



Dennis van 't Kruis
14 november 2007

© Rijtesten.nl

Mi Amore

Volkswagen is ermee begonnen. In 1998 bracht het Duitse merk een retro auto op de markt die een eerbetoon moest zijn aan de aloude Kever. De New Beetle leek een beetje op zijn voorvader, maar meer dan een lichte gelijkenis qua vorm was het niet. De auto had een volledig andere inslag, doelgroep en prijsklasse. BMW vond dit een goed idee, richtte een nieuw merk met een oude naam op en kwam in 2001 met de MINI. Deze auto lag al veel dichterbij zijn voorganger, maar ook bij deze auto lag de prijs - omgerekend naar hedendaagse maatstaven - veel hoger dan bij originele model. Fiat geeft deze maand haar antwoord op deze retro mode in de vorm van de nieuwe Fiat 500.



Nu al een succes

Op papier is de 500 gericht op een vergelijkbaar koperspubliek dat de auto in de jaren vijftig van de vorige eeuw kocht. De nieuweling is ook gericht op de onderzijde van de markt, maar is tegelijk bedoeld voor mensen die iets meer kunnen en willen uitgeven voor het design. Retro modellen worden vaak gewaardeerd door de autorijders en daar zijn de verkoopcijfers dan ook naar. Door het succes van de 500 kun je er bijna vanuit gaan dat meer autofabrikanten met een eigen lofzang op hun verleden gaan komen, want succes lijkt immers verzekerd. Alleen al in het eerste weekend dat hij in de Italiaanse showroom stond, werden er al 46.000 proefritten gemaakt. In heel Europa werden al 100.000 500's besteld. Fiat ging oorspronkelijk uit van 120.000 auto per jaar, maar er wordt inmiddels al gesproken over 190.000.

Ondanks het feit dat de nieuwe 500 op oude leest is geschoeid, heeft hij toch eenzelfde



Fiat 500 1.4 16v Sport

transformatie doorgemaakt als de New Beetle. Bij de oude 500 zat de motor achterin, om zo de voorste inzittenden meer beenruimte te bieden. Dat was ook de reden waarom het in die tijd zo'n ruimtewondertje was. De nieuweling heeft zijn motor voorin zitten en wordt op de voorwielen aangedreven. Deze configuratie was voor de Kever-puristen reden genoeg om flink af te geven op de New Beetle. Bij de 500 zijn er nog maar weinig wanklanken te horen geweest. In tegendeel zelfs; bijna iedereen is dolenthousiast. We hebben de auto wel horen omschrijven als een mix van een Micra (voorzijde) en een Mini (achterzijde), maar verder dan een gelijkenis van de achterlichten komen we zelf niet. Stylistisch is de 500 zeer geslaagd. De body en het onderstel van de Fiat staan in de juiste verhouding. En profil en op afstand zou je de nieuweling kunnen verwarren met het origineel. Op de testroute viel de hoeveelheid bekijks op die dit kleine autootje trok bij het andere verkeer en ook tijdens de fotosessie kreeg de auto de aandacht van toevallige passanten.

Het is bijna onvoorstelbaar hoeveel keuzemogelijkheden je als koper hebt als je voor de aankoop van de 500 staat. Als je met de online car-configurator een auto probeert samen te stellen, dan ben je wel even bezig. Er zijn namelijk zoveel opties, dat er uiteindelijk 549.936 combinatiemogelijkheden zijn. Van de lakkleur en motorisering tot de kleur van de sleutel, dit alles kun je alvast op papier zetten, zodat het bezoek aan de Fiatdealer wordt vergemakkelijkt. Jammer genoeg vertelt deze configurator niet wat de gekozen combinatie gaat kosten. Dat zou dan nog wel eens een onplezierige verrassing kunnen zijn, want de 500 is niet goedkoop. In dat opzicht plaats hij zichzelf een beetje boven zijn directe concurrentie. De instapper is redelijk geprijsd en staat voor € 11.500 in de showroom. Daarvoor krijg je de 1.2 Naked, een basisauto die wel enkele zaken zoals stuurbevestiging, in kleur gespoten bumpers en een aantal belangrijke veiligheidssystemen meekrijgt, maar daarentegen bijvoorbeeld geen radio heeft. Er zijn in totaal vier uitrustingsniveaus; naast de Naked heb je nog de Pop, de Lounge en de Sport. Die zwarte auto op de foto's is er een met dat laatste pakket. De auto heeft een vanafprijs van € 16.995. De Sport heeft een goedgevulde optielijst. Op de testauto zijn daar nog een aantal lekkernijen aan toegevoegd zoals de 16 inch velgen met diamant afwerking, de mistlampen en natuurlijk de rode decorstrip op de flanken. Naast de 1.4 in dit verhaal zijn er nog twee motoren leverbaar. De 1.2 met 69

Fiat 500 1.4 16v Sport

pk en de 1.3 Multijet diesel met 75 pk. De diesels zijn overigens fors duurder en beginnen vanaf € 17.495.



© Rijtesten.nl

Premiumgevoel

De 500 heeft van binnen een luxueuze uitstraling. Opvallend is de hooggeplaatste versnellingspook, zoals we die ook uit andere Fiats kennen. Op de middenconsole bevinden zich drie knoppen net onder de radio. De meeste linkse van die knoppen is een sportknop. Net als in de Opel Astra en vast nog een aantal andere auto's kun je het onderstel en het motorkarakter met een druk op de knop veranderen. Het interieur van de testauto is voorzien van een prachtige combinatie van zwart kunststof en bruin leer. En dit is slecht een van de tien keuzemogelijkheden. Deze combinatie maakt het geheel wat donker, maar ademt tegelijkertijd ook een bepaalde luxe uit. Het kunststof paneel dat over de gehele breedte van het dashboard loopt is altijd in de kleur van de



Fiat 500 1.4 16v Sport

buitenzijde van de auto. Dat is bij deze zwarte auto best mooi, maar er zullen vast kleuren bij zijn, waarbij het er minder gunstig uitziet. Door de prima afwerking en leuke kleurkeuze heeft de 500 zeker wel een premium uitstraling.

