

28 mei 1983
28e jaargang nr. 11
f 4,50 — Bfr 80

AUTO VISIE

DUBBELTEST

SEAT RONDA

FIAT RITMO



LANGE-AFSTANDSRACERIJ
IN KLEUR



DATSUN
280 ZX TURBO

GRANDS PRIX
MONTE CARLO EN
FRANCORCHAMPS

WWW.TRANSRITMO.NL

Onafhankelijk, objectief veertiendaags magazine voor rijdend Nederland - Een uitgave van Uitgeversmaatschappij Folio Groep B.V.

ALGEMEEN DIRECTEUR:
Drs. L. J. Leeman

REDACTIE:
Hoofdredacteur: Nico de Jong
Redacteuren: Jeroen Jongeneel
Caju ter Kuile
Fotografie: Helmut Vonk
Vormgeving: Paul Krooshof
Redactiesecretaresse: Hetty Louwaard

MEDEWERKERS:
Marcel Bastiaans, Jos ten Brink, Maarten Henneman, Jeff Hutchinson, Rolf ten Kate, Ric van Kempen, Henk Labots, Keke Rosberg, Kees van Schenk-Brill, Paul van Splinteren, Ron Tuyt

CORRESPONDENTEN:
Engeland: Eric Dymock
Frankrijk: Edouard Seidler
België: Philippe Toussaint
Italië: Gianni Rogliatti
West-Duitsland: Dr. Eberhard Seifert
Lothar Behr

Japan: Eizo Ikeda
Tsjecho-slowakije: Jiri Kinkor
Verenigde Staten: Charles Proche
Australië: Pedr Davis
Finland: Mauri Salo

ADRES:
Naarderstraat 35, 1211 AJ Hilversum.
Tel. 035-19841. Telex 73306 folio nl.

POSTADRES:
Redactie: Postbus 1807, 1200 BV Hilversum

ADVERTENTIE-AFDELING
Singel 136, 1015 AG Amsterdam
Telefoon: (020)-263156
Telex: 14013
Postbus 152, 1000 AD Amsterdam
Geldend advertentietarief: no. 3

ABONNEMENTEN:
Autovisie, Postbus 1881,
1000 BW Amsterdam. Tel. 020-5152174. Postgirorek.: 2578158 t.n.v. Folio Groep B.V., abonn. Autovisie, Amsterdam.
Voor België: Generale Bankmaatschappij te Turnhout, 230-0197674-08 ten name van Elsevier Business Press. Betaling na ontvangst van een nota.

INLICHTINGEN over abonnementen, betalingen, premieverzending, klachten hieromtrent, over verzending e.d. telefonisch tussen 09.00 en 16.00 uur **uitsluitend** via 020-5152174, of schriftelijk **uitsluitend** bij Autovisie Abonnementen. Postbus 1881, 1000 BW Amsterdam.

Abonnementen kunnen op ieder gewenst tijdstip ingaan en lopen automatisch door als ze niet 30 dagen voor het verstrijken van de abonnements-termijn schriftelijk zijn opgezegd.
Abonnementsprijs: f 85,- per jaar. België: Bfr. 1700 per jaar. Overig buitenland: f 140,- per jaar.

LOSSE NUMMERS: f 4,50. België: Bfr. 80.

Nabestellingen losse nummers: f 6,-, Giro 1311444 t.n.v. Folio Groep B.V., Hilversum.

DRUK: NDB · Leiden. Het auteursrecht op de gehele inhoud van dit tijdschrift wordt door de uitgever voorbehouden.

Lid NOTU (Ned. Organisatie van Tijdschriftuitgevers).

26



Als een vergelijking tussen twee auto's gerechtvaardigd is, dan is het wel die tussen de **Fiat Ritmo** en de **Seat Ronda**. De afzet van laatstgenoemde buiten de Spaanse moedermarkt heeft nogal wat voeten in (Fiat)aarde gehad en het laatste woord is daarover nog niet gesproken. De Ronda is natuurlijk op Ritmo leest geschoeid, maar in hoeverre beide wagens elkaar nog ontlopen, leest u in de **dubbeltest**, waarvoor we de Ritmo 60 en de Ronda 1.2 GL kozen.

56 In Le Mans worden 55 wagens aan de start toegelaten voor de 24 Uursrace. Van de 63 inschrijvingen zijn er precies 55 in de **Groep C** categorie! De nieuwe reglementen voor de **lange-afstandsracerij** zijn dus goed ontvangen. Een voorproefje op Le Mans was de 1000 km-race op Silverstone. Wij maakten daar alvast de balans op, in kleur.



Op het omslag ziet u twee alledaagse (Ritmo en Ronda) auto's en twee opvallender voertuigen (Porsche 956 en Datsun 280 ZX Turbo); De lezersrubriek **Per Express 7**; Autovisie **20 jaar geleden 9**; Nieuws uit alle autohoeken in de **Autokrant 11**; Eerste rij-ervaringen met de **dieselv**ersie van de Fiat **Uno 16**; Verslag van de **GP van Monaco 18**; Keke had het daar goed be**Keke 24**; **Exclusief** nieuws van Ford en Audi **42**; **Autogekken op glazen Zijwegen 44**; Rijden met de **Zastava Yugo 45, 46**; **Technisch Magazine** behandelt de koppeling **52**; **50.000 km-test** met de **Datsun Stanza 1.8 GL 62**; Dwars door Australië op **zonne-energie 66**; Hardrijden met de **Datsun 280 ZX Turbo 68**; De **GP van België** terug op Francorchamps **74**; De **Sportkrant 80**; De **autoprijzen 88**.

VOLGEND NUMMER

In dit nummer een **test** van Daihatsu's nieuwe „driepitter”, de **Charade**, een verslag van de **GP van Detroit**, rijden met de **Rover Vitesse**.



AUTO VISIE DUBBELTEST
FIAT RITMO 60
SEAT RONDA 1.2 GL



WWW.TRANSRITMO.NL

Wie een produkt op de markt brengt, kan in heel veel gevallen verwachten dat slimmeriken zullen trachten dat produkt te imiteren, om op die manier de originele producent wat concurrentie te bezorgen. Niet verkeerd, want de consument vaart er in vele gevallen wel bij. Fiat zal zich ten tijde van de gesloten overeenkomst met Seat, betreffende de licentie-bouw van de Ritmo, de gang van zaken toch wat anders hebben voorgesteld dan nu het geval is. De jarenlange samenwerking werd beëindigd en Seat ging op eigen houtje verder, weliswaar met een behoorlijke bom duiten in de zak die welwillend door de Spaanse overheid werd toegeschoven. Eén van de eerste wapenfeiten van de Spanjaarden is nu het exporteren van de Ronda, een óude Ritmo met wijzigingen. Wij zetten de goedkoopste Ritmo eens tegenover de goedkoopste Ronda.



Hét twistpunt is nog steeds de vraag of Seat de Ronda op een voldoende aantal punten heeft veranderd. De afspraak was dat de auto voor minstens zeventig procent anders moest zijn en het vernieuwen van de Ritmo heeft de Spanjaarden natuurlijk mooi in de kaart gespeeld. Ze konden nu een aantal delen onveranderd laten omdat Fiat die als het ware al voor hen gewijzigd had. Maar desondanks zijn de Turijsse bazen nog niet zo

over Seats visie te spreken. Voorlopig is de Ronda al wel op de markt en het moet wel heel raar lopen als ze daar de eerste tijd niet blijft.

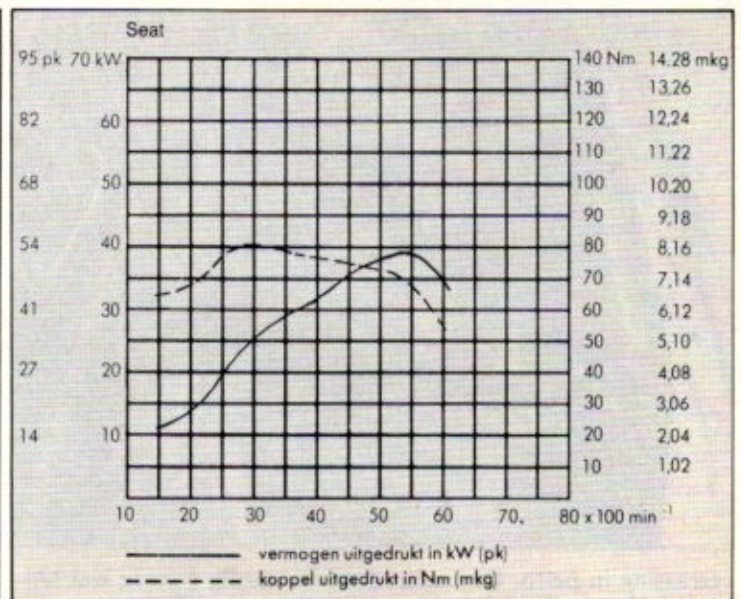
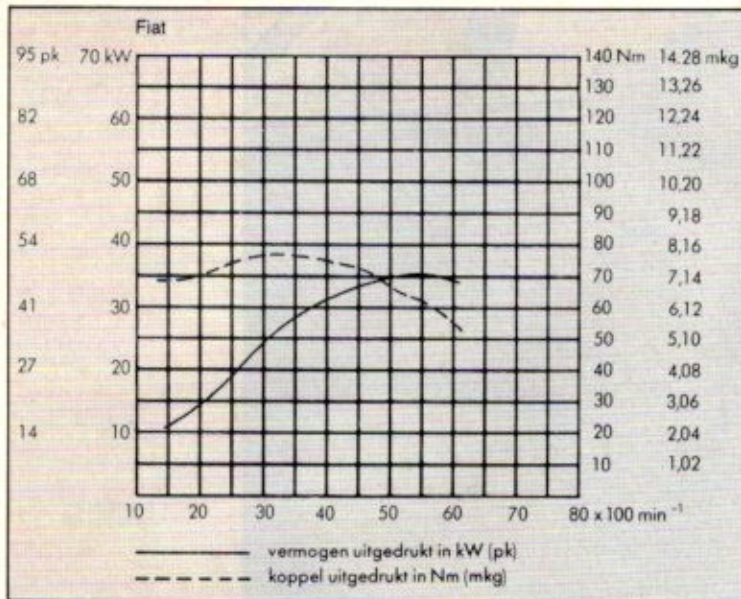
Motor

