

Kubisme

Het Kubisme is een kunststroming die zich kenmerkt door zijn hoekigheid en de strijd met het perspectief. De stroming was aan het begin van de vorige eeuw een soort tegenreactie op oppervlakkige en zinnenstrelende stromingen als Academisme en Impressionisme. Het is niet alleen de naam die de Fiat Qubo raakvlakken brengt met de term Kubisme. Ondanks het feit dat we hier met een gebruiksvoorwerp hebben te maken in plaats van een kunstvoorwerp, zijn er opvallend veel parallellen te trekken.



Onconventionele vormen

In het segment van de ludospaces – hoge, ruime personenauto's die veelal gebaseerd zijn op een bestelwagen – is het ontwerp van de auto vaak ondergeschikt aan de praktische bruikbaarheid. Toch lijkt er bij de Qubo meer dan bij andere ludospaces aandacht gegeven te zijn aan een uniek uiterlijk. De Qubo is onlosmakelijk verbonden met de Fiorino – en de Nemo en Bipper van respectievelijk Citroën en Peugeot –, maar is op meerdere punten aangepakt, waardoor de Qubo een eigen look krijgt.



Geen standaardvormgeving in het ludospace-segment

De kunststof bumperpartij is nu in kleur gespoten en behelst een grote, zwarte grille en andere mistlampen. Deze komt daardoor minder plomp over dan op de Fiorino, maar nog steeds is de voorbumper erg opzichtig. Na de b-stijl wordt het verschil natuurlijk nog groter door de raampartijen met hun opvallende, oplopende onderkant. Uiteraard is de Qubo aan beide zijden voorzien van een schuifdeur, waar de bestelvariant standaard maar één schuifdeur heeft. Ook de achterklep verschilt in grote mate. In plaats van twee deurtjes heeft de Qubo een grote klep die aan de dakrand scharniert. Het enorme vlak dat deze klep bevat wordt gebroken door een horizontale, donkere band met de typeaanduiding, daarnaast wordt het Fiatlogo letterlijk in het middelpunt van design geplaatst met een cirkelvormig reliëf rond het logo.

Het design maakt veel tongen los. Net zoals het Kubisme dat deed en doet. Het lijnenspel is vaak juist

niet het verwachte. Een bumper die te zwaar lijkt voor de rest van het ontwerp, de raamlijnen die oplopen en een soort perspectief suggereren zijn niet conventioneel en al helemaal niet binnen de klasse waar het praktische gedeelte het altijd wint van het esthetische.

Geen opsmuk

Het Kubisme werd niet alleen gekenmerkt door het soms absurde lijnenspel. De hele stroming was een tegenreactie op uiterlijk vertoon en een soort schone schijn binnen de toen heersende kunstopvattingen. Juist dat gedeelte zien we aan de binnenkant van de Qubo terug. Geen opsmuk en nodeloze toevoegingen, maar heel basic. What you see is what you get. Duidelijke knoppen en bedieningen die geen uitleg behoeven, of het moet zijn dat de aan-/uitknop van de airconditioning een zoektocht vergt, maar die blijkt bediend te kunnen worden door het indrukken



Gewoon duidelijk en doeltreffend

van de ventilatorknop. Het enige dat wellicht onder luxe toevoegingen geschaard kan worden, is de aanwezigheid van bekende Blue&Me-systeem van Fiat. Bluetooth telefonie, audio met MP3-mogelijkheden, een USB-aansluiting en spraakbediening zijn geen alledaags goed in deze klasse. De gebruikte materialen passen goed bij het karakter van de auto. Geen uitzonderlijke kwaliteit, maar gewoon goed. De afwerking is niet overall even verfijnd, dat komt met name uit op overgangen tussen verschillende materialen, zoals bij de radio.

In de Qubo heb je een vrij hoge zitpositie. Met de versnellingspook hoog tegen de middenconsole is het interieur daar op gebouwd. Ook de pedalen staan vrij hoog en dat vergt gewenning. Het hoge aangrijpingspunt zorgt er bij lui rijgedrag voor dat je wel eens onbedoeld tussengas geeft. De stoelen voorzien uiteraard ook in een hoge zit. Ze zitten best aardig, al heb je op de lange ritten toch sneller dan gemiddeld last van een vermoeide onderrug. Het feit dat je op een vrij vlakke stoel een beetje 'op de bok' zit, heeft hier ongetwijfeld mee te maken. De bekleding van de stoelen stemt ons zeer tevreden, een frisse combinatie van zwarte en grijze stof geven de zitplaatsen een moderne aanblik. De ruimte voorin is zeer royaal. Zelfs met de hoge zit is het dak nog niet in de buurt van onze kruin en met de grote glazen vlakken voor en opzij krijg je een ruime sfeer. Daarom valt het gebrek aan zich achter de b-stijl zo op. Je kan met de toelopende zijruiten en het getinte glas zelfs spreken van een heuse dode hoek. Zo lijkt het of het praktische nut toch het onderspit heeft gedolven onder een designuitspatting.

