

LMC: gastheer voor rijtest met vernieuwde Fiat Ducatomotoren

Op uitnodiging van LMC bezocht ik de fabriek in Sassenberg om het rijgedrag van een LMC Cruiser 674 G te testen.

Vier nieuwe, geheel identieke campers, stonden kant en klaar voor deze bijzondere test. Uitgerust met de vier nieuwe Ducatomotoren en allemaal beladen tot 3400 kilogram zodat niets een eerlijk oordeel over de verschillende motoren in de weg stond. Met alle vier de LMC's heb ik op binnen- en snelwegen gereden om het gedrag van Fiat's nieuwe stokpaardjes aan de tand te voelen.

De LMC Cruiser 674 G is een echte tweepersoons camper met een lengte van bijna zeven meter. De wagen heeft een ruime zithoek, dito keuken en twee eenpersoons bedden achterin. Ook de badkamer is ruim en voldoet aan de verwachtingen in dit segment. LMC heeft zich in het bijzonder toegelegd op het bouwen van campers met gewichtbesparende materialen en heeft kwaliteit hoog in het vaandel staan. De Cruiser 674 G met een 130 pk motor weegt ledig 2760 kilogram. Omdat het AL-KO-chassis lichter is dan het breedspoorchassis van Fiat valt de keus bij LMC op het AL-KO- chassis. Bovendien bewijst de stabiliteit van een dergelijk chassis zich al jaren als beste keuze voor een camperopbouw. Tijdens de rit was de wegligging dan ook dik voor elkaar. In de campers op AL-KO chassis monteert LMC bovendien vanaf het bouwjaar 2012 standaard het AL-KO ALC (Automatic Level Controller). Dit systeem zorgt ervoor dat de rijhoogte gelijk blijft.

De Fiat Ducato is nog altijd de meest gebruikte auto in de camperindustrie. Twee van de drie campers die de fabriek verlaten zijn gebouwd op dit multitalent uit Italië. Reeds dertig jaar produceert Fiat de Ducato zodat er inmiddels 2,2 miljoen van de band zijn gerold. Ook LMC bouwt al zijn campers op basis van een Fiat Ducato. De huidige zogenaamde X250 serie, die vijf jaar geleden werd geïntroduceerd, is door Fiat motorisch gezien opgefrist. Aan de buitenzijde is er aan de Ducato niets veranderd, onder de motorkap des te meer. De noodzaak om aan de euro 5 norm te voldoen heeft Fiat er toe aangezet zijn motoren te vernieuwen.

Multijet 115 2.0 liter 115 Pk

De nieuwe 2.0 liter 115 pk motor is een kanjer, die in het verkeer prima mee kan. De machine is lekker fel en presteert boven verwachting op de binnenwegen rondom Sassenberg. Jammer dat hier een vijfversnellingsbak is gemonteerd

waardoor er bij een snelheid van 100 km/u veel geluid vanonder de motorkap komt. De motor maakt dan 2500 omwentelingen per minuut. Gemiddeld verbruik 9,9 liter per 100 km dus lekker zuinig ten opzichte van zijn voorganger de 2.2 die 100 PK leverde.

Multijet 130 2.3 liter 130 Pk

De 2.3 liter 130 pk motor is onveranderd. Deze motor wordt bij 75 procent van de campers toegepast. Alleen zijn er andere injectoren gemonteerd die met een werkdruk van 1800 bar - dat is 200 bar meer dan voorheen - de brandstof in de motor verstuiven. Bij 70 kilometer per uur in de zesde versnelling, een snelheid die op veel plaatsen in Duitsland het maximum is, vraagt de motor wel om terug te schakelen naar vijf. Verbruik van de 130 is 10,4 liter per 100 km.

Multijet 150 2.3 liter 148 PK

De 2.3 liter 150 pk motor is nieuw en levert meer vermogen bij een lager toerental dan de 130 pk. Met deze motor is het wel mogelijk om in de zesde versnelling te blijven rijden bij 70 km/u. De kracht zit meer onderin zodat deze motor meer geschikt is voor de luie camperaar die graag minder schakelt. De LMC met deze motor reed zeer soepel. Gemiddeld verbruik van de 150 is 10.7 liter per 100 kilometer.

Multijet 180 3.0 liter 177 Pk

Dan de 3.0 liter 180 pk motor. Deze 180 is ook verkrijgbaar met een automatische zesversnellingsbak. Met een dergelijk uitgeruste LMC op pad te gaan is het summum. Wat een vermogen! Een maximum koppel van 400 Nm bij 1400 toeren. Trap je het gaspedaal in dan voel je de power uit de motor springen en gaat de camper er als een pijl vandoor. Zelfs als objectief journalist moet je oppassen niet al te lyrisch te worden. Het gemiddeld verbruik van de 180 is 10.7 liter per 100 kilometer.

Op het spatbord aan de rechterzijde van de cabine is te zien welk soort motor onder de motorkap zit. Bij de 180 is de grille versierd met een plaatje waarop in rode letters "power" staat. Verder zie je aan de buiten- en binnenzijde geen verschil. Ook het dashboard heeft een facelift ondergaan en is zodoende weer helemaal "up to date". De zichtbare verandering in de cabine zit bij de middenconsole. Deze is in drie uitvoeringen leverbaar: „basic“ in zwart, „wood“ met een inleg van walnoten hout en „techno“ met aluminium accenten. De „basic“ is standaard, de anderen zijn als optie verkrijgbaar en kosten rond de € 250.

Technische bijzonderheden:

Multijet 115 levert 115 pk/85 kW en een koppel van 280 Nm bij 1500 toeren.

Multijet 130 levert 130 pk/96 kW en een koppel van 320 Nm bij 1800 toeren.

Multijet 150 levert 148 pk/109 kW en een koppel van 350 Nm bij 1500 toeren.

Multijet 180 levert 177 pk/130 kW en een koppel van 400 Nm bij 1400 toeren.

De verbruikcijfers zijn beschikbaar gesteld door de collega's van ProMobil