

AUTO

kampioen

BMW 315|316



TEST

- duurtest Fiat Ritmo 65 CL
- Rechts heeft voorrang op verkeerspleinen

ANWB



FIAT RITMO 65 CL

**DUUR
TEST**

0	20.000	40.000
Ak 15-1981		Ak 22-1981

Waar voor "duurtest"?

ALVORENS in chronologische volgorde de gebeurtenissen van de tweede periode van 20.000 km te behandelen brengen we eerst nog twee aanvullingen op het vorige verslag (in Ak nr. 15).

In de eerste plaats een mededeling van de importeur, dat de tegenstrijdige informatie over het olieverseren in het instructieboekje en in het onderhouds-couponboekje een gevolg is van een

foutieve vertaling van het Italiaanse instructieboekje.

De gegevens in het onderhouds-couponboekje zijn juist; de olie moet om de 5.000 km of ieder half jaar worden ververs, althans voor de benzinemotoren. Voor de diesel geldt een verversingsperiode van 7.500 km of elk half jaar. In de tweede plaats nog de kosten van de 20.000 beurt; de rekening was naar de importeur gezonden en niet naar de

ANWB, vandaar de vertraging. De kosten van deze 20.000 beurt bedroegen f 269,52; de bestuurdersstoel werd opgevuld, het teruglopen van het chokehendel en een elektrische storing werden verholpen. Laatsgenoemde werkzaamheden werden voor garantie uitgevoerd.

De tweede 20.000 km

In de periode tot 25.000 km waren er



De raamstijl, die de portierruit deelt, is bij de nieuwe uitvoeringen verdwenen, zodat nu de gehele ruit open gaat. De sterk verkleinende, gedeeltelijk achter de stijl wegvallende buitenspiegel beviel niet. Op de nieuwe Ritmo's is deze overigens vervangen door een betere, die nu ook op een arm is geplaatst.



De „plastic-achtige” deurpanelen zijn bij de huidige modellen gedeeltelijk bekleed, zodat ze wat luxueuzer ogen. Het gedeelte van de deurbak onder de raamswengel is verdwenen; in plaats daarvan is een ruime bergmogelijkheid onder het dashboardkastje gecreëerd.

klachten over het schakelen dat wat stroef ging, over een loszittende aansteker en voorts bleek dat er een draad van de achterrautverwarming defect was. De 25.000 km beurt kostte, met bijkomende werkzaamheden, f 177,57. Bij deze gelegenheid repareerde men ook de antenneverbinding van de radio.

In de periode tot 30.000 km waren er klachten over de koude start en over het rammelen van de achterklep. De 30.000 beurt vergde een bedrag van f 178,35, waarvoor tevens de clijnoteur links voor en de richtingaanwijzerschakelaar, die niet vanzelf terugkwam, werden gerepareerd.

Gedurende de volgende periode bleven de klachten over de koude start bestaan. Bij 35.000 km werd de bestuurdersstoel opnieuw gerepareerd,

werd de kachelkraan vervangen in verband met een lekkage en werden de remblokken vernieuwd. Deze beurt kostte f 119,90, waarbij opgemerkt moet worden dat de werkzaamheden aan de stoel onder garantie werden uitgevoerd.

Gedurende de laatste 5.000 kilometers waren er weinig klachten. De 40.000 beurt kostte f 216,46; bijkomende werkzaamheden betroffen het opheffen van een koelwaterlekkage bij de inlaat van de radiator.

Al met al heeft deze tweede periode dus wat meer klachten opgeleverd dan de eerste en waren ook de kosten van reparaties en onderhoud wat aan de hoge kant, ondanks het feit dat er nogal wat voor garantie werd uitgevoerd. Bij een km-stand van 40.000 kreeg de

wagen een technokeuring. Hierbij bleek de auto op enkele uitzonderingen na in een goede staat te verkeren. De koude start en de chokewerking waren nog niet optimaal en bovendien bleek dat een voorwiellager en het druklager van de koppeling hoorbaar waren; directe reparatie was echter nog niet nodig.