Bij dit eerste hoofdstukje stuiten we al direct op één van de punten die denkkelijk door Fiat niet zo op prijs worden gesteld. Alhoewel het een duidelijk verschilpunt ten opzichte van de Ritmo betreft. Seat rust z'n Ronda momenteel namelijk uit met benzinemotoren die wat be-

jaarder zijn dan de krachtbronnen die in de Ritmo worden gemonteerd. De dieselmotor in de Ronda is overigens wél dezelfde als in de Ritmo. De Ronda wordt hier geleverd met 1,2- of 1,6-liter benzinemotor die respectievelijk uit de Fiat 124 en 125 stammen. Die 1,2-liter motor ligt ook in onze testauto. De exacte cilinderinhoud bedraagt 1197 cm³, waaruit een vermogen van 47,8 kW (65 pk) wordt gehaald. De nokkenas ligt gewoon in het cilinderblok en een tweetraps

carburateur zorgt voor de brandstofvoorziening. Fiat monteert in de Ritmo 60 een wat krapper bemeten motor (1116 cm³) die goed is voor 40,5 kW ofte wel 55 paardenkrachten. Een motor waarvan de nokkenas bovenin de kop is aangebracht. Die motor stamt uit de tijd dat zeer overvierkante constructies de voorkeur genoten van de heren technici, getuige de forse boring van 80 mm en de vrij korte slag van 55,5 mm. Een lagere zuigersnelheid, alsmede de mogelijkheid om grotere



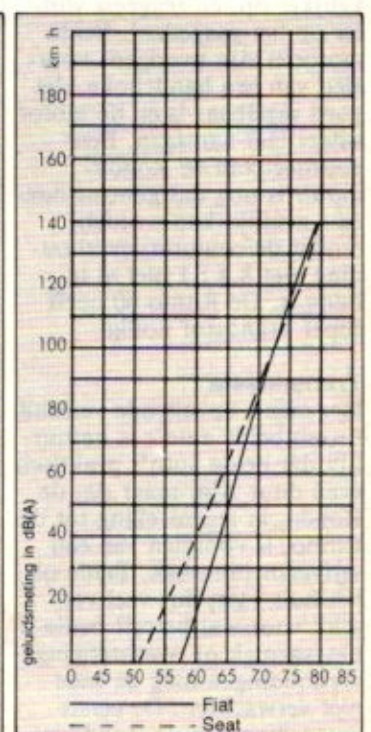
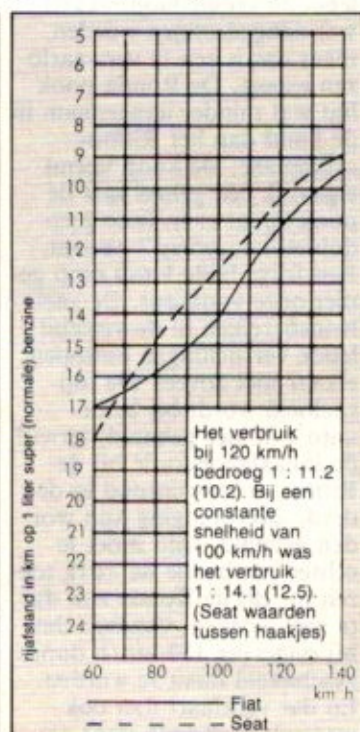
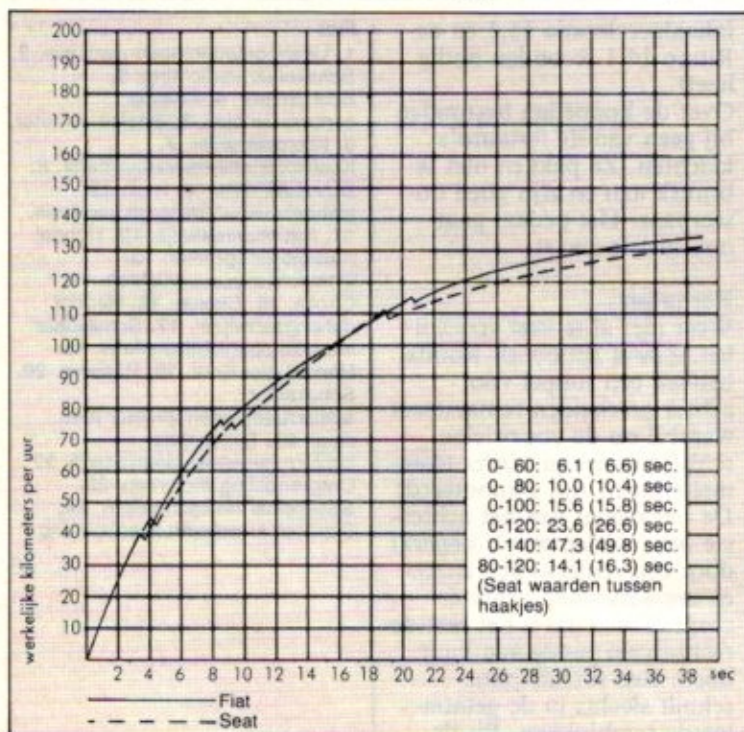


kleppen te monteren spraken altijd voor die oplossing. De oudere Ronda motor heeft een boring van 73 en een slag van 71,5 mm en is daarmee bijna vierkant. Vermogensopgaven zijn altijd interessant om te bestuderen, maar meer waarde kan worden gehecht aan het aantal pk's dat daadwerkelijk de aangedreven wielen bereikt. Beide auto's hebben we op de rollentestbank gehad, waarbij bleek dat de modernere motor er wat beter afkwam. Van de opgegeven 65 pk verdwenen er bij de Ronda 11,5 zodat we op maximaal 53,5 bij 5500 min⁻¹ kwamen. Een verlies van 17,7%, wat gemiddeld mag heten. De Ritmo scoort echter beter. Van de

55 pk blijven er (ook bij 5500 min⁻¹) nog altijd 48,5 beschikbaar, wat een verlies van slechts 11,8% betekent. En dat is simpelweg mooi te noemen. Dat de Ritmo wat zwakker gemotoriseerd is komt er bij de acceleratiemeting dan ook helemaal niet uit, integendeel. De Fiat sprint in precies tien seconden naar 80 km/h, terwijl de Seat daar 0,4 seconde méér voor nodig heeft. Tot 100 km/h is de Ritmo z'n concurrent ook de baas. Tot die snelheid verstreken 15,6 seconden, de Ronda heeft er 15,8 nodig. Een verklaring daarvoor is eenvoudig te geven, want niet alleen is de Ritmo lichter (een dikke honderd kg), maar ook is bij de

restyling van de carrosserie de nodige aandacht aan luchtweerstand besteed. Qua topsnelheid ontlopen beide auto's elkaar niets. De fabrieken geven allebei 145 km/h op, maar met een beetje doordouwen kwamen we tweemaal tot 150 echte kilometers, waarbij de Ronda-meter 155 en de Ritmo-tacho 159 km/h aanwees. Bij het meten van de geluidsproductie blijkt dat beide auto's in feite uit dezelfde tekenkamer komen. Het motorische lawaai verschilt nogal, maar beide auto's vertonen een forse windruis aan de linkerzijde bij de buitenspiegel. Als gevolg daarvan ligt het aantal decibellen wat hoger dan we gewend zijn. Bij 80 registreer-

den we voor Ritmo en Ronda respectievelijk nog 69 en 68,5, maar bij 100 km/h zaten beide modellen op 72,5. Bij 120 km/h wordt de Ronda-motor rumoeriger (77 dB(A), de Ritmo nog maar 75,5), maar bij 140 km/h gaat het feit dat de Ritmo met een viervernellingsbak is uitgerust een geducht woordje meespreken. De motor loeit dan al behoorlijk en dat is goed voor 79,5 dB. De Ronda stijgt dan verhoudingsgewijs minder sterk want ook daar kwam onze decibelmeter niet hoger dan die waarde. Maar iedereen is natuurlijk erg nieuwsgierig naar het brandstofverbruik van de auto's. Ook daarbij hebben we voor u echter een





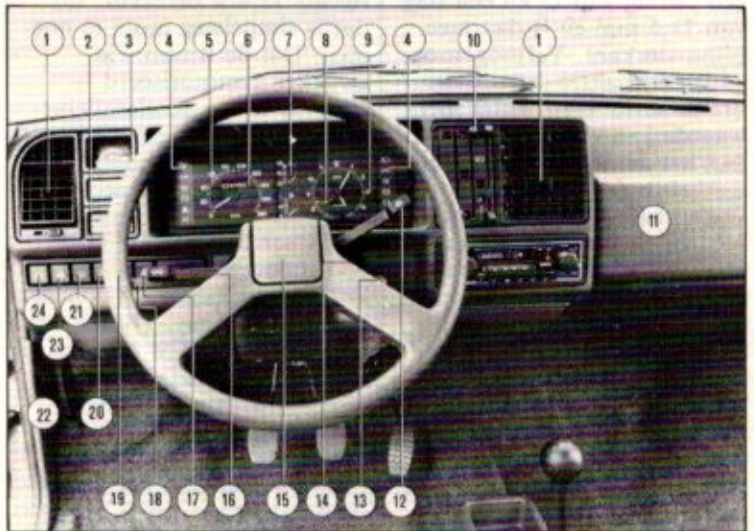
verrassing in petto. Ondanks het feit dat de Ritmo zoals gememoreerd een vierbak heeft en de Ronda van vijf overbrengingen is voorzien, kan eerstgenoemde bogen op een lager verbruik. Bij 80 km/h komt u met een liter één kilometer verder (1 op 15,9 tegen 14,9), bij 100 km/h is het verschil met 1 op 14,1 tegen 1 op 12,5 nog groter en bij 120 km/h zijn we weer op die ene kilometer terug (1 op 11,2 tegen 10,2 voor de Ronda). Ook hier zal de wat minder moderne motor van de Ronda alsmede het hogere gewicht van de auto in z'n totaliteit een duit in het zakje doen. Dit motorische epistel valt dan ook echt in het voordeel van de Fiat uit. De motor draait ook wat mooier rond, pakt wat makkelijker op, en reageert vloter op het gaspedaal. Beide motoren zijn overigens voorzien van een handchoke, die goed regelbaar is en de motor subiet laat aanslaan. Een voordeel van de Rondamotor is nog dat gewone benzine getankt kan worden, omdat de compressieverhouding met 8,4 : 1 niet al te hoog is. De Ritmo 60 heeft super brandstof nodig.

