne med vægtforøgelse, vibrationer m.m. Alle disse kvalitets- og holdbarhedsforbedringer er selvfølgelig overført på hele produktionen af standardvogne.

Fiat 131 er ikke blot en merkantil succes, men også bevis på værdien af nyskabelser inden for produktionsteknologien, en teknik som er grundlaget for produktionen af den nye Fiat Ritmo. Grundelementerne i Robogate-systemet (automatisk sammensvejsning af karrosseriet) findes allerede i den automatiske samling af karrosserierne på Mirafiorifabrikken, f.eks. elektroniske kalkulatorer, automatiske transportvogne og svejsebotter.

International rallysport med alt hvad det indebærer af show og kostbare investeringer er ikke blot muskelspil fra de store bilfabrikker, men også et arnested for ny teknisk viden, som kommer den daglige produktion af standardvogne til uvurderlig nytte.



"Fiat var simpelthen først til at gøre noget effektivt ved rusten"

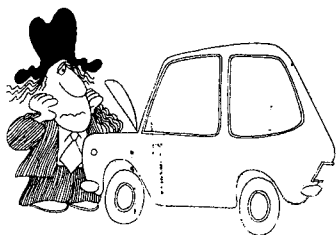
Direktør Schou Larsen fra rustbeskyttelsesfirmaet Dan Cor Tectyl, Valvoline, synes at Fiat har været alt for beskedent ved ikke at fortælle vidt og bredt om den indsats Fiat har gjort for at hindre rustangreb.

- Det er jo en kendsgerning, at Fiat var den første fabrik, der udstyrede bilerne med inderskærme ved forhjulene. Netop forskærmene er bilernes ømme punkt, for her er der masser af hulrum og sammenføjninger, hvor snavs, fugt og vejsalt kan sidde og gnave i stålet.

- Fiat er stadig alene om denne service, men andre bilfabrikker er på vej, oplyser Schou Larsen.



Direktør Schou Larsen, Dan Cor Valvoline: - Fiat har simpelthen været først til at gå i krig mod rusten.



Gi'r 10 års garanti mod rust på Fiat

Dan Cor Tectyl, Valvoline har fornylig indført en 10 års garanti mod rust på biler. Eneste betingelse er, at man får bilen undervognsbehandlet indenfor det første år efter købet. Og at man derefter kommer til ny behandling med 2 års mellemrum.

For at få en 10 års garanti skal der dog være monteret inderskærme ved forhjulene. Køber man en Fiat, slipper man for denne merudgift som hurtigt sniger sig op over 500 kr.

Finnerne viste vej

I Finland er der monteret inderskærme på ca. 80% af bilparken. Inderskærme er nemlig en finsk opfindelse og her har man mangeårig viden om hvor meget sådanne skærme betyder for bilens rustbeskyttelse.

- Det er faktisk sådan, at man med det samme kan se på en brugt bil, om den har inderskærme, siger Schou Larsen, der netop har været i Finland for at se på ældre biler med disse skærme.

- De velkendte gennemtærringer ved kanten op mod dørene og i pladerne nær vindspejlet mangler fuldstændig og bilen ser frisk og sund ud.

Fiat har ikke noget rustproblem

- Jeg tør faktisk hævde, at Fiat i dag er helt på toppen, når det gælder rustbeskyttelse og at inderskærmene er med til at gøre det til en af de bedst sikrede biler på markedet, slutter direktør Schou Larsen.

Og han må jo vide det. Sidste år blev ca. 66% af alle nye biler sikret mod rust med Tectyl.

Svor til Folkevogne, men er nu Fiat-fan

- Egentlig har jeg altid svoret til Folkevogne, men i 1972 faldt valget på en Fiat 128, da jeg skulle skifte bil. Og det har jeg aldrig fortrudt.

Mekaniker Poul Christensen, Finlandsvej i Høng, er ikke alene Fiat-fan, han er faktisk Fiat-fanatiker, efter at han nu i 6 år har kørt 128 uden antydning af problemer. Poul Christensen kører en hel del og og er nu i gang med den tredje 128, så hans begejstring skyldes ikke, at han tilfældigvis fik et godt eksemplar, da han første gang købte Fiat.

Utrættelig

- Vi holder hvert år ferie i Norge og jeg garanterer for, at bilen ikke bliver skånet på de ofte ret barske norske fjeldveje. Og vi har endda hele familien med og en Combi Camp på slæb.

- Sidste år satte vi den på en alvorlig prøve. I et stræk kørte vi 850 km i silende regn. Vi passerede tit andre biler, der var stoppet af uvejret og som holdt og ventede på opklaring, men vores Fiat kørte gennem det hele.

Ideel

Poul Christensen er endda så begejstret for sin 128, at han ikke tøver med at anbefale den til andre bilfolk, der går i udskiftningstanker.

- Jeg synes at 128 har køreegenskaber og økonomi, der er helt i top. Nogen mere ideel familievogn kan jeg faktisk ikke komme i tanke om — i hvert fald ikke, hvis den også skal være til at betale.