Het stuur en de knop van de versnellingspook zijn beiden lekker dik. De stoel en de zitpositie zijn goed, maar wel erg hoog. De stoel kan omlaag gezet worden maar de hendel die een dergelijke functie vervult laat zich moeilijk vinden. Het zicht over de rechterschouder is ook ietwat beperkt, dat komt vooral door de forse C-stijl en het kleine zijraam. Over je linkerschouder kijk je in eerste instantie tegen de B-stijl aan. En dan de achterbank. Als je bent aangewezen om daar plaats te nemen denk je dat de beenruimte nooit voldoende kan zijn. De ruimte tussen de voorstoelen en de achterbank is namelijk erg beperkt. Toch blijkt het mee te vallen, want omdat je de voorstoel naar voren schuift, ontstaat er een doorgang die groot genoeg is. Als de stoel vervolgens weer in de normale stand wordt gezet, zul je niet veel bewegingsruimte hebben, maar je zit zeker niet klem. Als je de lichte achterklep opent dan ontwaart daar een ruim ogende kofferruimte. Dit deel van de auto lijkt groter dan het is, meer dan 185 liter meet de kofferruimte namelijk niet. Nadat je de achterbank hebt neergeklapt heb je 610 liter tot je beschikking.



Tegendruk

De specificaties doen grote beloftes. In de testauto ligt dezelfde motor als in de snelste Panda. Zijn 100 pk bij 6.000 tpm en 131 Nm bij 4.350 tpm zijn goed voor een acceleratietijd van 10,5s. De Panda doet het Ã©Ã©n seconde sneller. Onderweg naar de honderd kilometer per uur voel je een tegendruk alsof de motor zich door een weerstand moet drukken. Tegelijkertijd klinkt de motor erg rauw en lijkt de acceleratie niet erg snel te voltrekken. We denken en hopen dat dit exemplarisch is en dat de oorzaak in zijn nieuwigheid ligt. Een automotor heeft over het algemeen langer dan 950 kilometer nodig om los te komen. Het wordt al iets beter als je de sportknop aanzet. Het geluid dat geproduceerd wordt klinkt dan ronder en de weerstand lijkt verdwenen. Er is ook verschil voelbaar als op het vlak van veercomfort tussen de beide standen van de sportknop. Maar dat is slechts een nuance-verschil tussen redelijk comfortabel en minder comfortabel. De uitlaat laat wel al een sportief geluid horen. Even het gas

Fiat 500 1.4 16v Sport

loslaten en je hoort de uitlaat zacht naploffen.

Er zit veel gevoel in de bedieningsorganen. Onder andere het koppelingspedaal en de stuurbekrachtiging laten het nodige werk over aan de bestuurder. De koppeling grijpt ook hoog aan. Dit zijn zaken die na gewenning al veel minder zullen opvallen, de iets zwaardere besturing zal zeker tijdens een sportieve rit gewaardeerd worden. Het zorgt ervoor dat je de auto met veel gevoel door de bochten kunt laveren. Een groot pluspunt is de zesde versnelling. Het is geen vanzelfsprekendheid dat een 1.4 voorzien is van die meer dan vijf versnellingen, toch zijn er legio motoren te bedenken die er hun voordeel mee kunnen doen. In de 500 brengt de rust in het interieur tijdens de hogere snelheden. Opvallend is trouwens dat dit kleine autootje zich prima op zijn gemak voelt op de snelweg. Dat komt natuurlijk mede door die zesde versnelling. Het lijkt ons niet ondenkbaar dat de dieselversie prima geschikt zal zijn voor veel langeafstandswerk.



Ongeduldig



Fiat 500 1.4 16v Sport

De 500 gaat een zonnige toekomst tegemoet. Gezien het aantal bestellingen en de overweldigende reactie van het koperspubliek kan dat bijna niet anders. Ook in Nederland waren er veel ongeduldigen, die bijna € 25.000 hebben betaald voor hun nieuwe auto. Als ze nog even geduld hadden gehad, dan waren ze flink goedkoper uitgeweest, maar de prijs was kennelijk geen probleem. Deze auto wint sowieso moeiteloos de verkiezing voor de leukste auto van het jaar. Voor de beste van het jaar zijn er toch wel een paar kritiekpuntjes en dan doelen we vooral op de ruimte achterin.

Het interieur heeft in de geteste uitvoering een hoog premiumgehalte, je kunt deze auto luxer maken dan al zijn concurrenten bij elkaar. Maar voor dat premiumgevoel mag je ook iets meer dan gemiddeld voor een auto van gelijke grootte neertellen. Dat kun je voorkomen door de basisuitvoering te nemen, maar dan heb je weer niet erg veel extra's. Er is in het laatste jaar een gigantische hype ontstaan en daardoor is er een zeer hoog verwachtingspatroon ontstaan. En ondanks de kritiekpuntjes voldoet hij daar toch aan.

Plus

- + Prima rijeigenschappen
- + Zesde versnelling
- + Sportmodus

Min

- Beenuimte achterin
- Beperkte bergruimte
- Stoelverstelling