Transmissie

Het meest opvallende verschil tussen beide auto's is natuurlijk dat beide auto's praktisch even duur zijn, maar dat de Ronda, in tegenstelling tot de Ritmo, is voorzien van een vijfversnellingsbak. Beide uit het huis Fiat, dus veel verschil voor wat betreft bedieningsgemak of overbrengingsverhoudingen mag de lezer niet verwachten. De eerste versnelling van de Ronda is

merkwaardig genoeg wat langer (bij een vijfbak verwacht je onwillekeurig een iets kortere overbrenging om snel weg te zijn), de tweede versnelling is bij beide auto's hetzelfde, drie is bij de Ronda wat korter evenals de vierde versnelling. Maar dat model heeft daarachter dan ook nog een overdrive zitten met een verhouding van 0,863 : 1. En natuurlijk bespaart die versnelling brandstof al komt dat er ten opzichte van de Ritmo niet zo uit. Maar bedenkt eens hoe die Rondamotor zou drinken in de vierde versnelling...?

De versnellingen laten zich goed inschakelen. De schakelwepen zijn niet te lang, al ligt de vijf bij de Ronda onvermijdelijk wel wat ver weg. Bij koude motor moet bij allebei de versnellingsbakken wat aangedrongen worden, maar dat is een te verwaarlozen aspect. De Ronda-pook ligt wat minder aangenaam in de hand dan het Ritmo-exemplaar. De knop vormt eigenlijk één geheel met de pook zodat er in feite geen duidelijke „greep" bestaat. Een forse bolle knop erop geniet onze voorkeur. De snelheidsbereiken in de verschillende versnellingen ontlopen elkaar niet zoveel. De topsnelheid wordt bij beide auto's in vier gehaald, terwijl de inhaalacceleratie bij de Ritmo ternaauwernood in de derde overbrenging kan worden gehaald. Dan moet je echter een beetje de extra toeren in. Bij de Ronda zou dat te veel worden, vandaar dat bij ongeveer 110 km/h doorgeschakeld dient te worden. En dat verklaart dan ook waarom de Ronda voor die



inhaalacceleratie 16,3 en de Ritmo 14,1 seconden nodig heeft.

Over de koppeling bestonden bij geen van de testauto's klachten. Ze pakken niet te bruusk aan en zijn goed doersebaar. Het pedaal gaat ook niet te zwaar.

Remmen

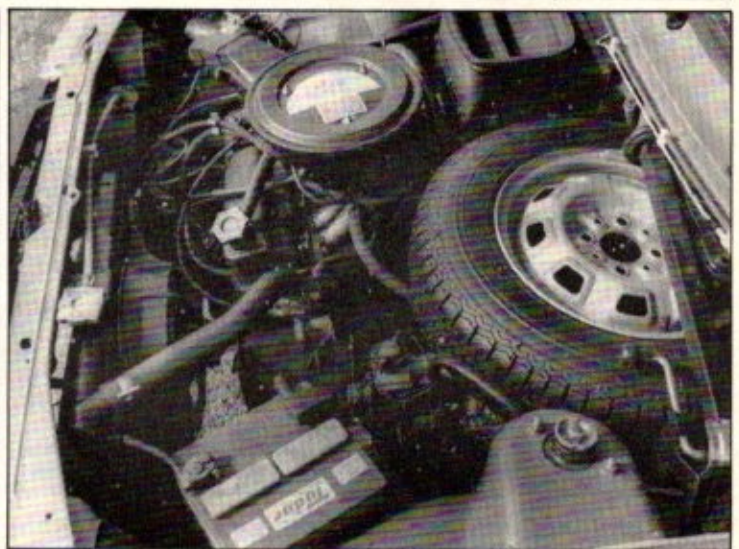
Weer niet al te veel verschillen. Zowel Ritmo als Ronda hebben een simpel voor-achter gescheiden remsysteem waarbij op de voorwielen schijfremmen en achter trommelremmen zijn gemonteerd. De remkracht van het achterste paar wielen wordt beperkt door een remdrukbeugler en een servo-bekrachtiger zorgt ervoor dat u het met de rechtervoet rustig aan kunt doen. Een verschilpunt schuilt slechts in de gemonteerde remblokken. Bij de

Fiat

1. Uitstroomopeningen ventilatie.
2. Schakelaar verlichting.
3. Econometer.
4. Diverse controlelampjes.
5. Snelheidsmeter.
6. Kilometer teller.
7. Koelvloeistof temperatuurmeter.
8. Brandstofmeter.
9. Klok.
10. Hendels verwarming en ventilatie.
11. Dashboardkastje.
12. Hendel ruitwisser/sproeier.
13. Contactslot/parkeerlichten.
14. Choke.
15. Claxon.
16. Hendel richtingaanwijzer.
17. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie.
18. Hendel grootlicht.
19. Reserve.
20. Schakelaar achtterruitwisser/sproeier (één slag).
21. Schakelaar achtterruitwisser (permanent).
22. Ontgrendeling motorkap.
23. Schakelaar mistachterlicht.
24. Schakelaar achtterruitverwarming.

Rechts: De Ronda zetels zijn steviger en hebben een dikke bekleding met prima verstelbare hoofdsteunen. Let ook op het verschil in versnellingspook.

Geheel rechts: De motor in de Ronda is bejaarder dan de Ritmo krachtbron (geheel links) met z'n bovenliggende nokkenas.



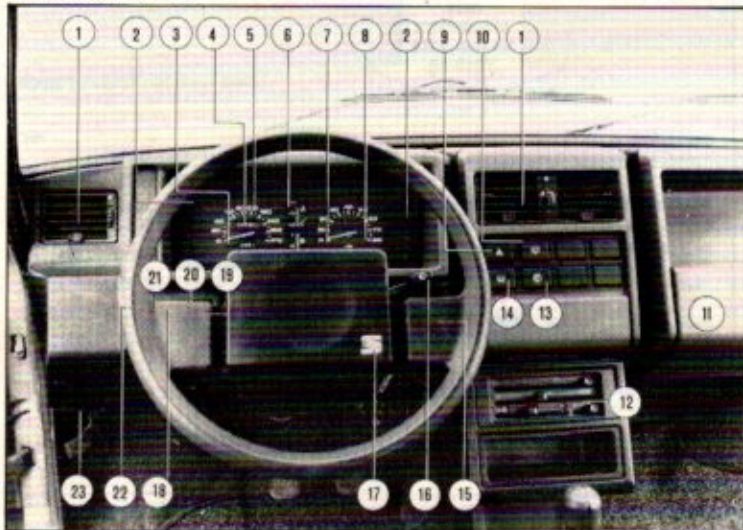
Weggedrag

Natuurlijk weer overeenkomsten, maar Fiat heeft haar Ritmo op het gebied van het onderstel toch niet helemaal onveranderd gelaten. De achterwielophanging wél, die is nog dezelfde. Een soortgelijke constructie die we in het verleden ook al bij de 127 tegenkwamen. Beide wielen zijn onafhankelijk van elkaar opgehangen. De wielen zijn verbonden met een veerpoot en een driehoekige draagarm die het scharnierpunt in een apart sub-frame in het midden onder de auto heeft. Een dwarsgeplaatste enkele bladveer zorgt voor comfort, maar heeft tevens een stabiliserende invloed. Niet echt modern die constructie, maar in Fiats (en Seats) ogen nog steeds goed genoeg. Vóór hebben de Italianen echter wat veranderd. De constructie is nog altijd van McPherson, die toch wel een erg knappe uitvinding heeft gedaan, want het aantal automobielfirma's dat zijn constructie gebruikt is zeer talrijk, maar de veren die om de veerpoot zijn aangebracht zijn nu excentrisch gemonteerd. Dat zou de hitte in de schokdempers beperken, kleine schokken beter opvangen en tevens voor een lichtere besturing zorgen. De Ronda heeft nog gewoon de oude voorwielophanging van de Ritmo. Beide auto's hebben in de praktijk eenzelfde weggedrag. Tamelijk onderstuurd met een overstuurneiging bij loslaten van het gaspedaal. En ook dat kom je tegenwoordig in negen van de tien gevallen tegen. Uit de schokdempersproef bleek dat de dempers van de Ronda wat

minder van kwaliteit waren waarmee onze praktijkervaringen werden onderschreven. De vering van het Spaanse produkt is echter weer wat stugger dan bij het Italiaanse, terwijl ook tien millimeter bredere banden (155 SR 13 tegen 145 SR 13) zijn gebruikt. Geen van beide auto's heeft een torsiestabilisator. Die wordt ook niet gemist, want het overhellen blijft binnen de perken. De stabiliteit van de auto's is ook in orde.

Besturing, rijpositie

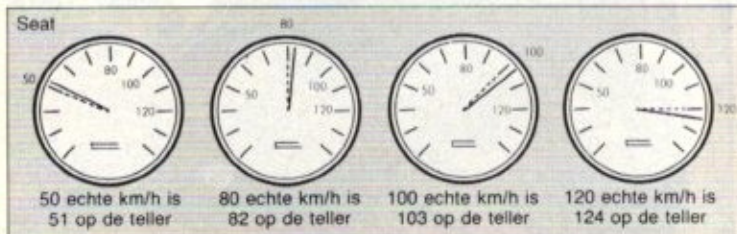
In de Seat Ronda zijn andere stoelen, een verschillend stuurwiel, een ander dashboard en ook andere meters en klokken gemonteerd dan in de Fiat Ritmo. In beide auto's is de rijpositie overigens goed. Het zicht op het dashboard is prima en de beide stoelen zijn op uitstekende wijze te verstellen. Beide rugleuningen zelfs traploos en dat vinden we een pre. Alle hendels en knoppen zijn goed te bereiken, al vonden we in beide auto's de richtingaanwijzerhendel aan de korte kant. Die verwissel je nog wel eens met de hendel van het grootlicht. Het combineren van die twee ligt dan ook voor de hand. In de Ronda is de zitpositie wat hoger dan in Fiats Ritmo, wat voor erg lange personen niet zó fijn is, maar wat voor het merendeel van Neerlands bevolking geen ramp zal zijn. Het dashboard in de Ronda verschilt ontegenzeggelijk van dat in de Ritmo, maar toch zitten er ook bepaalde overeenkomsten in. Beide panelen hebben dezelfde configuratie van meters en controlelampjes, al is het ene dashboard



Seat

1. Uitstroomopeningen ventilatie.
2. Diverse controlelampjes.
3. Dagteller.
4. Kilometer teller.
5. Snelheidsmeter.
6. Koelvloeistof temperatuurmeter.
7. Brandstofmeter.
8. Toerenteller.
9. Schakelaar alarmknipperlichtinstallatie.
10. Schakelaar achterrauwiswiser (permanent).
11. Dashboardkastje.
12. Bedieningshendels verwarming en ventilatie.
13. Schakelaar achterrauwiswiser/sproeier (één slag).
14. Schakelaar achterrauwiswiser.
15. Choke.
16. Hendel ruitwischer/sproeier.
17. Claxon.
18. Hendel richtingaanwijzer.
19. Schakelaar mistachterlicht.
20. Schakelaar stadsverlichting.
21. Schakelaar dimlicht.
22. Hendel grootlicht.
23. Ontgrendeling motorkap.

