

AUTO

kampioen

TALBOT SAMBA

TEST

Het Salon van
Brussel

Met elkaar
vergeleken:
Peugeot 305
Opel Rekord
Fiat Ritmo



ANWB

Consumentenrapport over 3 populaire auto's, gebaseerd op het oordeel van 943 eigenaars; zij legden te zamen ruim 38 miljoen km af!

Met elkaar vergeleken

Consumenten Voorlichting
AUGUSTUS

VIER wagens zijn in de loop van 1981 onderwerp geweest van onze auto-enquêtes. Wat hun prijs en formaat betreft lopen ze wel min of meer uiteen en de VW Golf diesel was zelfs door zijn motor een buitenbeentje, maar de drie andere kunnen toch vergelijkenderwijs best naast elkaar worden gezet. Het zijn de

Peugeot 305 GR, GL, GLS en SR, de Opel Rekord 1.9 N, 2.0 N en 2.0 S en de Fiat Ritmo 65 L, 65 CL en 75 CL.

De prijzen van de verschillende typen Peugeot 305 liggen tussen ongeveer f 17.000,- en f 22.000,-, die van de diverse Opels Rekord (die bij de enquête in het geding waren) tussen ca. f 22.000,- en f 28.000,- en voor de drie genoemde Ritmo's staan prijzen genoteerd van zo'n f 15.000,- tot f 19.000,-. Van overlappen van de prijzen is dus maar ten dele sprake. Voor het vergelijken van allerlei hoedanigheden is het echter geenszins noodzakelijk dat de wagens zich in eenzelfde prijsklasse bevinden; en bovendien is het heel goed denkbaar dat de bezitter van een wagen in de prijsklasse rond de f 20.000,- als volgende auto een wat duurdere wil kopen, of anderzijds financieel juist een stapje terug wil doen.

Evenals we in het verleden bij het vergelijken van enquêteauto's deden, hebben wij ook nu het meest wetenswaardige feitenmateriaal uit de gebruikersrapporten bijeengebracht. Al die gegevens zijn zodanig gerangschikt en weergegeven, dat de diverse hoedanigheden van de drie auto's gemakkelijk met elkaar kunnen worden vergeleken. Voor de lezers die nog wat meer naslagwerk willen verrichten, vermelden we even in welke nummers van de Autokamphoer de afzonderlijke enquête-uitslagen hebben gestaan: Peugeot 305 in AK nr. 23, Opel Rekord in AK nr. 33 en Fiat Ritmo in AK nr. 51/52, alle van 1981.

In de verschillende hoofdstukken en staatjes hierna zal niet telkens de volledige type-aanduiding van elk van de drie

PEUGEOT 305 GR GL GLS SR



merken worden herhaald. Alleen wanneer het wenselijk of zinvol is, zullen de aanduidingen GR, SR, 2.0 S 65 L, 75 CL e.d. worden gebezigd. Als dus wordt gesproken over de Peugeot 305, Opel Rekord en Fiat Ritmo zonder verdere type-aanduiding, worden alle typen bedoeld die in het begin van deze inleiding (zie tweede alinea) zijn genoemd.

Deelnemers en totaal aantal kilometers

Achter de drie automerken in het eerste staatje het aantal eigenaars vermeld dat aan de enquête heeft deelgenomen, en het aantal kilometers, dat ze te zamen met hun wagens hadden afgelegd tot het moment van de enquête.

Merk en type auto	Deelnemende eigenaars	Afgelegde kilometers
Peugeot 305	337	13.103.600 km
Opel Rekord	291	14.445.200 km
Fiat Ritmo	315	10.937.900 km
Totaal	943	38.486.700 km

Toen de enquêtes werden gehouden, hadden de Opels Rekord een ouderdom van maximaal 3,5 jaar; van de Peugeots 305 en Fiats Ritmo was deze maximaal 3 jaar. Met elke wagen was op zijn minst 5000 km gereden. Dat verreweg de meeste enquête-deelnemers heel wat meer kilometers hadden afgelegd, blijkt wel uit de gemiddeld per merk afgelegde afstand, die we te zamen met de jaarkilometrages hebben weergegeven.

