

10.937.900 kilometers

GEBRUIKERSRAPPORT

**315
eigenaars
geven
hun
mening**

**Konsumenten
Voorlichting**
ANWB

De vragenlijst die we in AK 43 opnamen voor deze auto-enquête, is door 315 eigenaars van een Fiat Ritmo 65 L, 65 CL of 75 CL ingevuld geretourneerd. Bezitters van een ander type Ritmo dan zo-even genoemd en van een Ritmo met dieselmotor waren van deelname uitgesloten, evenals diegenen die de wagen niet nieuw hadden gekocht of er nog minder dan 5000 km mee hadden gereden. Rekening houdend met deze beperkingen mag de deelname aan deze enquête groot worden genoemd.

De gemiddeld per wagen gereden afstand was 34.720 km, een waarde die bij onze enquêtes normaal is als het gaat om wagens in deze klasse en tot zo'n drie jaar oud. Niet minder dan 62 eigenaars hadden met hun Ritmo al meer dan 50.000 km gereden en één deelnemer aan deze enquête had al flink de 100.000 km overschreden. Dat de 315 enquête-deelnemers, die bij elkaar bijna 11 miljoen kilometers met hun Ritmo's hadden gereden op het moment dat ze de vragenlijst invulden, zeer veel praktijkinformatie hebben verstrekt, zal duidelijk zijn.

Van de 315 auto's was 47% van het modeljaar 1979, 38% was van 1980 en slechts 15% van 1981. Onder de deelnemers aan deze enquête waren 14 vrouwen; dit is 4% van het totaal, een normaal percentage voor een auto in deze klasse.

De Ritmo's 65 CL waren het meest vertegenwoordigd bij deze enquête: ze vormden 39% van de 286 wagens waarvan de eigenaars het type vermeldden (29 eigenaars lieten een type-opgave achterwege). De 65 L was met 25% vertegenwoordigd, zodat de 65's bij elkaar aan 64% kwamen. De 75 CL was dus met 36% wel in de minderheid; die 36% betekent echter toch ruim 100 wagens.



met de Fiat Ritmo

Kilometers per jaar

Wat betreft de kilometers die men per jaar rijdt, hebben we 315 deelnemers aan deze enquête onder Fiat Ritmo rijdende AK-lezers in de volgende categorieën kunnen verdelen:

minder dan 10.000	km per jaar	2%
10.000 - 20.000	km per jaar	47%
20.000 - 30.000	km per jaar	33%
30.000 - 40.000	km per jaar	13%
40.000 - 50.000	km per jaar	4%
meer dan 50.000	km per jaar	1%

Voor de deelnemers aan deze enquête hebben we op basis van de verstrekte gegevens een gemiddeld jaarkilometragede berekend van 20.700. In relatie tot het type auto is dit aantal normaal. Van de 315 AK-lezende Ritmo-eigenaars gaf 12% op overwegend korte trajecten te rijden, 44% overwegend lange trajecten en voor eveneens 44% noteerden we kort-lang fifty-fifty.

