



Fiat 500X

Pretnummer

Rij-impresie | Een "cross-over" is een kruising tussen een gewone personenauto en een terreinauto. Er zijn grofweg twee redenen om voor een cross-over te kiezen. De eerste is praktisch: een cross-over is ruim en kan een zware aanhanger trekken. De tweede is meer emotioneel: een cross-over geeft het gevoel iets bijzonders te rijden en is daarom vooral heel leuk. Fiat zou de cross-over nu nog leuker maken met de 500X.

De nieuwe Fiat 500 is een regelrechte hit. En dus is het begrijpelijk dat Fiat gebruik maakt van dat succes. Na de 500C ("cabrio"), 500S ("sport") en 500L ("large") is er nu de 500X ("cross-over").

Technisch gezien deelt de 500X geen enkel onderdeel met de andere 500s, de enige overeenkomst zit in het lijnenspel. En daarmee weet Fiat zich meteen te onderscheiden van de concurrenten, die in de regel kiezen voor boze blikken en hoog opgetrokken schouders om hun cross-overs een stoere aanblik te geven. De 500X daarentegen heeft de frisse blik die zo herkenbaar is voor de Fiat 500!



Tegelijkertijd zijn de verhoudingen heel anders. De 500X heeft meer bodemvrijheid en is veel hoger dan een gewone Fiat 500. Van de zijkant gezien heeft de 500X verhoudingsgewijs minder glas en meer staal en ook de achterpartij oogt meer gespierd.

De 500X is leverbaar in twee varianten: een gewone en een "Cross"-uitvoering. Die laatste variant leent zich daadwerkelijk voor gebruik in het terrein en is

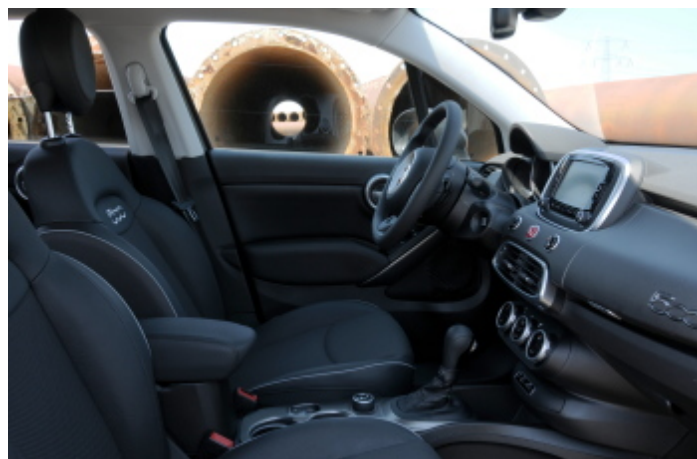
herkenbaar aan bodembescherming, dikkere bumpers en dakdragers. De testauto is een "Cross Plus" die ook nog eens is voorzien van 18 inch velgen en bi-xenon verlichting.



Uitrusting

Ook binnenin lieten de Italiaanse vormgevers zich van hun beste kant zien. Opnieuw dient de gewone Fiat 500 als basis, maar alles is groter en steviger uitgevoerd voor een meer avontuurlijk karakter. Met name het "eco leder" staat prachtig! Afhankelijk van het postuur en de zithouding kunnen de harde hoofdsteunen hinderlijk in de nek drukken; let hier op bij het maken van een proefrit, want het kan op de lange termijn uiterst storend zijn.

Omdat de 500X onderhuids geen enkele verwantschap heeft met de gewone 500, had Fiat de vrijheid om nieuwe techniek te introduceren. Zo is de 500X voorzien van het "Uconnect" audio- en navigatiesysteem. Dit werkt in de praktijk redelijk, maar kent wat eigenaardigheden. Zo is de ontvangst van de DAB+ tuner (radio) matig en schakelt het systeem meerdere keren per minuut over van FM naar DAB+ en weer terug.