Gemiddeld per wagen afgelegde totale afstand en gemiddelde jaarkilometrages

Peugeot 305	gem. per wagen 38.800 km en 22.520 km/jaar
Opel Rekord	gem. per wagen 49.640 km en 30.400 km/jaar
Fiat Ritmo	gem. per wagen 34.720 km en 20.700 km/jaar

De Opel Rekord is dus duidelijk meer een auto van (en voor) veelrijders dan de beide andere wagens. De iets hogere

ruit zijn slechts klein en niet hinderlijk voor het uitzicht schuin naar achteren.

Vering

Soepel en comfortabel. Zowel grote als kleine oneffenheden worden goed verwerkt. Goede schokdemperwerking.

Algemeel comfort

Is zeer bevredigend. De motor is behoudens bij hoge toerentalen betrekkelijk stil. Wel doen zich enige resonanties voor.

Geruis komt al bij relatief lage rijssnelheden sterk naar voren, bij hoge rijssnelheden zelfs in storende mate. Ook de banden veroorzaken vrij veel bijgehouden en slaan sterk op korte oneffenheden, zoals richels in betonwegen en dergelijke. Ook de transmissie is niet geheel vrij van bijgeluiden. De zeer rustige besturing, de soepele vering en de prettige zitpositie komen het comfort ten goede.

Remmen

Voor schijfremmen, achter trommels. Remkrachtbegrenzer. Bereikbare vertraging ruimschoots voldoende. De voorwielen vertonen een lichte neiging tot blokkeren; bij krachtig afremmen vanaf hoge snelheid blijft de wagen echter uitstekend onder controle. Benodigde pedaalkracht normaal. Bereikbare vertraging van de handrem is eveneens ruimschoots voldoende.

Carrosserie

Zelfdragend, uitsluitend tweedeurs met grote achterklep. Zeer compact gebouwde wagen met een moderne, enigszins karakteristieke vormgeving. Kunststofbumpers, waarvan de voorste één geheel vormt met de vrij forse spoiler. Beschermstrips op de flanken van de carrosserie. Goed verzorgde afwerking.

Interieur

Eenvoudig, maar netjes uitgevoerd. Voorin is de hoofdruimte voldoende, de beenruimte erg groot. Achterin is de ruimte wat minder groot; hoofd- en beenruimte zijn er bescheiden. Compact, goed overzichtelijk dashboard. Duidelijk afleesbare snelheidsmeter, waarvan de mijwizing bij hoge rijssnelheden vrij groot is. Voorin vrij forse, comfortabele stoelen met traploos verstelbare rugleuningen. Goede steun, ook in zijdelingse richting. Niet verstelbare hoofdsteunen op de voorstoelen. De voorstoelen zijn in

TER VERGELIJKING

		Talbot Samba GL	Renault 5 TL	Austin Mini Metro HLE	Ford Fiesta L Bravo
Cilinderinhoud	cm ³	1124	1108	998	957
Vermogen	DIN-kW/min	36/4800	33/4400	34/5500	33/6000
	pk/z/min	50/4800	45/4400	46/5500	45/6000
Koppel	DIN-Nm/z/min	83/2800	85/2000	74/3250	65/3000
Acceleratie 0-100 km/h	s	26,3	19,6	21,1	18,6
Topsnelheid	km/h	139	133	135	134
Brandstofverbruik bij 100 km/h	l/100 km	5,9	6,2	6,2	7,1
Langte	cm	351	352	340	357
Breedte	cm	153	153	155	157
Massa volgens het kentekenbewijs	kg	725	759	749	680
Prijs	f	15.200,-	14.770,-	15.490,-	14.388,-
Test		AK 3/82	TV 10/81	AK 24/81	TV 12/81

voldoende mate achterwaarts verstelbaar.

De instap naar achteren wordt aanzienlijk ruimer doordat bij het naar voren klappen van de rugleuningen van beide voorstoelen de gehele stoel naar voren schuift. Als men daarna de rugleuning weer terug klapt schuift de stoel weer terug in de oude positie; ook de ingestelde stand van de rugleuning gaat niet verloren. Stoffen bekleding, tapijvloerbedekking. Bekleed stuurwiel.

