



AUTO

01

8 7710602-03-4007

VISIE

MULTITEST

VIJF
KLEINE
DIESELS

EXCLUSIEF:
NIEUWE
AMERIKANEN

PARIJS
MOSKOU
PARIJS
(DEEL 1)



FIAT RITMO 85 S

Het zit erop voor de Fiat Ritmo, de Italiaanse duurttestwagen bij Autovisie. Dit afsluitende bericht beginnen met de bewering dat de 50.000 kilometers probleemloos verliepen, zou onjuist zijn. Er waren momenten dat de redactie de Ritmo heeft verfoeid; de dealer heeft de auto veelvuldig op bezoek gehad en daarmee wordt niet de benzinepomp voor de garage bedoeld. Niettemin heeft de wagen ons onderweg nimmer in de steek gelaten. Een verslag van de laatste tienduizend-fase en wat daar zoal aan vooraf ging.

Die laatste periode: een achterlichtje vervangen, evenals de achterste uitlaatpot, en twee liter motorolie bijvullen. Daarmee zou het vijfde verslag zijn samengevat. Bij dat achterlichtje hoeven we niet stil te staan, bij punt twee, die uitlaat, wel. Bij een stand rond 46.000 km scheurde de pijp in het achterste deel van het uitlaatsysteem. De barst, vlak voor de achterste demper, werd even later – onderweg vanuit

België naar het redactie-adres – een break. Oorzaak: corrosie door weersinvloeden en van binnenuit condensvorming. Het motorgerucht werd van lawaai tot nog erger, maar de gescheiden uitlaatdelen bleven keurig opgehangen onder de wagen. Een eerste inspectie leerde dat dit gedurende de resterende rit zo zou blijven. Om niet te veel geluidsoverlast te veroorzaken, hou je in zo'n geval milde druk op het gaspedaal. Niet



te bruusk gasgeven, eerder overschakelen en dergelijke maatregelen helpen. Verder gingen de laatste tienduizend kilometers als vanzelfsprekend onder de wielen. De Ritmo reed lekker, geen storingen verder. Dat we nochtans in één keer twee liter olie moesten bijvullen, is wel een aantal regels waard.

Controlelampjes

In de tussenverslagen van deze lange-duurtst is eerder melding gemaakt van problemen met de controle der diverse vloeistofniveaus. Het naast de toerenteller afgebeelde silhouet van de Ritmo met daaronder de afbeelding van motor en transmissie, compleet met controle- en waarschuwinglampjes, is alleraardigst. Het vervelende is alleen

dat die dingen nogal eens loos alarm, of in 't geheel niet thuis geven. Zoals in het eerste geval het rode pijtje voor het niveau van de koelvloeistof. De desbetreffende sensor activeert dat lampje reeds als er bij wijze van spreken een paar druppels in het koelsysteem zoek zijn. Een beveiliging die dus echt op zeker ging. Maar dan de voeler onderaan de oliepeilstok. Die laat zich op merkwaardige wijze ontregelen. Als er een vuiltje op komt, reageert-ie en begint het niveaulampje te branden. Dan peil je de carterinhoud en die blijkt vervolgens voldoende te zijn. Die automatische waarschuwing, waarop men gewend raakt te vertrouwen, misleidt dus af en toe. Wat weer het gevaar met zich meebrengt dat de bestuurder het rode waarschuwingssignaal met een korrel zout gaat nemen en niet meer de moeite neemt zelf een controle uit te voeren.

De sensor is ervoor de zaak te vergemakkelijken, vieze oliehanden te voorkomen. Maar juist deze oliepeilstok kan dat niet. Want wil je hem omhoog halen, moet je eerst met de armen voor het motorblok langs tamelijk diep tasten om het contact los te nemen. Na het peilen weer hetzelfde, om de bedrading weer aan te sluiten. Nu dan die twee liter in een keer! Niets duidde erop dat de motorolie beneden peil stond. De bagageruimte werd met een paar zware voorwerpen geladen, de Ritmo hing een beetje achterover. Bij het starten van de motor — drie kwartier daarvoor was een rit van 110 km gemaakt — begon het oliepeil lampje te branden. Bij een tankstation drie kilometer verderop bleek dat er ten minste twee liter van die smerende vloeistof bij moest! En bij een carterinhoud van goed vier liter is dat veel. Het is daarom onbegrijpelijk dat de sensor niet eerder zijn waarschuwing gaf. Hoe het ook zij, hieruit blijkt zonneklaar dat eigenhandig controleren de enige geruststelling is.