Op de achterbank zelf is ruimte genoeg voorradig. Benen en hoofd komen niet in het gedrang en daarbij is de instap naar de achterbank zeer aangenaam door de schuifdeuren aan beide zijden. Met een handomdraai is de bank in twee delen plat te leggen en ontstaat een flinke laadruimte van maar liefst 2.500 liter. Met de bank in positie blijft daar nog 330 liter van over. Dat is veel minder dan auto's die je op het eerste oog als concurrenten zou aanmerken, zoals de Berlingo, Partner en Kangoo, maar een nadere bestudering leert dat al deze auto's zo'n 30 cm langer zijn en tevens een leuke cent duurder.

Stabiele wegligging

Wanneer de eerste meters gereden zijn is al vrij snel duidelijk dat de Qubo geen snelheidswonder is, maar daar is op zich natuurlijk niks mis mee. Als een rustige rijstijl bij je past, zal je aan de 73 pk benzinemotor die in de testauto zat genoeg hebben. Zowel binnen de bebouwde kom als op de snelweg doet de krachtbron zijn werk prima, al houdt het niet over. En dat laatste merk je op het moment dat bijvoorbeeld een inhaalactie gewenst is. Je zal dan echt één of twee tandjes terug moeten, om – flink op toeren – de auto tot een acceptabele versnelling te bewegen. In dat



Geen snelheidsmonster, wel een volwassen wegligging

soort gevallen wenste je iets meer reserve te hebben op het gebied van vermogen. Normaal gesproken beveel je in zo'n geval een sterkere motor aan, maar daar schuilt toch een behoorlijk manco van de Qubo. Deze 1.4 achtklepper is de enige benzinemotor die leverbaar is. Er is alleen nog een 1.3 diesel te bestellen die ook slechts 75 pk levert, al heeft deze natuurlijk wel weer een flink hoger koppel. Fiat heeft genoeg mooie motoren in het schap liggen en het is te hopen dat er een ruimere keus voor handen komt in de toekomst. Een automaat zou bij een sterkere motor eveneens een welkome toevoeging zijn in de optielijst. Het zou de Qubo zeker een stuk aantrekkelijker maken.

De bediening van de pedalen en de besturing is vrij licht. Het past perfect in het licht van een praktische auto die zich toespitst op het probleemloos vervoeren van A naar B. Opvallend en lovenswaardig is de stabiele wegligging bij het bochtenwerk. Een koetswerk van maar liefst 1,74 m hoog, wat ook nog eens een flink oppervlak beslaat, is bedoeld om te gaan hellen wanneer het wat harder door een bocht moet, maar dat blijft heel goed binnen de perken. Het beproefde Grande Punto-onderstel heeft hierin een dikke vinger in de pap en dat zegt genoeg. In het geval van behoorlijke wind gaat de hoogte de auto parten spelen. Vooral bij zijwaartse rukwinden moet je behoorlijk corrigeren en is het gemoedelijke karakter van de Qubo zoek.

Bij een lichte motor verwacht je een dito verbruik. Helaas is dat niet het geval. Het C-label is al een kleine tegenvaller in combinatie met slechts 73 pk, maar de praktijk is zelfs nog iets minder zonnig. De fabrieksopgave van 7,0 liter per 100 km was niet te halen. Met 8,4 liter zat we er zelfs ruim boven. Ok, de weersomstandigheden met kou en af en toe flinke wind waren niet optimaal, maar een lichte motor schept zo zijn verwachtingen. Het zou ons zelfs niet verbazen als het mogelijk zou zijn om met een sterkere motor een beter verbruik uit te halen. Juist het ontbreken van wat reserve op het vermogen kan hier debet aan zijn.

No-nonsense

Il Cubo doet zijn naam eer aan als het gaat om ruimte. Royale mogelijkheden op een compacte wielbasis. Dit type auto's valt in de categorie no-nonsense en daar voldoet de Qubo duidelijk aan. In die zin komt de auto in tijden van economische tegenspoed precies op het goede moment. Het is de perfecte tegenreactie op 'the sky is the limit', zoals het Kubisme dat in zijn eigen era deed. Dat de auto daarmee niet de dertiende in het dozijn hoeft te zijn, toont het uiterlijk aan. Eigenzinnige vormgeving maakt dat de Qubo een herkenbaar eigen gezicht heeft



in een klasse waar het risico groot is om te veel op elkaar te gaan lijken.

Qua concurrentie lijkt de auto - zoals eerder gezegd - makkelijker te plaatsen dan hij is. De bekende ludospaces zijn allemaal groter. Dat lijkt in het nadeel van de Qubo, maar Fiat heeft natuurlijk de Doblò nog als groter alternatief. Het feit meegenomen dat de Qubo goedkoper is dan al die andere ludospaces maakt duidelijk dat er wel degelijk een bestaansrecht is voor de Qubo. De gereden Dynamic-uitvoering komt inclusief de opties op 18.695 euro, maar voor ruim 4000 euro minder is er al een Qubo op naam te zetten.

Het Kubisme werd in het begin verguist en gezien als het werk van enkele losgeslagen kunstenaars. Tegenwoordig ziet met het als één van de vier belangrijke kunststromingen. Wellicht is dat het voorland van de Qubo. De reacties zijn erg divers, maar de introductie kon niet beter getimed worden. Wie zal het zeggen hoe we de Qubo over een paar jaar zien?

Plus

- + Ruim
- + Stabiele wegligging
- + Value for money

Min

- Dode hoek
- Motorenaanbod
- Verbruik