Bagageruimte

Kleine koffer met vrij hoge opstaande rand aan de achterzijde. Dank zij de grote achterklep is de bagageruimte goed toegankelijk. De hoedeplank zit aan de achterklep vast, waardoor hij bij het openen van de klep in zijn geheel tegen de achterklep wordt gedrukt en op deze manier geen enkele belemmering vormt bij het in- en uitladen van bagage.

De achterbank is eenvoudig naar te klappen waardoor een ruime, niet geheel vlakke laadvloer ontstaat. Het reservewiel is ondergebracht in het motorcompartiment. In het interieur is geen dashboardkastje, wel links en rechts onder het dashboard ruime aflegplanken. Verder zijn er aflegmogelijkheden op het dashboard en in een bakje op de middentunnel. Bakken in de voorportieren en in de achterste zijpanelen.

Veiligheid

Goede rijeigenschappen, zeer rustige besturing. Goede remmen met eenvoudig in voor en achter gescheiden circuits. Behoudens stuetsels geen uitspringende delen op kniehoogte. Knipperlichtinstallatie. Korte, gedeelde stuurkolom. Gelaagde voorruit. Voorin automatische driepuntsgordels. De auto mat en een gedeelte van de gordel zijn keurig achter de bekleding weggewerkt. Eénhandsbediening en drukknopontgrendeling. De gordels liggen in de meest voorkomende stoelposities goed aan.

Verwarming en ventilatie

Kachelcapaciteit voldoende, temperatuur goed regelbaar. Rechtstreekse toevoer van buitenlucht via verstelbare roosters aan weerszijden van het dashboard. De luchtstroom kan niet naar de voetenruimte worden geleid. Afzuiging uit het interieur. Ventilator met twee snelheden.

Verlichting

Hoofdverlichting met goede lichtopbrengst. Bij het afzetten van het contact blijft de ingeschakelde hoofdverlichting branden.

Documentatie

Meertalig, ongebreid o.a. in het Nederlands gesteld instructieboekje. Een werkplaatshandleiding en een onderdelenboek zijn niet voor particulieren verkrijgbaar.



maximale ouderdom van de Rekords (3,5 jaar) en ook de hogere kilometrages houden in, dat de Rekords gemiddeld meer aan de praktijk zijn getoetst dan de 305's en Ritmo's. Bij bepaalde aspecten van dit vergelijkend gebruikersrapport is daarmee rekening gehouden en er wordt ook nog op geteenderd.

Leeftijdsgroepen en percentages vrouwen

De deelnemers aan onze auto-enquêtes worden altijd in drie leeftijdsgroepen verdeeld. Welk percentage van de eigenaars van elk merk in een bepaalde leeftijdsgroep valt, is weergegeven in het volgende staatje. Tevens is nog het percentage vrouwen vermeld.

	18-30 jaar	30-50 jaar	50 jaar en ouder	percentage vrouwen
Peugeot 305	10%	46%	44%	3%
Opel Rekord	7%	58%	35%	1,8%
Fiat Ritmo	23%	54%	23%	4%

De Peugeot 305 is het duidelijkst meer bij ouderen dan bij jongeren in trek en de Fiat Ritmo heeft in verhouding de meeste jongere eigenaars; het type auto en de prijs spelen hierbij zeker een rol.

Waarom gekocht?

Aan de enquêtedeelnemers is steeds de vraag gesteld: „wat heeft het meest de doorslag gegeven bij uw besluit om juist deze auto te kopen?“ De meest genoemde aankoopargumenten en de percentages eigenaars die ze noemden, waren:

Peugeot 305: Comfortabele zit en/of comfortabel rijgedrag	23%
Tevreden over merk, goede ervaring met vorige Peugeot, merktrouw	22%
Geslaagd model	13%
Kreeg flinke inruilprijs voor vorige auto	9%
Opel Rekord: Betrouwbare wegen, degelijk, lage onderhoudskosten	36%

Ruime wagen	16%
Goede Opel-ervaring, merktrouw	10%
Comfortabel, fijne reiswagen	7%
Fiat Ritmo: Relatief gunstige prijs, veel auto voor het geld	18%
Auto biedt relatief veel ruimte	15%
Geslaagd (markant) model	14%
Kreeg flinke inruilprijs voor vorige auto (veelal ook Fiat)	11%
Tevreden over merk, merktrouw	8%

De vorige auto

Op de vraag van welk merk de vorige auto was, kwamen alleen de antwoorden „van hetzelfde merk als de huidige“ en „huidige auto is de eerste“ met opmerkelijke percentages naar voren.