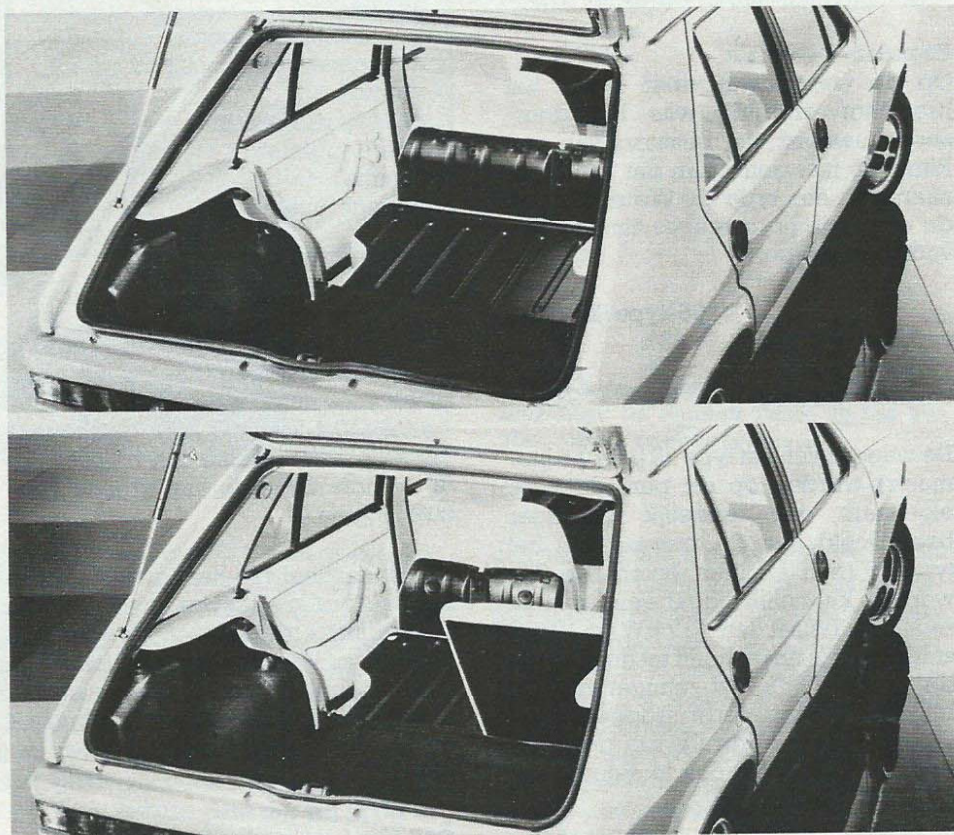
Personalía

De volgende beroepen en functies kwamen bij de deelnemers aan deze enquête voor met de erachter vermelde percentages:

Administratief employé	33%
Technisch handarbeider	13%
Directeur, adj. directeur, eigenaar, firmant, zelfstandige beoefenaar vrij beroep	11%
Technisch employé	9%
Leraar of anderszins bij onderwijs betrokken	8%
Academicus (dr., drs., mr., ir., arts, tandarts)	6%
Inspecteur, (hoofd)vertegenwoordiger, verkoper	3%

Bij de resterende 17% waren o.a. nog gepensioneerden, huisvrouwen en enkele studenten en werklozen. Voorts waren er enkele Ritmo-eigenaars die geen beroep vermeldden en er was nog een aantal beroepen dat niet in de genoemde categorieën ondergebracht kon worden.

Van de deelnemers aan deze enquête bevonden zich in de leeftijdsgroep:



Normaal heeft de Ritmo een achterbankleuning die in zijn geheel naar voren kan klappen. Als extra kan men de CL-typen krijgen met een gedeelde achterbankleuning.

18 - 30 jaar	23%
30 - 50 jaar	54%
50 jaar en ouder	23%

Waarom gekocht?

Er werden 326 antwoorden gegeven op de vraag: „wat heeft het meest de doorslag gegeven bij uw besluit om juist deze auto te kopen?“ Sommige eigenaars gaven meer dan één antwoord. We noteerden de volgende aankoopargumenten met de er achter vermelde percentages:

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%
Comfortabel	4%
Goede dealer, dealer dichtbij	4%
Goede prestaties	3%
Economisch, zuinig	3%
Modern concept	3%

Aanwezigheid 3e (5e) deur	2%
Goede rijeigenschappen	2%

De resterende 13% waren diverse aankoopargumenten, die elk door slechts enkele deelnemers aan de enquête werden genoemd.

De vorige auto

Voor 2% van de deelnemers aan deze enquête was de Ritmo de eerste auto. Welk percentage van de geënquêteerden voorheen een auto van hetzelfde of van een ander merk had, is te zien in het volgende staatje:

Voorheen ook een Fiat (meest een Fiat 128)	65%
Voorheen een Renault	5%
Voorheen een Ford	3%
Voorheen een Simca	3%
Voorheen een Citroën	3%
Voorheen een Volkswagen	3%
Voorheen een Autobianchi	2%
Voorheen een Toyota	2%
Voorheen een Opel	2%
Voorheen een Mazda	2%

Andere merken waren elk met minder dan 2% vertegenwoordigd.