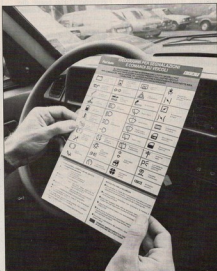
Profiepdiepte

We zitten nog steeds in die 40.000-50.000 periode, waarin verder niets bijzonders voorviel. Bij km-stand 50.029 werd een inspectie met

diagnose uitgevoerd, de motorolie ververs, de contactpunten vervangen, evenals de bougies, lucht- en oliefilter. Op de factuur werden tevens aangegevend een nieuwe ventilatorriem en twee busjes van de versnellingspoek. De distributieriem kon volgens de diagnose nog 10.000 km mee. Opmerkelijk is dat de gemeten profiepdiepte van de banden bij de 50.000 km-beurt nogal afwijkt van wat de keurmeester bij de VVAA precies vijftig kilometer 'later' noteerde. De dealer: 7,0 (links- en rechtsvoor), 6,0 (linksachter) en 5,0 (rechtsachter); de technische dienst van de VVAA: 6,2 (LV), 6,1 (RV), 4,6 (LA) en 4,5 (RA). Helaas moeten we hieruit concluderen dat de dealer met twee maten (c.q. monteurs) meet. Immers, u herinnert zich misschien dat bij de servicebeurt op km-stand 39.095 de wielen werden gewisseld voor-achter. Wel, toen vermeldde het diagnose-rapport 5,0 mm voor de linkervoorband, die toen aan dezelfde zijde achter werd gemonteerd. Tienduizend kilometers verder mat men voor datzelfde rubber omslag in eens 6,0 mm. In die tussentijd kunnen we nooit zoveel

andermans rubber van de straat hebben opgepikt. Voor de reserveband schrijft onze keuringsinstantie kortweg 'nieuw'. Klopt, hebben wij nooit gebruikt. De dealer vult in bij de 40.000-beurt: 8,5 mm. Weer die tienduizend eenheden later echter: 8,0 mm. Tja, dan kunt u zeggen wat doet het ertoe, die banden zijn nog een tijdje veilig bruikbaar, niet zeuren etc., etc. Kan zijn, maar is het niet beter om bij die meet van de profiepdiepte meer punten van de afroltrek te betrachten en van die (eventueel verschillende) uitkomsten het gemiddelde te nemen, dan luster op een enkel plaatsje in een waterafvoersleufje te prikken? Wat heeft het desbetreffende kadertje op het diagnoseformulier anders voor zin! Het wikkelen en wegen daargelaten, hebben de Pirelli's P8 zich overigens heel goed ge-

Tussen de papieren van onze Ritmo 85 S staat deze gepoliceerde kaart met (gratis!) uitleg van een aantal standaard symbolen, die een indruk geven van de hoeveelheid secundaire bedieningsorganen, controlelampjes en accessoires.



ke bereikbaarheid. Garantie o.k., maar stel dat dit zuvel daarbuiten was gevallen! Dat kost wat, vooral aan arbeidsuren.

Afsluiting

De verzachtende afsluiting 'goed, maar...' past hier niet. 'Niet goed, edoch...' eindigt misschien te vergoelijkend. Daartussenin zou de volgende conclusie moeten rangschikken.

Toen Autovisie deze Fiat Ritmo 85 Super verwierf, was zijn prijs f 19.995,-; tegenwoordig kost dit type 21.900 gulden - een lieve duit halverve. Maar in het huidige, economische gemeenplaatje, en afgezet tegen de concurrentie in zijn grootte-klasse, zou deze Fiat het nog best goed kunnen doen. Ondanks het eigen-gezichtsverlies ten gevolge van de gewijzigde, uiterlijke vormgeving (we spraken in het begin van de tekst nog van Nuova Ritmo) is

de wagen nog steeds als Ritmo voor iedereen herkenbaar, al is het verschil met de Seat Ronda op het eerste gezicht klein.