Ritmo hebben die een groter oppervlak (140 cm² tegen 124 cm²) dan bij de Ronda. De remwerking is er niet direct reusachtig door verbeterd. Beide auto's remmen prima, waarbij de Seat in eerste instantie wat de neiging had naar rechts te trekken. Na een paar keer hard op het pedaal gestaan te hebben was dat echter verdwenen. Ook na het regelmatig aanspreken van de vertragers waren geen nadelige gevolgen merkbaar. De remwerking bleef alleszins acceptabel. De handrem werkt zoals gewoonlijk het geval is op de trommels van de achterwielen. De bereikbare vertraging is behoorlijk al moet de hefboom behoorlijk hoog opgetrokken worden om tot blokkerende achterwielen te komen. Op remgebied geven de Seat en de Fiat elkaar weinig toe.



van Jaeger (Ronda) en het andere van Veglia (Ritmo). De besturing van zowel Ronda als Ritmo is van het rondheugeltype. Bij de Ritmo is het stuurwiel inderdaad met wat minder kracht te bewegen, maar ook de besturing van de Ronda voldoet prima. In beide modellen staat het rad zélf wat hoog. Het stuurwiel is dik genoeg en de claxon zit zowel bij Ritmo als Ronda op de enig juiste plek: midden in het stuurwiel. Een oud euvel van de Ritmo-besturing is ook nog steeds aanwezig en logischerwijs kampt ook de Ronda ermee. Rond de middenstand moet veel gecorrigeerd worden. De besturing is dan aan de vage kant. Van uiterst links tot uiterst rechts zijn vier volledige omwentelingen van het stuurwiel nodig. In snelle bochten is het weliswaar goed merkbaar dat beide auto's hun aandrijving via de voorwielen verkrijgen, maar van echt vervelende aandrijfreacties in het stuur is geen sprake.

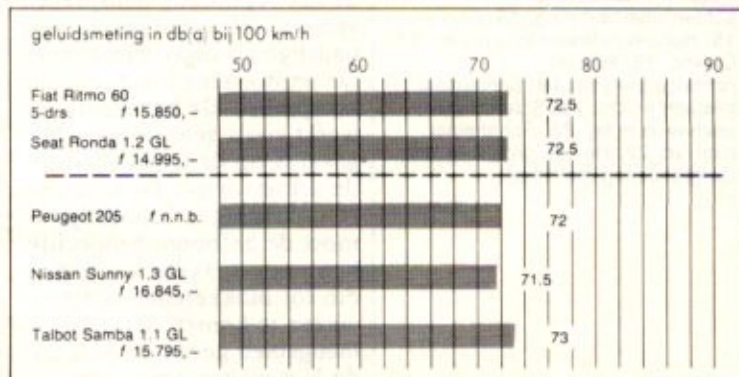
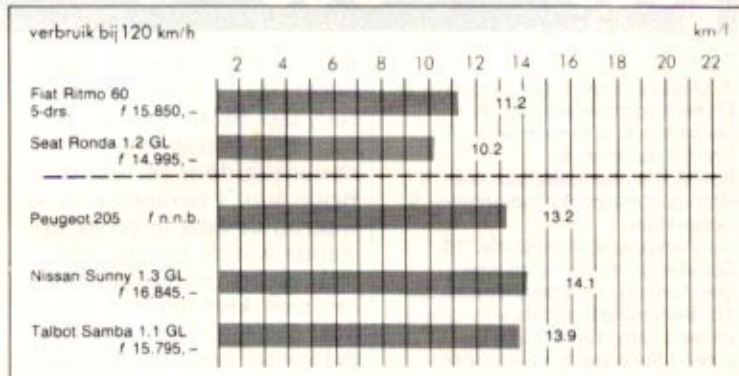
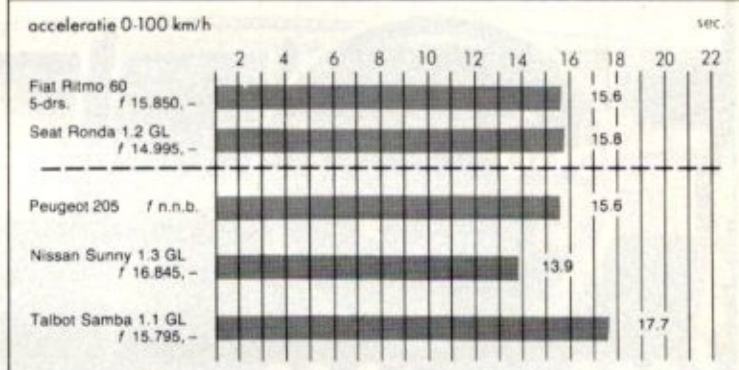
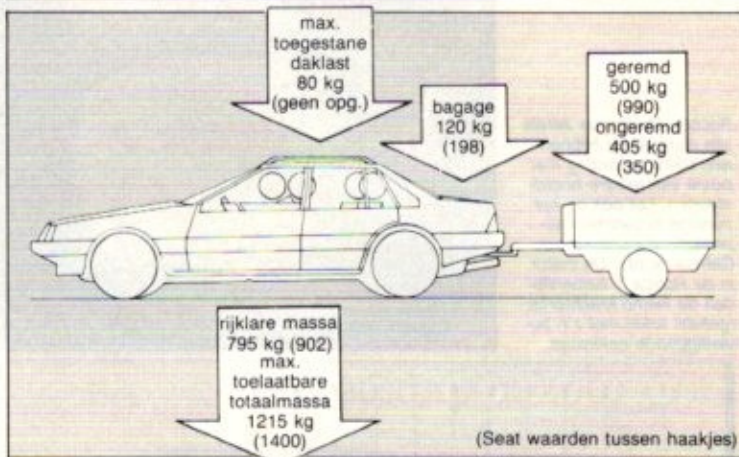
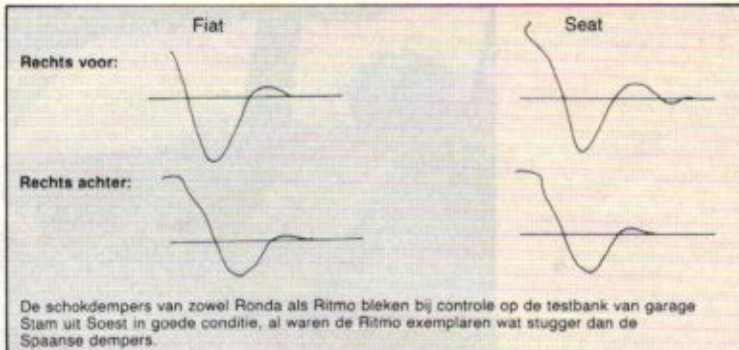
Rij- en zitcomfort

De Seat Ronda heeft qua comfort zeker wat te lijden van de mindere dempers en de stuggere vering. Daarentegen beschikt de auto over uitstekende voorstoelen, pardon, fauteuils, die het de bestuurder en ook de passagier zeer naar de zin maken. Ze zijn voorzien van goed grote hoofdsteunen die (o, wonder) ook eens hóóg genoeg gezet kunnen worden, zodat je er echt met het hoofd en niet met de nek invalt. De zijdelingse steun van de zetels is in orde en ook de onderbenen worden voldoende gestut. In de Ritmo zijn ook geen slechte stoelen ge-

plaatst. Ze zijn wat smaller en korter wat de zitting betreft, maar ook hier is de rugleuning traploos verstelbaar. De hoofdsteun zou wat meer verstelmogelijkheden moeten hebben. Achterin de wagens is het goed toeven voor hooguit twee volwassenen. Merkwaardig genoeg komt hier een nadeeltje van de goede Ronda-voorstoelen om de hoek kijken. Doordat de rugleuning vrij dik is, is er voor de passagiers achter wat minder beenruimte beschikbaar dan bij de Ritmo. Verwarming en ventilatie zijn bij de Ronda en de Ritmo voor de bakker. De Ritmo profiteert bij het rijcomfort derhalve zonneklaar van z'n betere dempers, die ook zeer veel oneffenheden achter elkaar vloeiend opvangen.

Interieur, exterieur

Zeg het maar, welke auto vindt u fraaijer wat carrosserie betreft? Wij hebben in het verleden al eens de Spaanse stilisten een pluim gegeven omdat ze er toch zeker in geslaagd zijn de auto een aantrekkelijk front mee te geven. Maar de Ritmo, met z'n dubbele koplampen, heeft zeker ook een bepaalde uitstraling. De fout schuilt (naar onze bescheiden mening) in die vreemde, halve clignoteurglaasjes. Het lijkt ons mooier om die, zoals de Ronda heeft, wat verder naar boven door te trekken. Maar voor de rest zijn er nog tal van verschilpunten tussen Ritmo en Ronda te vinden. Of dat nu minstens zeventig procent is betwijfelen we, maar bij dat percentage dienen ongetwijfeld ook de onderhuidse verschillen geteld te worden. Dat Seat gewoon de oude Ritmo-carrosserie ge-



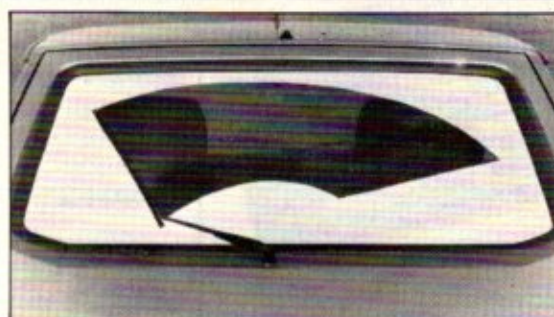
bruikt valt onder meer op te maken uit het achterste deel van de daklijn, dat bij de Ronda nog steeds die geringe glooiing vertoont, terwijl dat bij de nieuwe Ritmo is verdwenen. Verder zijn er verschillen te bespeuren in de achterlicht-units, plaats van de tankdop, motorkap (de inlaat van de ventilatie zit bij de Ritmo vlak onder de voorruit en bij de Ronda óp de motorkap), de vorm van de deurehendels, vorm van voor- en achterbumper en verder nog kleinigheden als steenslagbeschermers voor de achterspatborden en een andere vorm van de ruitwischerarm op de achterrauit. Ook die achterrauit zélf vertoont overigens een wat anders gevormde omtreklijn. Zo kom je toch nog snel een eind...