Niet minder dan 65% van de deelnemers aan deze enquête had dus voorheen ook een Fiat; dit is een zeer hoog percentage, want meestal ligt het bij onze enquêtes tussen de 40 en 50%.

Brandstofverbruik

Op de vraag „wat vindt u van het brandstofverbruik?” was het doorsnee-antwoord van bezitters van een Ritmo 65 niet gelijk aan dat van eigenaars van een type 75. We noteerden de volgende percentages antwoorden voor beide typen

	65-type	75-type
verbruik vrij hoog	38%	14%
verbruik normaal	57%	53%
verbruik gunstig	5%	33%

De wagens van het type 75 (met 1.5 liter motor) worden op dit punt door de eigenaars dus duidelijk gunstiger beoordeeld dan de wagens van het type 65 (met 1.3 liter motor). De 65's worden kennelijk nogal eens relatief zwaarder belast dan de 7 kW (= 10 pk) sterkere 75's en dit heeft tot gevolg, dat de kleinere 65's niet zuiniger zijn. Dit blijkt ook uit de verbruikopgave. Het iets geringere verbruik van de 75-typen is ongetwijfeld ook te danken aan de vijfde versnelling.

Het gemiddelde benzineverbruik van de Ritmo's 65 bleek 1 op 11,3 (8,9 liter/100 km) te zijn en dat van de Ritmo's 75 1 op 11,5 (8,7 liter/100 km).

Van beide typen Ritmo kregen we ook een aantal LPG-verbruikopgaven (27

BEOORDELINGSSTAAT I

prestaties 65-typen	8
prestaties 75-typen	8 1/2
schakeling	7 1/2
geruisloosheid motor	8
algemene geruisloosheid	7 1/2
vering	8
gedrag in bochten	8 1/2
koersstabiliteit	9-
remmen	8+
bagageruimte	8 1/2

opgaven van de 65-typen en 17 van de 75-typen). Het gemiddelde verbruik bleek voor beide typen gelijk te zijn: 1 op 9,6 (10,4 liter/100 km). Het hogere verbruik ten opzichte van benzine ligt in de normale orde van grootte (15 - 20% hoger).

Uit het oordeel van de eigenaars en uit hun verbruikopgaven mag worden geconcludeerd, dat men de Ritmo 75 een vrij zuinige wagen vindt. De Ritmo 65 komt er op dit punt niet zo gunstig af, al mag een gemiddeld verbruik van 1 op 11,3 bepaald niet hoog worden genoemd.

Banden

Van de 315 deelnemers aan deze enquête had 25% de oorspronkelijke voor- en/of achterbanden al vervangen in verband met normale slijtage.

Er waren ruim driemaal zoveel voor- als achterbanden vervangen, wat voor

een auto met voorwielaandrijving normaal genoemd kan worden.

Het meest genoemde bandenmerk was Pirelli (overwegend Cinturato P3). Michelin werd ook nog tamelijk veel genoemd, gevolgd door Ceat. Andere merken kwamen vrij weinig of slechts bij uitzondering voor.

Aan de hand van de verstrekte gegevens hebben we de gemiddelde levensduur kunnen berekenen van alle vervangen voor- en achterbanden en daarnaast ook die van de genoemde merken voorbanden; de verschillende merken achterbanden waren daartoe niet in voldoende aantallen vervangen.

De gemiddelde levensduur van alle vervangen voorbanden bleek 40.200 km te zijn en die van alle vervangen achterbanden 49.800. Deze bandenkilometrages zijn geen uitspringers, noch in positieve noch in negatieve zin. De gemiddelde levensduur van alle vervangen Pirelli-voorbanden was 37.600 km. Van de Michelin-voorbanden was die 42.000 km en van de Ceat-voorbanden 38.400 km. De kilometrages ontlopen elkaar niet erg veel, maar Michelin springt er toch wat dit betreft het gunstigst uit.