	Vorige auto was van hetzelfde merk	Huidige auto is de eerste
Peugeot 305	62%	1%
Opel Rekord	58%	0,3%
Fiat Ritmo	65%	2%

Voor de Peugeot 305 was het percentage eigenaars met voorheen hetzelfde merk al hoog, maar voor de Fiat Ritmo was de 65% zelfs bijzonder hoog. Van die 65% was het merendeel van een Fiat 128 overgestapt op de huidige Ritmo.

Brandstofverbruik

Het gemiddelde benzineverbruik van de drie wagens hebben we berekend aan de hand van de opgaven van de geënquêteerde eigenaars; terwille van een goede vergelijkbaarheid hebben we auto's met automatische transmissie (bij de Rekords het grootst in getal) niet meegerekend. Het verbruik van wagens met automaat ligt doorgaans zo'n 10% hoger dan dat van identieke wagens met gewone versnellingsbak. Ook de LPG-verbruikscijfers hebben we buiten beschouwing gelaten; bij alle drie merken lag het LPG-verbruik 15-20% hoger dan het benzineverbruik.

Berekening leverde de volgende gemiddelden op:



Peugeot 305	1 op 11,4 (8,8 liter/100 km)
Opel Rekord	1 op 9,2 (10,9 liter/100 km)
Fiat Ritmo	1 op 11,4 (8,8 liter/100 km)

Dat de Opel Rekord als grotere wagen met grotere motor een hoger verbruik heeft, is logisch. We merken voorts nog op, dat van de Fiats Ritmo de 65-typen met een iets hoger verbruik uit de bus kwamen dan de 75-typen (1 op 11,3 versus 1 op 11,5).

Levensduur banden

De deelnemers aan de enquêtes die als gevolg van normale slijtage al eens banden hadden moeten vervangen, gaven op welke levensduur die vervangen banden hadden bereikt. Hieruit is voor elk van het drietal merken de gemiddelde levensduur berekend van de voor- en achterbanden. Het gaat in de eerste plaats om de vervangen banden van alle merken, die als eerste montage op de drie auto's aanwezig waren.

	Gemiddelde kilometrage voorbanden	Gemiddelde kilometrage achterbanden
Peugeot 305	44.800 km	54.900 km
Opel Rekord	59.100 km	61.400 km
Fiat Ritmo	40.200 km	49.800 km

Bij de Peugots en Opels was Michelin het meest voorkomende bandenmerk, bij de Fiat Ritmo was dat Pirelli. De ervaring heeft geleerd, dat Michelin-banden over het algemeen een wat langere levensduur hebben dan de banden van de meeste andere merken. De gunstige kilometrages van de Peugots en Opels komen dus zeker voor een deel ook op rekening van Michelin.

We kunnen van de Michelin-banden nog een aparte vergelijking maken; bij de Ritmo's waren al genoeg voorbanden van het merk Michelin vervangen om ook die in de vergelijking te kunnen betrekken. Van de Michelin-achterbanden van de Ritmo's waren er nog te weinig vervangen om er een gemiddelde uit te kunnen berekenen en dit is dus in het volgende staatje niet opgenomen.