Andere banden

Bij een km-stand van 34.000 werden vier nieuwe banden gemonteerd. Niet omdat de gemonteerde banden (Pirelli P3) aan vervanging toe waren, maar de resterende kilometers wilden we enige ervaring opdoen met de nieuwe Pirelli P8 banden, die standaard zijn gemonteerd op de eveneens nieuwe Ritmo 85 Super. Deze P8 banden (65-serie) kosten niet veel meer dan de standaardbanden, maar er zijn 14" velgen voor nodig en die kosten natuurlijk wel een flink bedrag. Over de ervaringen met deze nieuwe banden zullen we nu niet verder uitweiden; we komen er in een apart artikel te zijner tijd op terug. De oorspronkelijke voorbanden hadden bij 34.000 km nog een profiel diepte van 2,5 mm en de niet gebruikte reserveband had nog 7 mm „vlees”. De voorbanden zouden, indien ze niet waren vervangen, de 40.000 km misschien nog net hebben gehaald.

Brandstofverbruik

Het gemiddelde verbruik over de tweede periode van 20.000 km bedroeg 9,5 l/100 km (1 op 10,5), iets hoger dan de 9 l/100 km (1 op 11) van de eerste periode van 20.000 km. Ook in deze tweede periode is er in het buitenland weer flink aan getrokken en er werd wederom vrij veel met een beladen imperiaal gereden. Geen uitermate gunstige omstandigheden, maar desondanks is een verbruik van 1 op 10,5 wat aan de hoge kant.

Ofse hoeftes tussentijds niet te worden bigevuld, maar de periode van 5.000 km tussen de beurten is - gerekend naar moderne maatstaven - ook niet al te lang.

Prestaties

Na de 40.000 beurt zijn de prestaties nog eens nagetrokken. Deze bleken weinig te zijn teruggelopen. Aanvankelijk, bij een kilometerstand van ongeveer 10.000, was de topsnelheid 152 km/h; bij 40.000 was dat 148 km/h. Ook de acceleratie vanaf stilstand bleek iets minder snel dan voorheen, maar de verschillen waren gering en bij deze km-stand maakte de wagen nog een pittige indruk.

Metingen met caravan

De capaciteiten als caravan-trekker werden beoordeeld met een Euro Comet 365 Q, een caravan met een schuin dak, maar waarbij verder geen maatregelen zijn getroffen om tot een lage luchtweerstand te komen. Deze caravan heeft een afleveringsgewicht van 620 kg, hoger dan de 500 kg welke wij voor toeristisch gebruik adviseren; met de belading is daarmee echter rekening gehouden. Aan personen en bagage kwam er voor de proeven nog eens 350 kg bij.

Bij deze proeven stond er nogal wat wind, wat de resultaten enigszins nadelig beïnvloedde. De topsnelheid in de derde versnelling bedroeg precies 100 km/h, in de vierde 86 km/h; hieruit blijkt wel dat een dergelijke combinatie ongeveer het maximum is waarmee met de Ritmo nog een beetje normaal is te rijden. De acceleratietijd vanaf stilstand tot 60 km/h bedroeg 11,1 s, tot 80 km/h 25,1 s. De tijd van 60 tot 80 km/h in de derde versnelling bedroeg 14,7 s en dat is niet overmatig snel.

Het brandstofverbruik bij een constante snelheid van 80 km/h in de vierde versnelling bedroeg 13,3 l/100 km (1 op 7,5) en dat is niet gering.

De Ritmo gedroeg zich met deze caravan aan de haak overigens naar behoren; de rijeigenschappen van de wagen bleven goed. Wel zakte de Ritmo aan de achterzijde sterk door, zodat het aanbeveling verdient aan de achterzijde speciale voorzieningen te treffen. Via de dealerorganisatie worden hulpverren geleverd. Dit zijn schroefveren die om de schokdemper worden gemonteerd.

Ondanks het sterke doorzakken aan de achterzijde valt het spinnen van de voorwielen bij het wegtrekken vanuit stilstand wel mee.

De rijeigenschappen

De Ritmo is een prettige wagen voor de lange afstand. De wagen loopt erg goed rechthoekig, hetgeen resulteert in een zeer rustige besturing. Het wegcontact wordt bij snelheden boven 100 km/h weliswaar wat vaag, maar als gevolg van de positieve koerstabieliteit is dat weinig bezwaarlijk. De vering is redelijk soepel; grote oneffenheden worden goed verwerkt, kleine worden wat sterker doorgegeven, maar zeker niet in storende mate.

Het geluidsniveau is zeer acceptabel; de motor is betrekkelijk stil tot snelheden van omstreeks 120 km/h in de vierde versnelling, daarboven worden de geluiden duidelijk sterker.