Binnenin hebben we al de nodige verschillen belicht. Bij het dashboard valt op dat ook deze goedkoopste Ronda is voorzien van een toerenteller, de Ritmo heeft weer een kaartleeslampje. Maar de Ronda heeft onder de gewone kilometerteller ook nog een dagteller. Verschillen over en weer.

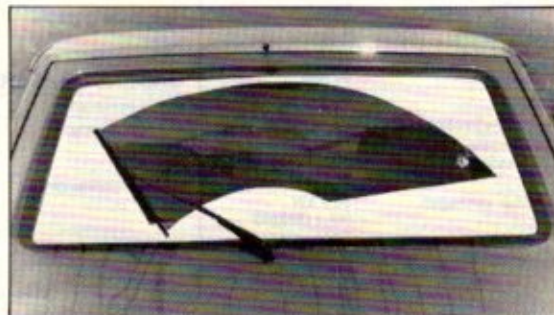
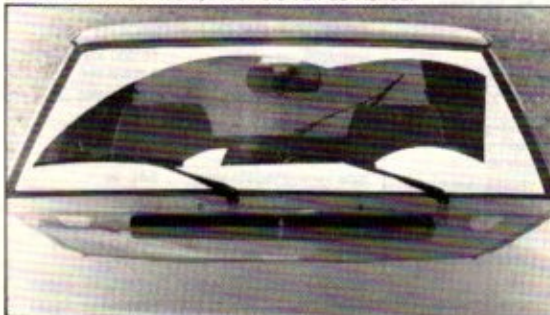
Qua bergruimte binnenin is de Ronda z'n Italiaanse medestreever de baas. In alle vier portieren een kaartenbak en bovendien een dashboardkastje. De Ritmo moet het met laatstgenoemde bak en twee kleine portiertasjes doen. De bagageruimte van beide modellen is logischerwijs praktisch even groot. Er zijn slechts wat verschillen te constateren als gevolg van de montage van het boordgereedschap in de Ritmo (in de achterbak, terwijl krik en dergelijke bij de Ronda onder de voorkap zijn opgeslagen). De afwerking achterin is door de Spanjaarden wat fraaier uitgevoerd. Een vaste bedekking van vloer en wanden en bovendien een kunststof kap over het motortje van de achterrauitwischer. Het reservewiel van de Ritmo is overigens onder de bagageruimte aangebracht, zodat bij een lekke band niet alle koffers en tassen gelost hoeven te worden.

Accessoires

Beide auto's zijn goed compleet uitgevoerd, al wint de Ronda vanzelfsprekend wel wat terrein door z'n toerenteller, dagteller en beschikbare bergruimte. Bovendien



Boven de Ritmowissers, onder die van de Ronda.



heeft de auto een vijfversnellingsbak en wordt ook de áltergoedkoopste versie met vier portieren geleverd. De Ritmo heeft weer wat meer complete achterlicht-units, met twee mistlichten en twee achteruitrijlampen en bovendien een kaartleeslampje bin-

nenin. Zowel Ronda als Ritmo hebben een gelaagde voorruit. De Fiat heeft gewoon dimlicht en halogeen grootlicht (de binnenste twee pitten komen er dan bij), terwijl de Seat normale duohalogenen lampjes in de koplampen heeft zitten. Wat

controlelampjes betreft ontlopen de auto's elkaar niet veel. De Ritmo heeft óók een controlelichtje voor de choke en dat mist de Ronda.

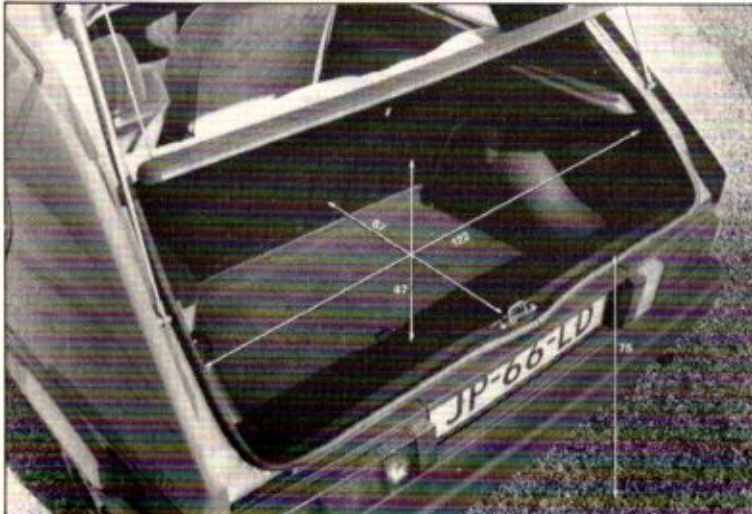
Conclusie

Geef ons maar een Seat Ritmo of een Fiat Ronda! Daar schiet u niets mee op, vandaar dat we die kreet eens zullen preciseren. De goedkoopste Seat Ronda 1.2 GL kost f 14.995,— en dan heeft u de auto zoals hier beschreven. De goedkoopste Fiat Ritmo 60 kost f 14.999,—, maar dan heeft u de auto zoals hier beschreven minus de twee achterportieren. Daarvoor betaalt u f 851,— extra. De Ritmo is z'n Spaanse vriend echt de baas in motorisch opzicht. De auto is zuiniger, ondanks z'n lagere vermogen rapper, kortom, komt veel moderner over. Aan de andere kant levert Seat voor nog geen vijftien mille wél een goede vierdeurs automobiel met vijfversnellingsbak en een prima complete uitrusting. Wat bejaarder van constructie, maar daarom zeker niet ouderwets. Wie veel belang hecht aan technisch raffinement moet naar de Fiat-dealer gaan, maar wiens beurs nèt die kleine duizend gulden extra niet aankan, doet met een Seat Ronda absoluut ook geen slechte koop.

tekst jeroen jongeneel
fotografie helmuth vonk



De bagageruimte is bij de Seat (onder) iets netter afgewerkt dan bij de Fiat.



Voor technische gegevens, zie pag. 34/35



MOTOR

plaatsing	voor/overdwars
bouwwijze	lijn
cilindertal	4
cilinderinhoud	1116 cm ³
boring	80 mm
slag	55,5 mm
compr. verhouding	9,2 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	40,5 kW (55 DIN/pk) bij 5600 min ⁻¹
specifiek vermogen	36,2 kW (49,3 DIN/pk)/liter
ontsteking	mechanisch met onderbrekingspunten
specifieke massa (rollenbank - leeg)	22,2 kg/kW (16,4 kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 pers. + bagage)	26,8 kg/kW (19,7 kg/pk)
max. koppel (fabrieksopgave)	85,3 Nm (8,7 mkg) bij 2900 min ⁻¹
klepstelwijze	vulplaatjes
topsnelheid volgens fabrieksopgave	145 km/h
topsnelheid gemeten	150 km/h
koeling	vloeistof/gesloten
nokkenas(sen)	1 bovenliggend
nokkenasandrijving	getande riem
krukaslagers	5
carburateurs	1 enkele merk: Weber of Solex type: 32 ICEV 51/250 of C32 D15A/12
brandstof	superbenzine
dynamo	wisselstroom, vermogen 660 watt/max. stroomsterkte 55 A
batterij	12 volt
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietijzer
materiaal kop	lichtmetaal
LPG-installatie	wel af importeur leverbaar
garantie bij gebruik LPG	blijft gehandhaafd

TRANSMISSIE

aandrijving	voor
plaats versnellingsbak	voor
type gangwissel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverhoudingen:	
1e versnelling	4,09 op 1
2e versnelling	2,235 op 1
3e versnelling	1,461 op 1
4e versnelling	1,034 op 1
achterruit	3,714 op 1
differentieel	3,765 op 1
sperdifferentieel	nee

MEETGEGEVENS

max. vermogen rollenbank	35,7 kW (48,5 DIN/pk) bij 5500 min ⁻¹
max. koppel rollenbank	77,3 Nm (7,9 mkg) bij 3000 min ⁻¹
afwijking snelheidsmeter	50 = 48 60 = 57 80 = 77 100 = 95 120 = 114 140 = 132
acceleratie	0- 60 in 6,1 sec 0- 80 in 10,0 sec 0-100 in 15,6 sec

0-120 in 23,6 sec	
0-140 in 47,3 sec	
80-120 in 14,1 sec	
geluidsmeting interieur	stationair: 57,5 dB(A) 60: 67 dB(A) 80: 69 dB(A) 100: 72,5 dB(A) 120: 75,5 dB(A) 140: 79,5 dB(A)
brandstofverbruik	60: 1 op 17,0 80: 1 op 15,9 100: 1 op 14,1 120: 1 op 11,2 140: 1 op 9,4
snelheidsbereik versnellingen	1e: 40 km/h 2e: 75 km/h 3e: 115 km/h 4e: 150 km/h
topsnelheid gemeten	150 km/h

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	4 + 5e deur
voorwielophanging	onafhankelijk McPherson schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijk bladveer (dwars geplaatst)
schokdempers	telescoop-dempers rondom
torsiestabilisator	nee
remmen	schijven voor/ trommels achter
rembekrachtiging	ja
remdrukbe grenzer achterwielen	ja
gescheiden circuits	voor-achter
parkeerrem	op achterwielen
plaats parkeerrembediening	op vloer/ centraal
veigmaat	4 1/2 B x 13
bandenmaat	145 SR 13 radiaal
besturing	tandheugel
stuurbekrachtiging	nee
totaal aantal stuurwielomwentelingen	4 van uiterst links naar uiterst rechts
diameter stuurwiel	37,5 cm