	Gemiddelde kilometrage Michelin voorbanden	Gemiddelde kilometrage Michelin achterbanden
Peugeot 305	81.300 km	62.900 km
Opel Rekord	66.000 km	68.000 km
Fiat Ritmo	42.000 km	-

In het algemeen kan op basis van al deze kilometrages worden gesteld, dat de Fiats Ritmo minder lang met de banden doen dan de Peugots 305 en Opels Rekord, maar dit is toch slechts ten dele aan de auto's toe te schrijven. Weliswaar speelt vooral de bandenmaat een rol, maar – zoals reeds opgemerkt – er is ook verschil in levensduur tussen de diverse bandenmerken. De levensduur van de banden wordt wel het meest beïnvloed door de rijstijl van de bestuurders en we hebben sterk de indruk, dat er met de Ritmo veelal wat feller wordt gereden dan met de beide andere wagens, die minder noden tot snel bochtenwerk.

Abnormale onkosten

Aan de deelnemers aan onze auto-enquêtes wordt altijd de vraag gesteld of men al flinke onkosten heeft gehad die abnormaal moeten worden genoemd. De ervaring heeft ge-



PEUGEOT 305 GR

leerd dat de bedragen die voor gelijksoortige onkostenposten worden genoemd, dikwijls sterk uiteenlopen. Als bijvoorbeeld 20 eigenaars van eenzelfde merk en type auto melden, dat de nokkenas vroegtijdig moest worden vervangen, dan kunnen de in verband hiermee genoemde bedragen wel variëren van bijvoorbeeld f 350,- tot f 700,-. In de volgende opsomming zijn dan ook geen bedragen genoemd; er zouden verkeerde indrukken kunnen worden gewekt. Dit neemt niet weg dat er tussen de drie wagens vrij duidelijke verschillen uit de bus zijn gekomen met betrekking tot de abnormale onkosten.

Wel abnormale onkosten

Peugeot 305: 22% van de geënquêteerde eigenaars meldde abnormale onkosten. Dit is een vrij hoog percentage, want meestal ligt het bij onze enquête-auto's tussen de 13 en 18%. Dat de Peugeot 305 op dit punt niet zo'n beste beurt heeft gemaakt, is vooral te wijten aan één bepaald motoreuvel, dat abnormaal veel is genoemd: lekkende koppakkingen werden door ongeveer 1 op elke 16 enquête-deelnemers gemeld. Overigens werden noodzakelijke reparaties aan het onderstel het meest genoemd; ze vormden 23% van alle genoemde onkostenposten en meestal ging het om vervanging of slijpen van remschijven of andere remreparaties.

Van alle genoemde onkostenposten had 22% betrekking op motoreuvels, met – zoals reeds opgemerkt – lekkende koppakkingen verre in de meerderheid.

Met 15% van alle genoemde onkostenposten kwamen noodzakelijke reparaties aan delen van de transmissie op de derde plaats. Koppellingsplaten en drakgroepen of druklagers werden hier het meest genoemd.

Onkosten die betrekking hadden op de elektrische installatie, kwamen met 8% van alle genoemde posten op de vierde plaats.



Opel Rekord: 20% van de geënquêteerde Rekord-eigenaars meldde al wel abnormale onkosten gehad te hebben. Dit is ook niet zo'n gunstig percentage, maar we moeten hierbij wel in acht nemen dat de Rekords gemiddeld iets ouder waren dan de beide andere wagens, terwijl zij voorts gemiddeld zo'n 11.000 tot 15.000 km meer hadden gereden. Dit kan de onkostenmeldingen met enkele procenten hebben beïnvloed en we moeten dan ook constateren, dat de Rekord wat de gemelde abnormale onkosten betreft niet zo ongunstig uit de bus is gekomen als die 20% doet vermoeden.

Wat het percentage onkostenmeldingen niet naar gunstig is doorgeslagen, is vooral te wijten aan twee „boekingen“: relatief veel noodzakelijke koppellingsreparaties en vervangingen van waterpompen.

Onkosten in verband met noodzakelijke vernieuwing of reparatie van bepaalde motordelen kwamen het meest voor. Ze vormden 39% van het totale onkostenpakket. Hoofdschuldige was de al genoemde waterpomp. Bij ongeveer 6% van alle enquête-Rekords was al eens een waterpompdefect opgetreden! Transmissiedefecten kwamen met 30% van alle genoemde onkostenposten op de tweede plaats en hier was de koppeling de boosdoener. Als derde op de onkostenlijst kwamen noodzakelijke reparaties aan delen van het onderstel en wel met 12% van alle genoemde onkostenposten.