De versnellingsbak van het testexemplaar was niet helemaal stil en veroorzaakte ook in de vierde versnelling wat bijgeluiden; hieraan is echter iets gedaan.

Uitzicht en bediening

Algemeen werden als hinderlijk ervaren de te kleine en bovendien verkleinende buitenspiegels; ook hieraan is gedoliderd en we komen er straks bij de modificaties nog even op terug. In dit verband spelen ook de vrij grote blinde hoeken terzijde van de achterruit een rol, die wat hinderlijk zijn voor het uitzicht schuin naar achteren.

Wat de bediening betreft zijn het de kleine schakelaars die nogal eens aanleiding gaven tot kritiek. Ook de bediening van de kachel- en ventilatieroosters is niet optimaal en hetzelfde

zijn de overbrengingsverhoudingen een fractie gewijzigd, maar zo minimaal dat dit geen merkbare verschillen kan opleveren.

De uitlaat is thans grotendeels van roestvrij staal, wat een verlenging van de levensduur kan inhouden. Wij hebben echter over de uitlaat geen klachten gehad, zodat deze verbetering buiten onze beoordeling valt.

Een grotere buitenspiegel wordt thans op een iets langere arm gemonteerd, waardoor het zicht duidelijk is verbeterd. Bij de vierdeurs modellen is bovendien het stijltje in de voorruit verdwenen, wat ook al een verbetering geeft; bij de tweedeurs modellen is dit stijltje in verband met het grotere glasoppervlak gehandhaafd.

De veren van de voorstoelen zijn verstevigd, zodat aangenomen mag worden dat onze klachten over het doorzakken van de stoelen niet uniek zijn geweest. Dan is ook de montage van de versnellingspook verbeterd, waardoor het draaien van de pook tot het verleden behoort. De kachelkraan is veranderd, ook de regeling van de verwarmings- en ventilatielucht is gewijzigd. De dashboardbekleding is van een krasser materiaal dan het oorspronkelijke, wel zinvol, want bij het testexemplaar was het dashboard inderdaad licht beschadigd.

Tenslotte nog twee details; de achterste wielkasten zijn thans voorzien van kunststof steenslagbeschermers en de hoedeplank kan ook in een verticale stand worden geplaatst als men hoge dingen moet vervoeren.

Conclusie

De Fiat Ritmo 65 CL heeft zich doen kennen als een prettige en comfortabele reiswagen, met een eigentijdse vormgeving. Deze Ritmo levert goede prestaties, maar daar staat een brandstofverbruik tegenover dat wat hoger is dan men van een dergelijke wagen zou verwachten. Te verwachten is dat de 75-typen - die een iets andere overbrengingsverhouding hebben, waardoor de motor bij gelijke rijeigenschappen minder toeren maakt - in dit opzicht iets gunstiger uit de bus komen, mits het hogere prestatiepotentieel niet wordt aangesproken. De 65 levert ook met caravan redelijke prestaties.

Gezegd moet worden dat de reparatie- en onderhoudskosten in de tweede periode tegenvielen. Anderzijds dient ook te worden vermeld dat de meeste klachten na de 30.000 beurt definitief verholpen waren. Alleen het trage starten in koude toestand is een duidelijke tekortkoming die verbetering behoeft.

PRIJZEN

(per 22-6-1991)

Fiat Ritmo 65 CL 5 drs f 16.888,-

Verzekeringspremie
All Risks (basispremie
zonder kortingen en
eigen risico) per jaar f 1.962,-

Motorrijtuigenbelasting
per jaar, varieert per
provincie
van f 356,-
tot f 365,-

Afleveringskosten
zonder benzine f 325,-

geldt voor de ventilatie zelf.

Modificaties

In de loop van de productie is er nogal wat veranderd aan de Ritmo. Aan het trage starten in koude toestand is overigens niets gedaan. De importeur wijt die starttraagheid aan de zeer krappe en nauwgezet afstellingen in verband met de luchtverontreinigingseisen. Ook aan het teruglopen van de uitstaande choike is van fabrieksweg niets veranderd, maar de dealers hebben instructies om dit euvel blijvend te verhelpen; bij het testexemplaar gaf dit punt later ook geen aanleiding meer tot klachten.

De versnellingsbak is iets veranderd. De verandering van de tandwielen is gewijzigd, waardoor het „zingen“ van de bak tot het verleden zou behoren. Ook

De Fiat Ritmo kwam o.a. ook in
de haven van Scheveningen.