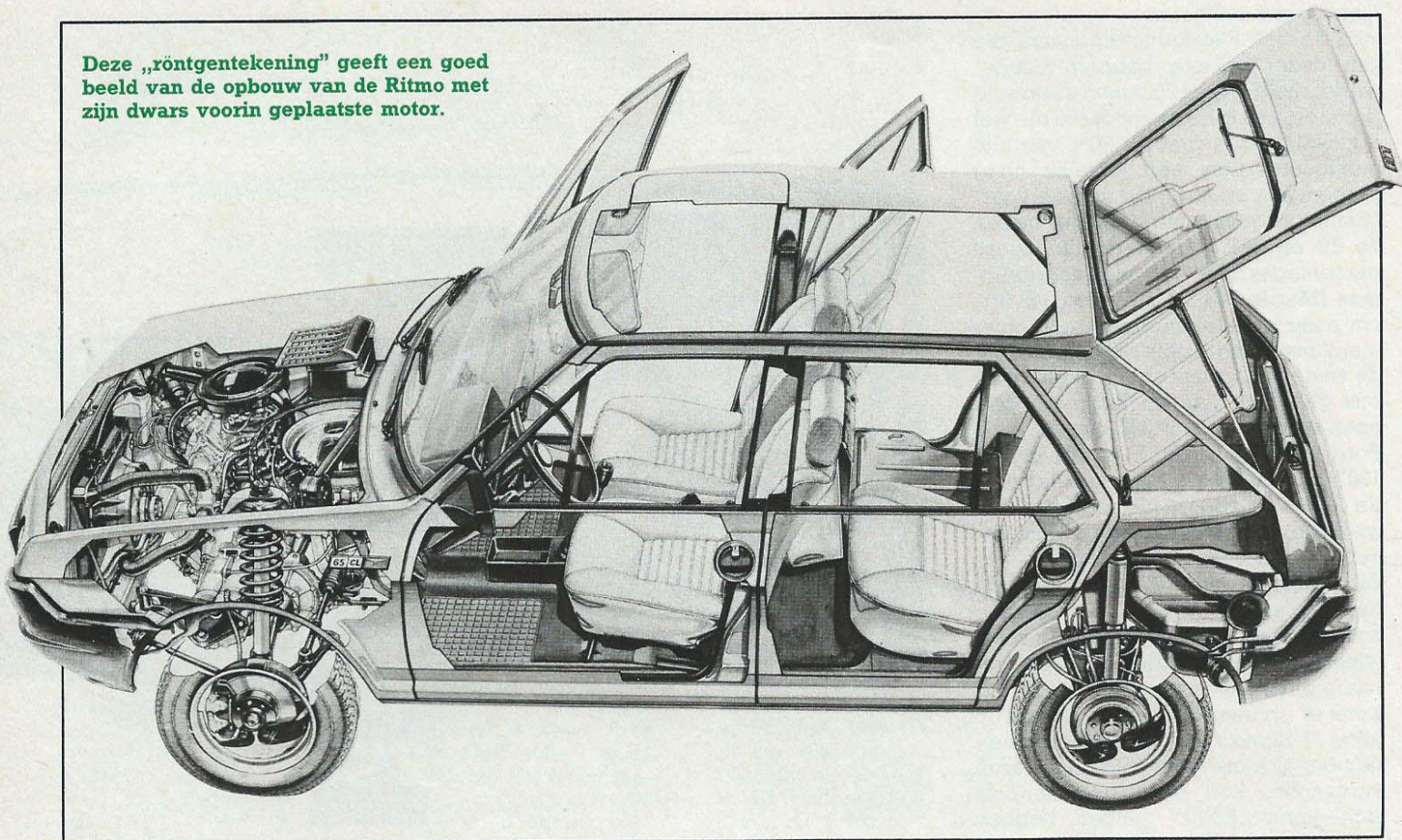
Beoordelingsstaat I

Zoals gebruikelijk bij onze auto-enquêtes is een aantal te beoordelen hoedanigheden van de Ritmo's opgenomen in twee staten. In de eerste in te vullen beoordelingsstaat was ook nu weer het oordeel van de redactie gegeven, vergezeld van een cijfer voor elke betreffende hoedanigheid van de auto. De deelnemers aan de enquête hebben

