



Wilbert Huls
26 oktober 2010

© Rijtesten.nl

Twée poten

Wij mensen beschouwen ons ras als het intelligentste op aarde. Een van de dingen die de mens volgens de evolutieleer ontwikkeld heeft, is het lopen op twee poten dan wel benen. Onder autoliefhebbers heerst echter het beeld: hoe meer poten - lees cilinders - hoe beter. Deze ontwikkelingen rond downsizing worden dan ook met enige argwaan gevolgd. Het is tegenwoordig geen vreemd gegeven meer als de sportiefste uitvoering van een compacte middenklasser met een 'gewone' viercilinder wordt uitgerust. Fiat spant nu echter de kroon door de al lang dood gewaande tweecilinder nieuw leven in te blazen.



© Rijtesten.nl

Op en top retro

Fiat gaat hiermee weer terug naar haar roots, want de eerste 500 werd ook geleverd met een tweecilinder, al spreken we dan wel over ruim een halve eeuw geleden. In die zin was er natuurlijk geen model meer geschikt als verpakking voor de tweecilinder, aangezien andere iconen als de Trabant en 2CV nooit gereïncarneerd zijn. Op en top retro dus, maar bij voorbaat roept het natuurlijk wel vragen op met betrekking tot motorgeluid en prestaties. Bij de eerste keer starten slaat de schrik met betrekking tot het geluid wel even om het hart. Dat valt niet mee. Zeker met een koude motor broemt het blokje er lustig op los en heb je het gevoel dat omstanders je zullen nastaren om te kijken wat er met de auto loos is. Zoals zo vaak wen je op den duur aan onhebbelijkheden en dat is niet anders met het motorgeluid. Je moet zelfs oppassen dat je het authentieke karakter van het geluid niet gaat appreciëren. Zeker dan is het geluid minder storend aanwezig, al betekent dat natuurlijk niet dat het volume in

absolute zin minder wordt.



© Rijtesten.nl

Geen slappe hap

Dan is vraag twee natuurlijk hoe het zit met de prestaties. Daar kunnen we clip en klaar over zijn, die zijn voortreffelijk voor zo'n blokje. Met behulp van een turbo wordt er maar liefst 85 pk uit het volume van een halve frisdrankfles geperst en dat is op papier natuurlijk meer dan voldoende voor een compacte karretje. In de praktijk blijkt dit niet anders. Je snort makkelijk mee in het verkeer, maar je kunt in het geval van haast ook prima de linkerbaan aanhouden. Wel is het voor wat meer levendigheid aan te bevelen om het toerental wat hoger te houden en de schakelindicator daarbij dus te negeren. Al zul je op een gegeven moment wel moeten schakelen, want ondanks dat de tellerplaat het rode toereengebied bij 6.000 toeren laat beginnen, grijpt de begrenzer net daarvoor al in. Het is natuurlijk niet economisch, maar qua levendigheid zou je het blokje het

Fiat 500C Twinair 85 Lounge

liefst steeds tussen de 3.000 en 6.000 toeren per minuut willen houden. Juist omdat de auto zich qua sturen en wegligging leent voor een actieve rijstijl is het af en toe heerlijk om de gang er een beetje in te houden. Wat dat betreft is de Cinquecento absoluut niet een standaard stadsautootje met een soft handling, dat heeft Fiat goed voor elkaar.



Eco-modus

Ga je de instructies van de schakelindicator wel volgen, dan zal je bij normaal rijgedrag haast niet boven de 2.000 toeren per minuut uitkomen, wat direct een heel ander gevoel met zich meebrengt. In dat toerengebied lijkt de auto juist kracht te ontberen en komen geluiden en met name trillingen sterker naar voren. De resonanties zijn dan hinderlijk voelbaar in zowel pedalen als stuur. In het geval van een ingeschakelde eco-modus is het zelfs zo erg dat je het gevoel hebt dat de motor haast af moet gaan slaan, al moet wel gezegd worden dat dat uiteindelijk niet gebeurt. Maar laten we eerlijk

Fiat 500C Twinair 85 Lounge

zijn, iedereen die het oude rijden gewend is, heeft gevoelsmatig vaak al iets tegen de schakeladviezen, maar 50 rijden in zijn vijf met een tweecilinder is het wel het summum van tegen je gevoel in. De auto lijkt tegen te sputteren op alle fronten, al blijft de beweging gewoon constant. Mocht je echter weer willen accelereren en daar niet een eeuwigheid voor willen uittrekken, dan zorgt twee verzetten terugschakelen ervoor dat je vlotjes weer kan versnellen.



Onhaalbaar

Het doel van downsizing is natuurlijk terugbrenging van verbruik en bijbehorende uitstoot. De opgaves van Fiat liegen er niet om, met een gemiddeld verbruik van slechts 4,1 liter per 100 gereden kilometer. Dat klinkt goed, maar helaas veel te goed. Met een beetje inspanning en je eigen wensen op het tweede plan zetten is over het algemeen bij veel modellen het opgegeven verbruik wel enigszins te benaderen, maar de beste

Fiat 500C Twinair 85 Lounge

poging kwam nu uit op een gemiddelde van 5,4 liter. Dat is al een aardig gat en die wordt alleen maar groter wanneer de eco-modus uitgezet wordt en je wat minder oplet. Schrikbarende verbruikscijfers richting 7 liter zijn dan niet van de lucht. Wat met name opvalt voor een stadsautootje is dat je de buitenwegen echt nodig hebt om je gemiddeldes te drukken. Dat is natuurlijk altijd wel zo, maar het lijkt bij dit tweepittertje nog wel sterker dan anders.



Keuzes maken

Welke concessies wil je doen ten aanzien van zuinig rijden, is het eeuwige dilemma. Bij dit Rugzakje is het gelukkig geen futloos motortje, maar zou je het eerder in de resonanties of eventueel het geluid moeten zoeken. Echter blijkt in de praktijk dat het nog helemaal niet zoveel winst oplevert als beloofd en dat is jammer, want daar was het met de introductie van dit blokje natuurlijk vooral om te doen. Prijstechnisch zijn de



Fiat 500C Twinair 85 Lounge

belastingvoordelen natuurlijk wel interessant, maar evengoed komt de totaalprijs van dit autootje nog over de twintig mille. En dan gaan als autoliefhebber onze ogen onwillekeurig toch naar de prijslijst van de Abarth 500 die bij maar een fractie meer beginnen en dan nemen we het niet te openen dakje en de wegenbelasting graag voor lief. Dat autootje kent namelijk dezelfde pluspunten als het gaat om aaibaarheidsfactor en uitrusting, maar doet er op het gebied van prestaties en handling nog een dikke schep bovenop.

Voor een uitgebreidere beschrijving van de 500C verwijzen we naar onze eerdere test.

Plus

- + Echt retro
- + Prima prestaties
- + Prettige handling

Min

- Resonanties
- Niet zo zuinig
- Prijzig