Fiat Ritmo: 20% van de geënquêteerden had al abnormale onkosten gehad; voor dit tamelijk hoge percentage gelden geen verzachtende omstandigheden zoals voor de Opel Rekord werden genoemd. Het niet zo beste resultaat is primair te wijten aan de talrijke noodzakelijke vervangingen van wiellagers. Ongeveer 1 op

elke 11 geënquêteerde Ritmo-eigenaars had daar al mee te maken gehad. Zou deze onkostenpost veel minder zijn gesigaleerd, dan was de Ritmo wat de abnormale onkosten betreft tot een vrij gunstig resultaat gekomen. Die vele vervangingen van wiellagers hadden tot gevolg, dat onkosten in verband met ondersteelrevels met 30% van alle genoemde onkostenposten op de eerste plaats kwamen. Met 21% van alle gemelde onkostenposten kwamen motordefecten op de tweede plaats. Het ging hier voornamelijk om gescheurde spruitstukken of breuk van het voorste deel van de uitlaat (9 maal genoemd). Delen van de elektrische installatie vormden tenslotte 15% van alle genoemde onkostenposten.

De onkosten situatie bij de drie wagens willen we thans nog even van een andere kant bekijken. Van de geënquêteerde Peugeot 305 eigenaars had 78% geen abnormale onkosten; voor de Opel Rekord- en Fiat Ritmo-eigenaars was dit 80%. Dit zijn alle drie geen gunstige percentages, maar dat van de Opel mag toch als redelijk worden beschouwd, omdat de Rekords gemiddeld relatief veel kilometers hadden gereden.

Cijferlijst

Voor een aantal hoedanigheden van de wagens zijn bij elke enquête cijfers gegeven, gebaseerd op een gezamenlijke beoordeling door de geënquêteerde eigenaars en de AK-redactie. De uiteindelijke „rapportcijfers“ hebben we ter vergelijking naast elkaar gezet en om enige indruk te geven van het totaalresultaat hebben we voor elk van de drie wagens ook nog het puntetotaal bepaald.

Als de cijfers voor de verschillende typen van elk merk verschillen – bijvoorbeeld verschillende prestatiebeoordelingen voor de diverse Peugeot 305-typen – zijn hiervoor gemiddelden genomen.



	Peugeot Opel		Flat
	305	Rekord	Ritmo
Prestaties	8	8+	8+
Schakeling	9-	8,5	7,5
Geruisloosheid motor	8,5	8,5	8
Algehele geruisloosheid	8+	8,5	7,5
Vering	9	8,5	8
Bochgedrag	9-	8,5	8,5
Koersstabiliteit	9	8+	9-
Remmen	8,5	8,5	8+
Bagageruimte	8	9	8,5
Puntentotaal	76,75	76,5	73,25

De Fiat Ritmo heeft in totaal enkele punten minder gekregen, hoofdzakelijk doordat de schakeling, de geruisloosheid van de motor, de algehele geruisloosheid en de vering wat minder hoog werden beoordeeld dan bij de andere wagens.

Andere beoordelingspunten

Over de onderwerpen die in het volgende staatje zijn opgenomen, hebben de deelnemers aan de enquêtes als hun oordeel kunnen uitspreken „zeer goed“, „redelijk goed“ of „slecht“. Alle percentages weergegeven die als gemiddelden uit de opgaven zijn berekend, zou leiden tot een onoverzichtelijk wirwar van getallen. Daarom zijn in het volgende overzicht alleen de percentages deelnemers vermeld die als oordeel „slecht“ hebben uitgesproken.