BEOORDELINGSSTAAT II

ONDERWERP	OORDEEL BESTUURDER IN%		
	Zeer goed	Redelijk goed	Slecht
Hoe is de startgewilligheid van de motor	49%	43%	8%
En hoe oordeelt u verder over de bedrijfszekerheid van deze auto	65%	31%	4%
Wat vindt u van de lakwerk-kwaliteit (dus ook roestbestendigheid)	25%	58%	17%
En wat van het chroom (of anderszins glimmende delen).	28%	64%	8%
Hoe oordeelt u over het zitcomfort voorin	59%	37%	4%
En hoe is uw oordeel over het zitcomfort achterin	43%	55%	2%
Hoe vindt u de verwarming	29%	52%	19%
En hoe kwalificeert u de ventilatiemogelijkheden	24%	57%	19%
Welke is in doorsnee uw ervaring met de dealer	58%	34%	8%

Deze „röntgentekening” geeft een goed beeld van de opbouw van de Ritmo met zijn dwars voorin geplaatste motor.



naar voren gebracht of ze een ongeveer gelijklopend oordeel hadden, of dat ze voor bepaalde hoedanigheden een hoger ofwel juist een lager cijfer gegeven zouden hebben.

De oorspronkelijke cijfers zijn aan de hand van de enquête-gegevens zonnig gecorrigeerd. Aldus is de beoordelingsstaat I ontstaan, die hierbij apart is afgedrukt. Het is een goede cijferlijst geworden, maar het puntentotaal is toch iets lager dan doorgaans bij onze enquêtes uit de bus komt.

We merken nog op, dat op geruisloosheid van de motor de Ritmo's 75 iets hoger scoorden dan de Ritmo's 65.

Beoordelingsstaat II

In de tweede beoordelingsstaat zijn ook nu weer onderwerpen opgenomen die bij een test niet of moeilijker zijn te beoordelen of waaromtrent het oordeel van de eigenaars praktisch allezeggend is.

De Ritmo-eigenaars konden voor negen te beoordelen onderwerpen de kwalificatie „zeer goed”, „redelijk goed” of „slecht” geven. Hoe dit is uitgedrukt, ziet u in de apart afgedrukte beoordelingsstaat II. We geven een kort commentaar, uitsluitend bij de

percentages „slecht”, omdat die het meest sprekend zijn, net zoals de onvoldoenden op een rapport. Bij dit commentaar is uitgegaan van de gemiddelde percentages „slecht” van een aantal enquêtes uit het recente verleden.

Op het punt startgewilligheid is de Ritmo met 8% „slecht” nogal achtergebleven bij de meeste voorgaande enquête-auto's; het gemiddelde daarvan bedroeg ongeveer 3% „slecht”.

Ook 4% „slecht” voor de bedrijfszekerheid is niet best, want doorgaans noteren we hiervoor 1 - 2% negatieve beoordelingen.

Voor de lak is 17% „slecht” vrij normaal. Weliswaar zijn van voorgaande enquête-auto's er legio beter beoordeeld, maar ook slechtere zijn diverse malen voorgekomen.

Voor het chroom (of anderszins glimmende delen) had ongeveer de helft van de Ritmo-eigenaars geen beoordeling gegeven, omdat onderdelen met chroomglans bij standaard-Ritmo's schitteren door afwezigheid. Het door 155 eigenaars wél gegeven oordeel en de hieruit resulterende 8% „slecht” laten we daarom buiten beschouwing.

De percentages „slecht” voor de zit voorin en voor de dealer (resp. 4 en 8%) kunnen we beide met één woord afhandelen: normaal.

Voor de zit achterin betekent 2% „slecht” een gunstig laag percentage, dat doorgaans niet bereikt wordt door auto's van het Ritmo-formaat.

De verwarming en ventilatie zijn er beide niet best afgekomen. Voor de ventilatie zou 7 - 13% „slecht” een normale beoordeling zijn geweest.

Dat het percentage „slecht” voor de verwarming drie tot vier keer zo hoog is uitgevallen als bij de meeste voorgaande enquête-auto's, houdt mede verband met het feit, dat er relatief veel meldingen waren van defecten aan de kachelininstallatie (zie ook onder het hoofdstuk „abnormale onkosten”).

