



Dennis van 't Kruis
27 juli 2005

Intro

Toen de Lupo werd geïntroduceerd, werd in de reclame™s gesuggereerd dat de auto aanvoelde als een veel grotere auto. De acteurs in die spotjes durfde met de Lupo niet door een smalle doorgang te rijden, waar een vrachtwagen wel doorheen paste. Wel nu, de Lupo wordt vervangen door de Fox, en die is fors groter. Die acteur zal nu wel het idee hebben, dat hij met een vrachtwagen rijdt.



Het exterieur

De buitenkant, Ja... dat is eigenlijk wel een klein minpuntje van de Fox. Het is jammer dat Volkswagen het niet heeft gezocht in wat leukere vormen. De andere kant van de medaille is natuurlijk weer wel, dat door de sobere lijnen van de koets, de binnenruimte een groot pluspunt is geworden. De Fox is in ieder geval geen koppendraaier en zal niet snel een favoriet van de jeugdige bestuurders worden. Bij de dealer zag ik meerdere exemplaren van de Fox staan in verschillende kleuren, en daarbij viel op dat vooral de donkere kleuren goed staan. Ook het toevoegen van lichtmetalen velgen draagt bij aan een iets beter uiterlijk. De basisprijs van de Fox 1.2 is â,- 9.995,- en daarvoor krijg je een voldoende uitgeruste auto. Alle belangrijke zaken die een moderne auto nodig heeft zitten er op. ABS is wel aanwezig, maar naar een stuurhulp, moet je in de

Volkswagen Fox 1.4 Trendline

basisversie zoeken. Daarvoor moet je â,- 560,- bijbetalen. En dan ben je dus door de psychologische grens van 10 ruggen heen. Nou was dat evengoed wel gebeurd, want ook als je opteert voor de goedkoopste versie, moet je evengoed de afleveringskosten betalen., en dat is in totaal â,- 634,45. Maar uit ervaring weet ik dat die kostenpost weleens wordt weggestreept. Voor de vanaf prijs van â,- 14,995,- krijg je de 1.4 TDi. De testauto die voorzien van meerdere opties komt op een bedrag van â,- 14.065,-. Maar dat is dan wel exclusief de gemonteerde radio.



Het interieur

Het valt direct op, op het moment dat je in de Fox stapt. De binnenruimte is gigantisch voor een auto uit deze klasse. Goed zittende stoelen die gezien de rijeigenschappen

voldoende steun bieden, alleen hadden de zittingen wel iets langer mogen zijn, Het dashboard is duidelijk gemaakt van een ander soort kunststof, dan die bij andere Volkswagen™s gebruikelijk is. Het dashboard spiegelt zich qua design een beetje aan die van de New Beetle. Met name door de overkapping van de meters en door de diepte van het dashboard. Die diepte wordt goed gebruikt, door het geheel zo te vormen dat er een groot opbergvak ontstaat, maar of deze in de praktijk ook erg bruikbaar is, zal de vraag zijn. Onder de bestuurdersstoel zit een van de vele opbergvakken, waarvoor je beide handen nodig hebt, als je die wilt openen. Dat openen zal met de tijd wel makkelijker worden, maar bij de verse testauto was de nieuwigheid er nog debet aan de standvastigheid van het laatje, en weigerde het vrijwillig mee te werken aan het openen. Om de achterbank te bereiken, hoef je niet al te veel moeite te doen. Het feit dat er geen 5-deurs verkrijgbaar is, betekend wel dat achterpassagiers elke keer moeten "klimmen". Eenmaal gezeten is de beenruimte bijna luxueus. Door de, in het middengeplaatste opbergvak en bekerhouders is het aantal passagiers op de achterbank beperkt tot twee. Het lijkt mij niet bevorderlijk voor de zitregionen van de middelste passagier om daar te gaan zitten. Het materiaal van dit onderdeel is erg hard en zal dus weinig bijdragen aan het comfort. Ga je de bagageruimte met zijn, door mij geteste klasgenoten vergelijken, dan valt op dat er van de acht aanwezige er slechts 3 meer volume hebben in dat deel van de auto. Daar waar de Fox, die alleen als 3-deurs hatch-back te verkrijgen is, met de achterbank in de normale stand, met 260 liter aan de start verschijnt, overtreffen slechts de Renault Modus, Smart Forfour en de Kia Rio hem met respectievelijk 274, 268 en 449 liter. Maar uitgaande van de basisprijs is de Modus is de Modus â,- 4.000,- duurder en wordt aangemerkt als een compacte MPV, De Forfour kost zelfs nog meer, en de gelijkgeprijsde Rio verspilt zijn voorsprong door het gebrek aan beenruimte op de achterbank. De andere in zijn klasse, dus de Swift (213l.), de Colt (220l.)m de Mini (160l.) en de Sirion 2 (225l.) blijven ver achter in hun bagagedragende capaciteiten. De enige die in de buurt komt is de excentriekere Nissan Micra met 251 liter. Zelfs de Polo wordt bijna door de Fox op dit gebied in gehaald, standaard heeft deze maar 10 liter meer. En als je het mij vraagt, en ik veronderstel heel even dat mij de vraag is gesteld, zou de Polo nog weleens veel last kunnen krijgen van zijn nieuwe broertje.