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	401,4 cm
breedte	165,0 cm
hoogte (onbelast)	140,5 cm
wielbasis	244,4 cm
spoorbreedte voor	140,9 cm
spoorbreedte achter	141,4 cm
bodemvrijheid	geen opgave
draaicirkel koetswerk	10,3 m
draaicirkel wielen	10,0 m
bumperhoogte voor	53 cm
bumperhoogte achter	53 cm
massa leeg	795 kg
max. toelaatb. totaal massa	1215 kg
max. belasting vooras	610 kg
max. belasting achteras	605 kg
max. toegestane daklast	80 kg
max. massa aanhanger (ongeremd)	405 kg
max. massa aanhanger (geremd)	900 kg
inh. brandstoftank	55 l
inh. motorcarter met/ zonder filter	4,1 l 4,4 l
inh. versnellingsbak met inh. differentieel	3,0 l
inh. koelsysteem	6,7 l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	53 cm
lengte zitvlak	50 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	72 cm 78,5 cm
afstand zitvlak-dak	93 cm
wagenbreedte schouderhoogte	138 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	92 cm en 104 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	28 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	123 cm
lengte zitvlak	47 cm

hoogte rugleuning	57 cm
afstand zitvlak-dak	89 cm
wagenbreedte schouderhoogte	138 cm
min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten	69 cm en 81 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	28 cm
Bagageruimte:	
lengte	64 cm
breedte	122 cm
hoogte	48 cm
tilhoogte	75 cm
reservewiel	plat onder bodem bagageruimte

SERVICE EN ONDERHOUD

motorolie verversen	10.000 km of 6 maanden
type motorolie	SAE15W40 of 15W50
versnellingsbakolie verversen	40.000 km
type versnellingsbakolie	SAE 90
doorsmeren	niet
aantal smeerpunten	geen
servicebeurten	20.000 km/met diagnose
standaardprijs diagnose	richtprijzen volgen
standaardprijs servicebeurt	richtprijzen volgen
gemiddeld aantal uren servicebeurt	richtprijzen volgen
garantie	12 mnd. km onbeperkt

Prijs (incl. BTW) van:	
complete uitlaat	f 535,72
achterste pot	f 177,-
koppelingsplaat	f 94,40
drukgroep	f 106,-
oliefilter	f 20,41
schokdemper voor	f 186,44
schokdemper achter	f 208,86
radiateur	f 362,26
thermostaat	f 59,-
voorraad	f 457,84
ventilatorriem	f 11,56
ruitwisserblad	f 17,70
set remblokken	f 55,11
koplampunit binnen/buiten	f 79,53/74,81

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achterruiwverwarming	ja
getint glas	nee
choke	handbediend
neerklapbare achterbank	ja
haloogeen licht	dimlicht: nee grootlicht: ja
extra lampen voor	nee
achterruitlampen	ja
mistachterlicht	ja, twee
hoofdsteunen voor	ja, wel verstelbaar
hoofdsteunen achter	nee
rugleuningverstelling	ja
traploze verstelling	ja
stootrand	op bumpers
sleeпоog	voor en achter
verstelbaar stuurwiel	nee
toerenteller	nee
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
ampèremeter	nee
oliedrukmeter	nee
vacuümmeter/econometer	ja
temperatuurmeter	ja
dagteller	nee
uurwerk	ja
tankslot	nee
verklikkerlampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	ja
motor temperatuur	nee
licht	ja
grootlicht	ja
mistverlichting	ja, achter
handrem	ja
remconditie	ja
brandstofreserve	ja
achterruiwverwarming	ja
veiligheidsgordels	nee
portiersluiting	nee

ruitjesproeier	handbediend/ elektrisch
wissersnelheden	1
intervalschakelaar	ja
wis-wasschakelaar	nee
tipcontact	nee
achterruiwswisser	ja
achterruiwspoeier	ja
koplampwissers/spoeiers	nee
snelheden aanjager	3
kleefhaken	3
assbakken	3
tassen rugleuning	nee
aansteker	ja, voor
dashboardkastje	met deksel niet afsluitbaar
dashboardverlichting	niet regelbaar
portierlatten	links en rechts
middenconsole	nee
bergruimte onder dashboard	nee
anti-verblindingspiegel	ja
radio standaard	nee
cassette recorder standaard	nee
inbouwruimte voor radio	ja voorbedraad
antenne standaard	nee
rechter buitenspiegel	nee
van binnenuit verstelb. buitenspiegel	nee
zonnekleppen zijdelings wendbaar	ja
make-up spiegel	rechterzonneklep
binnenverlichting met portierschakelaar	ja
elektrische ruitbed.	nee
tochtruiten uitstelbaar	nee
achterzijruiten	heel neer-draaibaar
gordels voor	driepunts/rol
gordels achter	nee
handgrepen voor passagiers	3
armleuningen	4
centrale deurvergrendeling	nee
kinderlatten op achterportieren	ja

KOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 356,- tot f 365,- per jaar
-------------------------	------------------------------

PRIJZEN

catalogusprijs	f 15.850,-
afleveringskosten	f 410,-
extra's aan testwagen:	vloermatten

OVERIGE MODELLEN

Ritmo 60 3-drs.	f 14.999,-
Ritmo 70 3-drs.	f 17.700,-
Ritmo Super 85	f 19.995,-
Ritmo 105 TC	f 22.700,-
Ritmo Diesel 3-drs.	f 20.500,-
Ritmo Cabriolet	f 32.990,-

IMPORTEUR

Fiat Auto Nederland B.V.
Dalsteindreef 65-69
1112 XC Amsterdam/Diemen
Tel. 020-951851



MOTOR

plaatsing	voor/overdwars
bouwwijze	lijn
cilindertal	4
cilinderinhoud	1197 cm ³
boring	73 mm
slag	71,5 mm
compr. verhouding	8,4 op 1
max. vermogen (fabrieksopgave)	47,8 kW (65 DIN/pk) bij 5800 min ⁻¹
specifiek vermogen	39,9 kW (54,3 DIN/pk)/liter
ontsteking	elektronisch
specifieke massa (rollenbank - leeg)	22,9 kg/kW (16,9 kg/pk)
idem bij 160 kg extra (2 pers. + bagage)	27,0 kg/kW (19,9 kg/pk)
max. koppel (fabrieksopgave)	90,22 Nm (9,2 mkg) bij 3000 min ⁻¹
topsnelheid volgens fabrieksopgave	145 km/h
topsnelheid gemeten	150 km/h
koeling	vloeistof/gesloten
nokkenas(sen)	1 centraal geplaatst
nokkenasandrijving	getande riem
krukaslagers	5
carburateurs	1 register merk: Bressel type: 32 DMTR

brandstof	normale benzine
dynamo	wisselstroom, vermogen 540 watt/max. stroomsterkte 45 A
batterij	12 volt
oliekoeler	nee
zelfdenkende ventilator	ja
materiaal blok	gietijzer
materiaal kop	lichtmetaal
LPG-installatie	niet af importeur (in ontwikkeling)
garantie bij gebruik LPG	n.n.b.

TRANSMISSIE

aandrijving	voor
plaats versnellingsbak	voor
type gangwissel	handgeschakeld
plaats bedieningspook	vloer
overbrengingsverhoudingen:	
1e versnelling	3,583 op 1
2e versnelling	2,235 op 1
3e versnelling	1,545 op 1
4e versnelling	1,042 op 1
5e versnelling	0,863 op 1
achterruit	3,714 op 1
differentieel	3,764 op 1
sperddifferentieel	nee

MEETGEGEVENS

max. vermogen rollenbank	39,4 kW (53,5 DIN/pk) bij 5500 min ⁻¹
max. koppel rollenbank	80,8 Nm (8,2 mkg) bij 3000 min ⁻¹
afwijking snelheidsmeter	50 = 49 60 = 58 80 = 78 100 = 97 120 = 116 140 = 135
acceleratie	0-60 in 6,6 sec 0-80 in 10,4 sec 0-100 in 15,8 sec 0-120 in 26,6 sec 0-140 in 49,8 sec 80-120 in 16,3 sec

geluidsmeting interieur	stationair: 51 dB(A) 60: 64 dB(A) 80: 66,5 dB(A) 100: 72,5 dB(A) 120: 77 dB(A) 140: 79,5 dB(A)
brandstofverbruik	60: 1 op 17,9 80: 1 op 14,9 100: 1 op 12,5 120: 1 op 10,2 140: 1 op 8,9
snelheidsbereik versnellingen	1e: 45 km/h 2e: 75 km/h 3e: 110 km/h 4e: 150 km/h 5e: 150 km/h
topsnelheid gemeten	150 km/h

ONDERSTEL/CARROSSERIE

aantal portieren	4 + 5e deur
voorwielophanging	onafhankelijk McPherson schroefveren
achterwielophanging	onafhankelijk bladveer (dwars geplaatst)
schokdempers	telescoop-dempers rondom
remmen	schijven voor/ trommels achter
rembekrachtiging	ja
remdrukbeugler achterwielen	ja
gescheiden circuits	voor-achter/4
parkeerrem	op achterwielen/ handbediend
plaats parkeerrembediening	op vloer/ centraal
veigmaat	5J x 13"
bandenmaat	155 SR 13" radiaal
besturing	tandheugel
stuurbekrachtiging	nee
totaal aantal stuurwielomw.	4 van uiterst links naar uiterst rechts
diameter stuurwiel	38,0 cm

MATEN EN GEWICHTEN

lengte	401 cm
breedte	165 cm
hoogte (onbelast)	140 cm
wielbasis	245 cm
spoorbreedte voor	140 cm
spoorbreedte achter	141 cm
bodemvrijheid	18 cm belaat
draaicirkel koetswerk	10,35 m
draaicirkel wielen	10,0 m
bumperhoogte voor	54 cm
bumperhoogte achter	53 cm
massa leeg	902 kg
max. toelaatb. totaal massa	1400 kg
max. belasting vooras	750 kg
max. belasting achteras	700 kg
max. toegestane daklast	geen opgave
max. massa aanhanger (ongeremd)	350 kg
max. massa aanhanger (geremd)	990 kg
inh. brandstoftank	50 l
inh. motorcarter met filter	3,8 l
inh. versnellingsbak met inh. differentieel	3,35 l
inh. koelsysteem	7,5 l

INTERIEURMATEN

Voorzitting:	
breedte zitvlak	56 cm
lengte zitvlak	53 cm
hoogte rugleuning (incl. hoofdsteun)	76 cm 87 cm
afstand zitvlak-dak	90 cm
wagenbreedte schouderhoogte	138 cm
min. en max. afstand rugleuning-gaspedaal (over zitting gemeten)	91 cm en 102 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	30 cm
Achterzitting:	
breedte zitvlak	123 cm
lengte zitvlak	47 cm
hoogte rugleuning	57 cm
afstand zitvlak-dak	88 cm
wagenbreedte schouderhoogte	138 cm

min. en max. afstand rugleuning-voorzitting over zitvlak gemeten	66 cm en 77 cm
hoogte zitvlak vanaf wagenvloer	30 cm
Bagageruimte:	
lengte	67 cm
breedte	122 cm
hoogte	47 cm
tilhoogte	75 cm
reservewiel	voór, onder motorkap