De beoordelingsstaat II overziende kan de conclusie niet anders luiden, dan dat er nogal wat hoge percentages „slecht” op voorkomen. Op de punten van startgewilligheid, bedrijfszekerheid, verwarming en ventilatie blijven de Ritmo's duidelijk onder het gemiddelde beoordelingsniveau van voorgaande enquête-auto's.

Abnormale onkosten

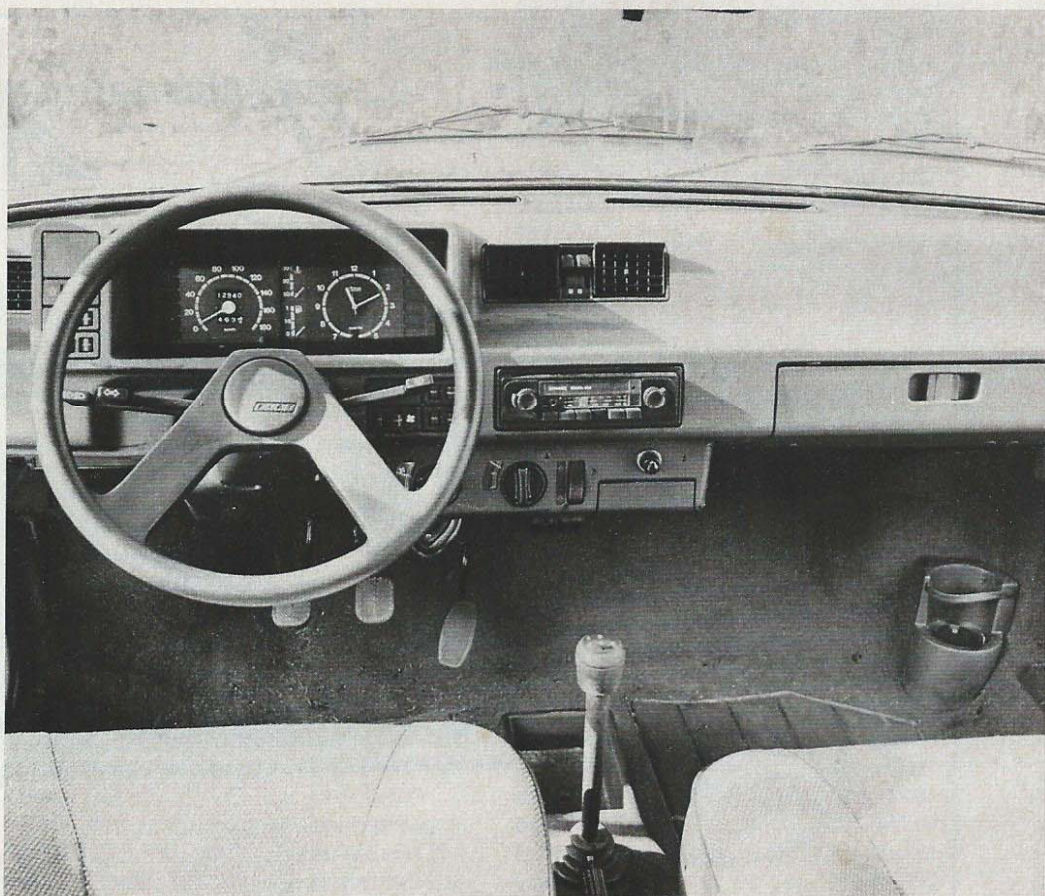
Van de 315 Fiat Ritmo-eigenaars die aan deze enquête hebben meege- werkt, meldden er 252 geen abnormale onkosten. Dit betekent dat 63 die wél opgaven; dat is precies 20% van alle geënquêteerden, een tamelijk hoog percentage, want bij de meeste voorgaande enquête-auto's lag het tussen de 13 en 18%. Aanmerkelijk lagere percentages zijn ook wel voorgekomen (Mazda 323 3,5 en Volvo 343 9%, om maar enkele voorbeelden te noemen), maar anderzijds zijn verschillende wagens nog veel ongunstiger uit de bus gekomen dan de Ritmo nu; (we noemen de Peugeot 305 met 22%, de Ford Fiesta met 23,5% en de Simca 1307/1308 met 26%). Maar hoe dan ook, de 20% wél abnormale onkosten die we nu hebben geboekt voor de Fiat Ritmo, is een vrij hoog percentage.