Wij hebben pech gehad met de techniek. De aflevering van de wagen was niet optimaal en als u de tussenverslagen erop doorleest, zult u ook tot de conclusie komen dat een aantal ingrepen van de dealer niet nodig zou zijn geweest, indien Autovisie een auto was toebedeeld die op een wakkere dinsdagochtend ter wereld was gekomen. Waarmee we willen zeggen dat niet de Ritmo 85 S met het kenteken JK-16-NX schuldig is aan de vele operaties in zijn redactieleven. Het had net zo goed de Auto van het Jaar kunnen overkomen als die met een zaterdagochtendkater was geassembleerd. De Ritmo zou het nog best goed kunnen doen, werd gezegd. Waarom dan? De motorprestaties zijn al kortgeslo-

ten; prima. Ruimte is eveneens ruim voldoende. Comfort krijgt een dikke plus. De mate van luxe (uitrusting) is met steellige zekerheid nog up-to-date. Want (zie tussenverslag 1) die kan nog steeds overcompleet worden genoemd. Voorbeeld is (tussenverslag 3) de verlichting: dubbele halogeen koplampen, mistachterlicht, dimstand op de dashboardverlichting, parkeerlicht, kaartleeslampje afzonderlijk van de binnenverlichting, asbakverlichting, lampjes in en op het dashboardkastje, de zich daarin bevindende pechlamp met haspel, aansluitbaar op het contact van de sigare-aansteker, verlichting van de bagageruimte en ga zo maar door. Een verlichtende greep uit het luxe pakket van de Ritmo 85 S, na alle voorheen beschreven ellende.

Die prima uitrusting van deze Fiat bijvoorbeeld, maar ook de pittige motor, het ruimte-

aanbod, de goede weglijging kan bij een potentiële klant nog de doorslag geven. De wagen is ook geenszins onaanrekkelijk qua vormgeving, al werd met de komst van de Nuova Ritmo afgeweken van de indertijd zo markante stilering. Verkoopargumenten zijn er voor deze auto nog steeds te bedenken; de klant moet het dan echter wel beter treffen dan wij.

KOSTENOVERZICHT

Brandstof (tussen km stand 20.000 en km stand 50.000, tankvol 800,45 liter à f 1,88 per liter =	f 1.518,13
km 42.131; reparatie achterlicht	f 11,66
km 46.245; vervanging achterdemper	f 227,47
km 47.884; 2 liter olie toevoegen	f 18,00
km 50.000; 50.000 km inspectieonderhoud	f 224,91
totale tussenvervalst tot km 50.000	f 1.998,28
toelaat vorige verlagen	f 5.360,55
nieuwe totaal	f 8.978,82
prijs per kilometer	18,0 cent
verbruik (super)	1 op 12,5
verbruik totale testperiode	1 op 12,5

Opmerkingen: 50.000 km heeft incl. diagnose, vervanging 2 rits en buisje versnellingspook.

Het reservewiel is achter onder de wagen bevestigd. De achterzijde van de wiemoerleuker wordt als industriële stijl gebruikt om de reservewielbevestiging los te draaien, door een opening in de opstaande rand van de bagageruimte. Eventuele bagage hoeft dus niet eerst uitgeladen te worden.

Met een paar simpele handbewegingen kan de bagageruimte worden vergroot. De achterbank (niet deelbaar) klapt naar voren, eventueel de leuning.



De halogeen koplampen voldeden gedurende de gehele test goed.

Ergenik - de tankkap was altijd maar niet de grootste moeite weer op de vulst te krijgen. Een bagageruimte zou hier welkom zijn.

Op 45.000 km brak de uitlaat vlak voor de achterste demper.



De wis-waasinstallatie op de achterruit is een nuttig accessoire gebieden, want in slechte weersomstandigheden slaat die ruit snel demt.