SERVICE EN ONDERHOUD

motorolie ververset	10.000 km of 8 maanden
type motorolie	SAE 10/20 W 15W 40
versnellingsbakolie ververset	40.000 km of 24 maanden
type versnellingsbakolie	SAE 90
doorsmeren	niet
aantal smeerpunten	geen
servicebeurten	20.000 km/zonder diagnose
standaardprijs diagnose	in bewerking
standaardprijs servicebeurt	in bewerking
garantie	12 mnd. km onbepert

Prijs: (incl. BTW) van:	
uitlaat (excl. spruistuk)	f 129,60
achterste pot	f 73,40
koppelingplaat	f 110,05
drukgroep	f 157,50
oliefilter	f 17,55
schokdemper voor	f 138,60
schokdemper achter	f 138,60
radiateur	f 297,50
thermostaat	f 23,70
voornut	f 402,50
ventilatorriem	f 9,20
ruitwissersblad	f 8,35
set remvoeringen/blokken	f 68,40/70,-
koplampunit	f 53,10

STANDAARDUITRUSTING

gelaagde voorruit	ja
achtertuitverwarming	ja
getint glas	nee
choke	handbediend
neerklapbare achterbank	ja
halogeen dimlicht	ja
extra lampen voor	nee
achteruitrijlamp	ja
mistachterlicht	ja
hoofdsteunen voor	ja, wel verstelbaar
hoofdsteunen achter	nee
rugleuningverstelling	ja
traploze verstelling	ja
stootrand	op bumper
sleeppoog	voor en achter
verstelbaar stuurwiel	nee
toerenteller	ja
brandstofmeter	ja
voltmeter	nee
ampèremeter	nee
oliedrukmeter	nee
vacuüm-meter/econometer	nee
temperatuurmeter	ja
dagteller	ja
uurwerk	nee
tankslot	ja
verklipperlampen:	
laadstroom	ja
oliedruk	ja
choke	nee
motortemperatuur	nee
licht	ja
grootlicht	ja
mistverlichting	ja, achter
handrem	ja
remonditie	ja
brandstofreserve	ja
achtertuitverwarming	ja
veiligheids gordels	nee
portiersluiting	nee
ruitproeier	elektrisch
wissersnelheden	1
intervalschakelaar	ja
wis-wasschakelaar	nee
lipcontact	nee
achtertuitwisser	ja

achtertuitproeier	ja
koplampwissers/sproeiers	nee
snelheden aanjager	3
kleerhaken	3
asbakken	3
tassen rugleuning	nee
aansteker	ja, voor
dashboardkastje	met deksel niet afsluitbaar
dashboardverlichting regelbaar	ja
portiertassen	links en rechts
middenconsole	met opbergvak
bergruimte onder dashboard	nee
anti-verblindingspiegel	ja
radio standaard	nee
cassette recorder standaard	nee
inbouwruimte voor radio	ja, voorbedraad
antenne standaard	nee
rechter buitenspiegel	nee
van binnenuit verstelb. buitenspiegel	nee
zonnekleppen zijdelings wendbaar	ja
make-up spiegel	rechterzonneklep
binnenverlichting met portierschakelaar	ja
elektrische ruitbed.	nee
tochtruiten uitstelbaar	nee
achterzijruiten	heel mee-draaibaar
gordels voor	driepunts/rol
gordels achter	nee
handgrepen voor passagiers	3
armleuningen	4
centrale deurvergrendeling	nee
kindersloten op achterportieren	ja

KOSTEN

motorrijtuigenbelasting	f 425,- tot f 436,- per jaar
-------------------------	------------------------------

PRIJZEN

catalogusprijs	f 14.995,-
afleveringskosten	f 390,-
extra's aan testwagen:	vinyl matten

OVERIGE MODELLEN

Ronda 1.2 GLX	f 16.795,-
Ronda 1.6 GLX	f 18.195,-
Ronda 1.6 SX	f 19.995,-
Ronda 1.7 GLD	f 20.795,-
Ronda 1.7 GLXD	f 22.395,-

IMPORTEUR

NIBHART CAR B.V.
Cruquiusweg 25
2102 LS Heemstede
Tel. 023-339172

PRIJZEN

(af importeur)

AC

3000 ME op aanvraag

ALFA ROMEO

Afleveringskosten	f 398,-
Alfasud 1.3 SC 3-drs.	f 20 490,-
Alfasud 1.3 SC 5-drs.	f 21 290,-
Alfasud TI 1.5 Quadr. 3-drs.	f 23 900,-
Alfasud 1.5 Quadr. 5-drs.	f 23 590,-
Alfasud Sprint Veloce 1.5	f 24 990,-
Afleveringskosten	f 439,-
Giulietta 1.6 Lusso	f 25 890,-
Giulietta 2.0 Lusso	f 29 990,-
Alfetta 1.8 L	f 29 990,-
Alfetta 2.0 L	f 33 290,-
Alfetta Quadrifoglio	f 36 790,-
Alfetta 2.0 Turbo-Diesel	f 37 790,-
Alfetta GTV 2.0	f 36 490,-
Alfetta GTV 52.5	f 43 590,-
Alfa 6 2.5	f 45 590,-
Spider Veloce 2.0	f 35 990,-

AMC

Afleveringskosten	f 500,-
Concord De Luxe	f 24 500,-
Spirit De Luxe	f 24 600,-
Eagle	f 32 250,-

ASTON MARTIN

V8 Coupé	f 145 000,-
----------	-------------

AUDI

Afleveringskosten	f 405,-
80 C, 44 kW	f 23 399,-
80 CL, 55 kW	f 26 296,-
80 CL Diesel	f 28 757,-
80 GL, 66 kW	f 30 898,-
80 GLD	f 32 668,-
80 CD	f 36 261,-
80 CD Turbo Diesel	f 38 344,-
Afleveringskosten	f 455,-
Audi 100 1.8 basismodel	f 34 899,-
Audi 100 1.8	f 35 378,-
Audi 100 1.9	f 39 642,-
Audi 100 2.0 Diesel	f 44 303,-
Audi 100 CC 1.8	f 38 633,-
Audi 100 CC 1.9	f 42 297,-
Audi 100 CC 2.2	f 44 409,-
Audi 100 CC 2.0 Diesel	f 45 996,-
Audi 100 CS 1.9	f 45 884,-
Audi 100 CS 2.2	f 47 997,-
Audi 100 CS 2.0 Diesel	f 49 584,-
Audi 100 CD 2.2	f 51 796,-
Audi 100 CD 2.0 Diesel	f 53 383,-
Coupe GT 5S	f 43 996,-
Coupe GT SE	f 47 796,-
Quattro	f 110 000,-

AUSTIN-MORRIS

Afleveringskosten	f 350,-
Mini 1000 E	f 9 990,-
Mini 1000 HLE	f 10 990,-
Mini Metro Special	f 11 990,-
Mini Metro 1000 E	f 12 990,-
Mini Metro L	f 13 990,-
Mini Metro HLE	f 16 990,-
Mini Metro 1300 S	f 17 990,-
MG Metro	f 19 490,-
Metro VandenPlas	f 19 990,-

BENTLEY

Mulsanne	f 360 800,-
----------	-------------

BITTER

SC Coupé	f 138 532,-
SC Cabriolet	f 198 240,-

BMW

Afleveringskosten	f 393,-
315	f 22 895,-
316	f 26 995,-
318i	f 30 995,-
320i	f 37 495,-
323i	f 42 095,-
518	f 33 095,-
520i	f 41 195,-
525e	f 44 295,-
525i	f 48 095,-
528i	f 54 295,-
728i	f 63 295,-
732i	f 72 095,-
735i	f 87 295,-
745i autom.	f 108 495,-
628 CSi	f 86 895,-
635 CSi	f 104 895,-

BUICK

Afleveringskosten	f 450,-
Skylark 2.8	f 43 170,-
Century	f 46 852,-
Century Diesel	f 51 829,-
Electra	f 69 022,-

CADILLAC

Afleveringskosten	f 450,-
Eldorado	f 91 694,-
Fleetwood Brougham	f 91 264,-
Seville	f 101 185,-

CHEVROLET

Afleveringskosten	f 450,-
Malibu	f 40 819,-
Camaro Z 28 E	f 61 779,-
Celebrity	f 43 026,-

Caprice	f 44 702,-
Caprice Diesel	f 49 493,-
Caprice Wagon	f 47 502,-

CITROËN

Afleveringskosten	f 340,-
2CV 6 Special	f 9 995,-
2CV 6 Club	f 10 595,-
2CV 6 Charleston	f 11 570,-
Dyane 6 Confort	f 11 500,-
Dyane 6 Commerciale	f 12 020,-
Afleveringskosten	f 365,-
LNA	f 12 930,-
LNA II E	f 13 345,-
LNA II RE	f 14 165,-
Visa	f 12 425,-
Visa Club	f 13 225,-
Visa L	f 13 835,-
Visa Super E	f 14 865,-
Visa GT	f 17 775,-
Afleveringskosten	f 370,-
GSA	f 16 580,-
GSA Spécial	f 17 760,-
GSA Spécial Break	f 18 675,-
GSA XI	f 18 865,-
GSA Club Break	f 19 695,-
GSA X3	f 20 525,-
GSA Pallas	f 20 525,-
BX 14	f 20 500,-
BX 14 E	f 21 700,-
BX 14 RE	f 22 800,-
BX 16 RS	f 24 200,-
BX 16 TRS	f 26 000,-
Afleveringskosten	f 455,-
CX 20	f 31 995,-
CX 25 D	f 38 920,-
CX 25 D Break	f 35 120,-
CX 25 D Break	f 42 045,-
CX 20 Familiale	f 40 330,-
CX 25 D Familiale	f 47 255,-
CX IE Break	f 40 550,-
CX IE Familiale	f 43 395,-
CX Pallas	f 37 645,-
CX Pallas IE	f 43 075,-
CX Pallas Diesel	f 44 570,-
CX GTi	f 44 215,-
CX Limousine Diesel	f 46 830,-
CX Prestige I	f 54 365,-