Dit niet zo gunstige resultaat is in de eerste plaats te wijten aan de talrijke noodzakelijke vervangingen van voorwiellagers. Niet minder dan 29 eigenaars maakten daar melding van. Dit komt er op neer dat bij ongeveer 1 op elke 11 Ritmo's van de enquête-deelnemers al eens voorwiellagers waren vervangen. Zou deze onkostenpost zich aanmerkelijk minder hebben voorgedaan, dan was de Ritmo wat de abnormale onkosten in totaal betreft zelfs vrij gunstig uit de bus gekomen.

De 63 eigenaars die abnormale onkosten vermeldden, gaven in totaal 111 onkostenposten op. Tweederde van deze onkostenposten betrof onvolkomenheden die zich hadden voorgedaan na km-stand 25.000. Motor- en transmissie-euvels zijn bij de enquêtedelnemers slechts bij uitzondering voorgekomen vóór km-stand 25.000.

Onkosten in verband met noodzakelijke reparatie of vervanging van onderdelen van het onderstel kwamen het meest voor. Ze vormden 30% van het totale aantal onkostenposten. Er waren twee noodzakelijke vervangingen van schokdempers bij en drie remreparaties; in alle andere gevallen ging het om wiellagers, die in de genoemde gevallen tweemaal zoveel na km-stand 25.000 vervangen moesten worden als vóór die stand.

De genoemde bedragen in verband met vervanging van wiellagers varieerden nogal sterk en het was daarbij dikwijls niet duidelijk of het om de lagers van beide voorwielen ging of van één wiel. We noteerden als laagste bedragen f 51,- en f 63,-, als hoogste f 284,- en f 300,-. Eén eigenaar had al



Een kijkje op het dashboard van de 65 CL. Deze heeft naast de snelheidsmeter een klokje. De brandblusserhouder (geheel rechts) behoort tot de standaarduitrusting.

enkele malen nieuwe wiellagers moesten laten monteren en dit was hem in totaal op rond f 700,- gekomen. Een ander gaf f 957,- op voor de 50.000 beurt plus de lagers van beide wielen vervangen.

Motordefecten kwamen met 21% van alle genoemde onkostenposten op de tweede plaats. Het meest (9 maal) werden genoemd een gescheurd spuitstuk of breuk van het voorste deel van de uitlaat. Koppakkingen (lek) werden ook meer dan slechts enkele malen vermeld en voorts noteerden we nog enkele klepeuvels, twee defecte benzinepompen en wat moeilijkheden met het koelsysteem (kapotte waterpomp, lekke radiator).

Voor reparaties of vervanging van die uiteenlopende motordelen werden uiteraard ook zeer uiteenlopende bedragen betaald, van f 98,- tot f 975,-. Het heeft geen zin een en ander nader te specificeren.

Delen van de elektrische installatie werden in verband met abnormale onkosten 17 maal genoemd en ze kwa-

men met 15% van alle onkostenposten op de derde plaats. Ook hier betrof het weer allerlei verschillende onderdelen die reparatie of vervanging behoeften en dit was net zo vaak vóór als na km-stand 25.000 nodig.

Meer dan slechts een enkele maal noteerden we: defecte achterlichten (nieuwe achterlichtunits nodig en natuurlijk niet slechts heel simpel defecte lampjes), sluiting in de bedrading, afgebroken massakabels en tweemaal een defect contactslot.

De genoemde bedragen lagen tussen f 50,- (tweemaal voor afgebroken massakabel) en f 450,- (voor nieuwe wisselstroomdynamo). Ook hier weer was het verder met de euvels van delen van de elektrische installatie van alles wat; en de betreffende delen werden elk op zich slechts één- of tweemaal genoemd. Het heeft daarom geen zin er verder op in te gaan.