Percentage eigenaars met als oordeel „slecht“

	Peugeot Opel			Flat
	305	Rekord	Ritmo	
Startgewilligheid	4%	3%	8%	
Bedrijfszekerheid	3%	1%	4%	
Kwaliteit lakwerk	24%	3%	17%	
Kwaliteit chrom	7%	3%	8%	
Zitcomfort voorin	3%	2%	4%	
Zitcomfort achterin	2%	1%	2%	
Verwarming	8%	4%	19%	
Ventilatie	6%	14%	19%	
Ervaring met dealer	11%	8%	8%	

Bij de Peugeot 305 is de lak er niet best afgekomen. Bijna een kwart van de geënquêteerde 305-rijders sprak als oordeel „slecht“ uit en we troffen diverse malen opmerkingen aan over roesten, blaasjes (blistering) en noodzakelijk overspuitten.

Van de Opel Rekord-eigenaars die over het minst goed beoordeelde onderwerp, de ventilatie, als oordeel „slecht“ uitspreken, merkten verschillende op dat het wageninterieur gauw erg warm kan worden als de zon vrij spel heeft door de grote ruiten. Verder werden geen gerichte aanmerkingen op de ventilatie naar voren gebracht. Op de startgewilligheid van de Ritmo's is relatief veel aanmerking gemaakt. De 17% „slecht“ voor de lak is vrij normaal, want het ligt slechts weinig boven het gemiddelde van een aantal voorgaande enquête-auto's. De ventilatie en de verwarming zijn er bij de Ritmo's ook niet best afgekomen. Er waren relatief veel meldingen van defecten aan de kachelinstallatie.

Het totaal van de „slecht-beoordeling“ overziende is het aan geen enkele twijfel onderhevig, dat de Opel Rekord verreweg de minste negatieve beoordelingen heeft gekregen.

Volgende auto weer van hetzelfde merk?

De uitspraak van de eigenaars of hun volgende wagen weer van hetzelfde merk zal zijn, weerspiegelt in belangrijke mate hun tevredenheid over de huidige auto. De hierna per merk weergegeven percentages „niet meer dit merk“ en „wel weer dit merk“ komen te zamen niet op 100%, doordat een aantal eigenaars opgaaf (nog) niet te weten van welk merk de volgende auto zou zijn.

	Volgende wagen	Volgende wagen
	wel weer dit merk	niet meer dit merk
Peugeot 305	60%	18%
Opel Rekord	73%	11%
Fiat Ritmo	61%	22%

Alleen de Opel Rekord is hier met een goede score uit de bus gekomen. De Peugeot 305 en de Fiat Ritmo hebben kennelijk relatief veel eigenaars op bepaalde punten teleurgesteld. De beoordelingsstaatjes van diverse hoedanigheden in de voorgaande hoofdstukjes en het relaas van abnormale kosten laten er geen twijfel over bestaan om welke punten het hier gaat.

Gewenste verbeteringen

Bij onze auto-enquêtes krijgen de deelnemers aan het eind van de vragenlijst altijd de gelegenheid om negatieve punten nog eens apart naar voren te brengen. Voor alle drie wagens sommen we hierna nog de punten op die door een niet te verwaarlozen deel van de eigenaars zijn genoemd. Ze zijn ten dele in het voorgaande ook al ter sprake gekomen. Van de geënquêteerde eigenaars van een Peugeot 305 gaf 20% negatieve punten op. Voor de Opel Rekord was dit percentage 15% en voor de Fiat Ritmo 28%.

Aanmerkingen overeenkomstig de opgaven van de enquête-deelnemers zijn:

Peugeot 305: te veel rammeltjes, resonanties en allerlei kleine mankementen; auto is te duur geworden; lak slecht.

Opel Rekord: meer reparatiekosten dan verwacht; dealer slecht of duur; vage besturing bij hoge snelheden.

Fiat Ritmo: veel kleine gebreken en nogal veel reparaties nodig; hoog brandstofverbruik (overwegend door bezitters van de 65-typen genoemd); lak slecht (roest); slechte (koude)starter.

Slotopmerking

In dit vergelijkende gebruikersrapport zijn duidelijke verschillen tussen de drie wagens naar voren gekomen. We hebben daar niets aan toe te voegen, maar willen wel nog even herhalen, dat elk van de afzonderlijke enquête-uitslagen nog meer informatie over de betreffende auto geeft. In de inleiding zijn de nummers van de Autokampioenen genoemd waarin de gebruikersrapporten van de drie wagens zijn gepubliceerd.