Het rijden

Je kan veel van de Fox zeggen, maar niet dat hij stil is. Het is duidelijk dat in de kostprijs niet veel geld is uitgetrokken voor isolatie van het motorcompartiment. Het motorgeluid wordt gelukkig nooit echt vervelend en een goede radio zal een goede pleister op de schreeuwerige wond zijn. Het blok voorin levert 75 pk bij 5000tpm en 124 Nm bij 2750 tpm en dat is voldoende om het relatief lichte wagentje (987 kg.) in 13 seconden naar de 100 te doen spurten. Opvallend is daarbij de gretigheid van de 4-cilinder. Met het grootste gemak en plezier laat de naald van de toerenteller zich naar het rode gebied toe jagen. Dat gaat, zoals reeds vermeld gepaard met een hoop stampij, je zou er bijna een sportieve uitlaat onder hangen om het geraas in wat mooiere klanken samen te brengen. En het is best leuk om met zo'n kleintje een

beetje vlot op te trekken, maar het wordt minder wanneer er een bocht opduikt. Het is niet zo dat de Fox als een Amerikaan door een bocht heen zwalkt, maar het onderstel is er duidelijk niet op berekend om echt hard en bocht te verslinden. In ieder geval niet zo snel als de Colt of de Swift. Maar de vraag is of dat erg is, want niet iedereen heeft een sportieve rijstijl. Er zijn ook automobilisten die er geen probleem mee hebben om iets meer snelheid uit de auto te halen tijdens het naderen van een bocht. De Fox zal in ieder geval lang neutraal blijven. Dat de ABS ook echt werkt, mocht ik aan den lijve meemaken. Op de testroute, om preciezer te zijn daar waar de N244 geraakt wordt door de Salvador Allendelaan besloot de bestuurder van een Mercedes Vito met aanhanger, die voorgesorteerd stond om die laan in te rijden, om toch maar rechtdoor en via de A7 te gaan. Zijn probleem was, dat ik met het vosje voorgesorteerd stond op de baan voor rechtsdoor. Mijn probleem was, dat hij iets sneller optrok en bijna direct naar mijn rijbaan stuurde. Dus wat doe je dan als je in een spiksplinternieuwe auto zit die niet van jou is: juist, uitwijken, remmen en even toeteren, om de andere erop te wijzen dat hij een fout maakt. Grappig was het echt toen ik naast hem reed, want de bestuurder had zijn vingertje al klaar. Op dat moment vond ik het echt jammer dat ik op dat moment in Fox reed, en had ik liever in mijn priveauto gezeten.



Slot

De Fox is misschien niet zo sportief als de Swift, de Colt en de Mini. Hij heeft misschien ook niet de aantrekkelijkheid van zijn klasgenoten. Maar de Fox is op het punt van de praktische bruikbaarheid nagenoeg onverslaanbaar in zijn klasse, slechts enkelen moet hij voor zich laten. De Fox zal, vanwege zijn uiterlijk niet echt een verkooptopper worden, maar een stevige podiumplaats zit er toch wel in.