DAIHATSU

Afleveringskosten	f 300,- tot f 680,-
Cuore DL 3-drs.	f 9 995,-
Cuore DL 4-drs.	f 10 995,-
Charade TG 3-drs.	f 12 995,-
Charade TS 3-drs.	f 13 995,-
Charade CS 5-drs.	f 14 595,-
Charade CS 5-drs. Dofin top	f 15 995,-
Charade TS 3-drs. sport	f 16 495,-
Charmant 1300 LD	f 15 995,-
Charmant 1300 LC	f 16 995,-
Charmant 1600 LD	f 16 995,-
Charmant 1600 LC	f 17 995,-
Charmant 1600 LE	f 19 995,-
Taft 4 x 4 F20J Softtop B	f 23 495,-
Taft 4 x 4 F50V Hardtop D	f 26 605,-

DATSUN/NISSAN

Afleveringskosten	f 365,-
Micra 1.0 DX	f 13 995,-
Cherry 1000 3-drs.	f 14 695,-
Cherry 1300 3-drs. Luxe	f 15 795,-
Cherry 1300 5-drs. Luxe	f 16 495,-
Cherry 1300 3-drs. GL	f 16 695,-
Cherry 1500 3-drs. GL	f 17 495,-
Sunny 1300	f 15 295,-
Sunny 1300 DX	f 16 295,-
Sunny 1300 GL	f 17 195,-
Sunny 1500 GL	f 18 845,-
Sunny 1500 GL Coupé	f 18 995,-
Stanza 3-drs. 1600 DL	f 18 495,-
Stanza 3-drs. 1600 GL	f 19 695,-
Stanza 3-drs. 1800 GL	f 20 595,-
Stanza 3-drs. 1800 SGL	f 21 995,-
Stanza 4-drs. 1600 L	f 18 995,-
Stanza 4-drs. 1600 GL	f 19 995,-
Stanza 4-drs. 1800 GL	f 21 095,-
Stanza 5-drs. 1800 GL	f 22 695,-
Bluebird 1600 DX	f 19 395,-
Bluebird 1600 GL	f 20 595,-
Bluebird 1800 GL	f 21 595,-
Bluebird 1800 GL Combi	f 22 995,-
Bluebird 2000 GLE	f 22 795,-
Bluebird 2000 GL Diesel	f 24 595,-
Prairie 1.5 GL	f 22 995,-
Laurel 2400 SGL	f 27 995,-
Laurel 2800 SGL Diesel	f 32 495,-
280 ZX	f 40 500,-
280 ZX 2 + 2	f 45 900,-
280 ZX Turbo	f 58 400,-

DODGE

Afleveringskosten	f 395,-
Dodge Charger	f 39 500,-
Dodge Aries Stationwagon	f 44 900,-
Dodge 600	f 49 900,-
Dodge Ramcharger	f 63 890,-

FERRARI

308 GTBi	f 144 190,-
308 GTSi	f 148 591,-
Mondial	f 158 079,-
400 GTi	f 235 126,-
512 Berlinetta Boxer	f 264 509,-

FIAT

Afleveringskosten	f 410,-
Panda 34	f 11 650,-
Panda 45	f 12 790,-
Panda 45 Prima	f 13 390,-
Panda 45 Super	f 13 790,-
127 Special 2-drs.	f 12 535,-

127 Special 3-drs.	f 13 230,-
127 Super 3-drs.	f 14 445,-
127 Sport 3-drs.	f 16 665,-
127 Special Prima	f 13 850,-
Uno 45	f 13 690,-
Uno 55 5-drs.	f 14 895,-
Uno 55S 3-drs.	f 15 495,-
Uno 55S 5-drs.	f 15 995,-
Uno 45 ES	f 16 390,-
Uno 70 S 5-drs.	f 17 190,-
Ritmo 60 3-drs.	f 14 999,-
Ritmo 60 ES 3-drs.	f 16 500,-
Ritmo 70 3-drs.	f 17 700,-
Ritmo Super 85	f 19 995,-
Ritmo 105 TC	f 22 700,-
Ritmo Diesel 3-drs.	f 20 500,-
Ritmo Cabriolet	f 32 990,-
131 1600 CL	f 20 340,-
131 1600 CL Panorama	f 21 245,-
131 1600 CL Prima	f 20 600,-
Afleveringskosten	f 460,-
131 2000 TC Super	f 23 245,-
131 2000 CL Diesel	f 23 990,-
Argenta 2000	f 27 235,-
Argenta 2000i	f 29 170,-
Argenta 2500 Diesel	f 32 335,-

FORD

Afleveringskosten	f 347,- tot f 388,-
Fiesta 950 Festival	f 13 995,-
Fiesta 950 Bravo	f 15 105,-
Fiesta 1100 Bravo	f 15 936,-
Fiesta 1100 S	f 18 735,-
Fiesta 1100 Ghia	f 20 388,-
Fiesta 1300 S	f 20 298,-
Fiesta 1600 XR 2	f 23 481,-
Escort 1100 3-drs.	f 16 499,-
Escort 1100 3-drs. GL	f 20 455,-
Escort 1100 5-drs. GL	f 21 160,-
Escort 1100 Combi GL	f 22 399,-
Escort 1300 3-drs.	f 17 274,-
Escort 1300 GL 3-drs.	f 21 037,-
Escort 1300 5-drs.	f 17 978,-
Escort 1600 Combi GL	f 23 266,-
Escort 1600 Ghia 3-drs.	f 23 397,-
Escort 1600 XR3	f 28 735,-
Sierra 1300 Custom	f 22 116,-
Sierra 1600 Custom	f 22 762,-
Sierra 1600 Custom Economy	f 23 179,-
Sierra 1600 L Stationwagon	f 26 347,-
Sierra 2000 L	f 24 953,-
Sierra 2000 L Stationwagon	f 27 092,-
Sierra 1600 GL	f 25 471,-
Sierra 1600 GL Stationwagon	f 27 610,-
Sierra 1600 GL Economy	f 25 888,-
Sierra 2000 GL	f 26 216,-
Sierra 2000 GL Stationwagon	f 28 354,-
Sierra 2300 GL (6 cil.)	f 28 425,-
Sierra 2300 GL St.wag. (6 cil.)	f 30 898,-
Sierra 1600 Ghia	f 31 602,-
Sierra 2000 Ghia (6 cil.)	f 33 589,-
Sierra 2000 Ghia (6 cil.) St.wag.	f 36 745,-
Sierra 2300 Ghia (6 cil.)	f 34 555,-
Sierra 2300 D Custom	f 27 481,-
Sierra 2300 DL	f 28 928,-
Sierra 2300 DL Stationwagon	f 31 066,-
Sierra 2300 DGL	f 30 190,-
Sierra 2300 DGL St. wag.	f 32 328,-
Sierra XR4i	f 40 695,-
Capri 1600	f 23 104,-
Capri 2000	f 23 994,-
Capri 2000 S	f 26 622,-
Capri 2300 S	f 28 308,-
Capri 2800 Injection	f 41 983,-
Granada 2000 L	f 25 923,-
Granada 2300 L	f 26 958,-
Granada 2000 L Combi	f 28 023,-
Granada 2500 LD	f 33 144,-
Granada 2300 GL	f 34 694,-
Granada 2800 GLi	f 42 105,-
Granada 2800 Ghia	f 46 221,-
Granada 2800 Injection	f 44 491,-
Afleveringskosten	f 407,-
Mustang	f 47 391,-
Thunderbird	f 60 298,-
LTD	f 56 468,-

FSO

Afleveringskosten	f 325,-
125 P 1300	f 11 295,-
125 P 1500	f 11 995,-
125 P 1500 Combi	f 12 795,-
Polonez 1500	f 14 995,-

HONDA

Afleveringskosten	f 370,-
Civic Economy	f 15 795,-
Civic De Luxe 3-drs.	f 16 995,-
Civic De Luxe 5-drs.	f 17 695,-
Civic Wagon	f 18 795,-
Civic S	f 20 395,-
Accord Special 3 D	f 21 995,-
Accord 3 D	f 23 995,-
Accord 3 D EX	f 26 295,-
Accord 4 D	f 24 995,-
Accord 4 D EX	f 27 295,-
Quintet	f 21 695,-
Prelude Special	f 25 495,-
Prelude EX	f 29 395,-
Prelude EX R	f 33 595,-

HYUNDAI

Afleveringskosten	f 360,-
Pony 1200 T	f 12 495,-
Pony 1400 TLS	f 13 995,-
Pony 1200 LE	f 12 895,-
Pony 1200 L	f 13 995,-
Pony 1200 GL	f 14 995,-
Pony 1200 GLS	f 15 495,-
Pony 1400 CL	f 15 795,-
Pony 1400 GLS	f 16 295,-

JAGUAR

Afleveringskosten	f 465,-
XJ 3.4	f 66 500,-
XJ 4.2	f 72 200,-
Sovereign 4.2	f 84 000,-
Sovereign 5.3 HE	f 98 900,-
VandenPlas HE	f 132 200,-
XJS HE	f 107 800,-

JEEP

Afleveringskosten	f 500,-
CJ-7	f 32 950,-
CJ-6	f 35 940,-
Cherokee	f 38 850,-
Wagoneer	f 39 500,-

LADA

Afleveringskosten	f 315,-
1200 S	f 10 245,-
1200 Combi	f 12 495,-
2105 N	f 11 885,-
2105	f 12 445,-
2105 GL	f 12 995,-
1500 S Combi	f 13 460,-
1600 GL	f 13 995,-
Afleveringskosten	f 415,-
Niva	f 19 895,-

LAMBORGHINI

Alle typen op aanvraag

LANCIA

Afleveringskosten	f 383,-
A 112 Junior	f 12 700,-
A 112 Elite	f 14 700,-
A 112 Abarth	f 17 700,-
Afleveringskosten	f 459,-
Prisma 1500	f 24 600,-
Prisma 1600	f 26 650,-
Delta 1300	f 21 900,-
Delta 1500 aut.	f 25 660,-
Beta 1600 Berlina	f 27 800,-
Beta 2000 Berlina	f 29 900,-
Beta 1600 Coupé	f 28 300,-
Beta 2000 Coupé	f 30 200,-
Beta 2000 Spider Cabrio	f 35 120,-
Beta 2000 Coupé i	f 32 995,-
Trevi Berlina	f 32 450,-
Trevi Berlina i	f 35 100,-
2000 HPE	f 32 990,-
2000 HPE Inj.	f 35 100,-
Gamma Berlina 2500 FL	f 42 950,-
Gamma Berlina Inj.	f 45 800,-
Gamma Coupé 2500 Inj.	f 55 120,-

LINCOLN

Afleveringskosten	f 407,-
Continental 4-drs.	f 93 345,-
Continental Mark VI	f 101 347,-
Continental Mark VI Sign.	f 115 464,-

LOTUS