Transmissie-euvels kwamen als vierde groep op de onkostenlijst en wel met 7% van alle genoemde onkostenposten. Het gaat hier slechts om een gering

aantal noodzakelijke reparaties en daarbij was 5 maal de koppeling in het geding. De genoemde bedragen voor reparatie lagen tussen f 400,- en f 500,-.

Andere transmissiedelen werden slechts één- of tweemaal genoemd en daarom zullen we nadere vermelding achterwege laten.

De nog resterende onkostenposten, 30 stuks in totaal, vatten we samen onder diversen.

Vijfmaal troffen we daarbij aan opgaven van dure servicebeurten; bij twee ervan was vermeld dat er bijkomende kosten in begrepen waren in verband met een reparatie en aanschaf van een nieuwe accu. Drie van de bedragen voor de servicebeurten-„sec” lagen net of ruim boven de f 500,-.

Met allerlei andere reparaties en vervangingen waren minder hoge bedragen gemoeid, maar een paar posten werden toch wel relatief veel genoemd.

Zo waren er tien opgaven van noodzakelijke reparatie van delen van de kachel; in de meeste gevallen ging het om niet goed functionerende (lekkende) of defecte kachelkranen. De genoemde bedragen lagen tussen f 60,- en f 295,-. Schadeposten door roest, met enkele keren erbij vermeld dat bijspuiten noodzakelijk was, werden door 5 enquête deelnemers genoemd. De hoogste onkostenpost die we in dit verband tegenkwamen, was f 400,-.

Rest ons in dit hoofdstuk „abnormale onkosten” nog op te merken, dat bij alle onkostenposten die meermalen werden genoemd, Ritmo's van beide typen (65 en 75) in het geding waren. Voorts waren verreweg de meeste auto's met een abnormaal hoog kosten-niveau van het modeljaar 1979. Dit houdt niet in, dat '80-er Ritmo's zich wat dit betreft beter zullen gedragen; ze waren in mindere getale bij deze enquête betrokken en nieuwere auto's zijn vanzelfsprekend ook nog minder aan reparaties toe.

Weer een Fiat?

Op de vraag of de volgende wagen weer van hetzelfde merk zal zijn, antwoordde van de geënquêteerden:

61% waarschijnlijk (of zeker) wel
17% nog niet bekend
22% waarschijnlijk geen Fiat meer

Het eerstgenoemde percentage ligt zo'n 7 - 10% lager dan dat van de meeste voorgaande auto's die onderwerp van onze enquêtes waren, terwijl het percentage „neen-zegggers” ongeveer evenveel hoger is uitgekomen. De Fiat Ritmo heeft dus relatief veel geënquêteerde eigenaars op bepaalde punten teleurgesteld. In voorgaande hoofdstukken van dit gebruikersrapport is dat al naar voren gekomen en de antwoorden op de laatste enquêtevraag verduidelijken een en ander nog.

Waarom niet weer een Fiat?

Door 28% van de geënquêteerden

werd een antwoord op deze vraag gegeven en in totaal werden 109 minpunten genoemd, waarvan

21% Veel reparaties nodig, veel kleine gebreken;
17% hoog brandstofverbruik (overwegend door eigenaars van Ritmo's 65 genoemd);
12% lak slecht (roest);
10% slechte (koud)starter;
7% slechte dealer;
6% slechte ventilatie en/of verwarming.

Andere punten werden zo weinig genoemd, dat vermelding daarvan geen zin heeft.

Slotopmerking

De minder gunstige bevindingen of oordelen van een deel van de Ritmo-eigenaars zijn in het laatste deel van dit gebruikersrapport wat meer naar voren gekomen dan positieve uitspraken. Een belangrijk pluspunt, dat bij deze enquête ook door menigeen is genoemd, mag daarom nog wel even worden herhaald. De Fiat Ritmo biedt veel auto voor het geld en ook relatief veel ruimte.

Verder hebben wij aan dit gebruikersrapport niets meer toe te voegen.

De 315 AK-lezende Ritmo-eigenaars, die de duizenden gegevens verstrekten op basis waarvan wij dit brok consumentenvoorlichting konden samenstellen, danken wij nog hartelijk voor hun medewerking.