Het navigatiesysteem waarschuwt te pas en te onpas met geluidssignalen voor snelheidscontroles. Dit kan worden uitgeschakeld, maar is aanvankelijk heel verwarrend omdat niet duidelijk is waarvoor wordt gewaarschuwd. Dat komt omdat het ook waarschuwt als het navigatiesysteem niet wordt gebruikt en zelfs niet in beeld is.

Ook op het gebied van actieve veiligheid gaat de 500X een flinke stap verder dan de 500 hatchback. Zo kan de 500X waarschuwen voor gevaar en zo nodig zelfstandig remmen. Daarbij waarschuwt de 500X voor objecten in de dodehoek van de buitenspiegel en bij het onbedoeld (lees: zonder richting aan te geven) overschrijden van de belijning van het wegdek. Achteruit inparkeren wordt makkelijk gemaakt met een achteruitrijcamera.

Mede dankzij deze rijke uitrusting overtuigt de 500X als topmodel van Fiat en heeft de bestuurder het bevoorrechte gevoel iets bijzonders te rijden.



1.4 Turbo MultiAir

Omdat de 500X vooral bedoeld is als pretauto, is nu ook een 1.4 liter turbomotor met niet minder dan 170 pk / 250 Nm leverbaar. En daarmee toont deze 500X beduidend meer spierballen dan de concurrentie!



Met een grote draaiknop op de middentunnel kan worden gekozen voor een comfortabele modus, een sportieve modus of een off-road modus. Alleen wanneer wordt gekozen voor de sport-stand, toont de 170 pk sterke 500X zijn kracht. Dan verschijnt een turbodruk-meter in het display tussen de snelheidsmeter en toerenteller en "hangt" de auto heerlijk aan het gas. De reactie is dan zo gretig, dat de "1.4 Turbo MultiAir" echt overtuigt als topmodel van de 500X.

De pret wordt echter verstoord door de standaard

gemonteerde negentraps automaat. Deze heeft op zijn zachtst gezegd een "eigenzinnig" karakter. Wanneer wordt gekozen voor de comfortabele rijmodus, trekt de auto standaard in de tweede versnelling op. Op de snelweg wordt voornamelijk in de zevende versnelling gereden. Zelfs wanneer met de hendels achter het stuurwiel de achtste of negende versnelling wordt ingelegd, schakelt de computer na enkele seconden toch weer terug naar zeven. Dit zorgt voor veel rijgeluiden en een hoog verbruik (gemiddeld 1 op 11).



Uiteraard is het mogelijk om de computer geheel uit te schakelen en altijd zelf te schakelen met de hendels achter het stuurwiel. Dan kunnen alle negen versnellingen optimaal worden benut en is de auto sneller, stiller én zuiniger. Sterker nog; door zelf te schakelen werd het opgegeven fabrieksverbruik van 1 op 14.9 gemakkelijk verbeterd!

Weggedrag

Het lekkerste is voor het laatste bewaard: het weggedrag. Een gewone Fiat 500 dankt zijn goede weggedrag aan het relatief lage gewicht. Bovendien is de 500 laag en dus ligt het zwaartepunt laag. Een cross-over is echter groot en hoog en dat komt het weggedrag in de regel niet ten goede.



In de loop der jaren is het weggedrag van cross-overs steeds beter geworden. Ze zijn daarom bijna even veilig als een gewone auto en sturen ook bijna even goed. En dat geldt zeker voor de 500X! De 500X vereist geen aangepaste rijstijl en laat zich net zo graag door de bochten "smijten" als de gewone Fiat 500.

Tegelijkertijd levert Fiat niet in op de hoge zitpositie (beter overzicht over het verkeer) en de off-road capaciteiten. Wanneer de 500X voorzien is van vierwielaandrijving, weet deze cross-over zich bovendien heel aardig te redden in het terrein. Omwille van het uiterlijk heeft de 500X een forse overhang voor, maar wie daar rekening mee houdt heeft ook in het terrein heel veel plezier met dit prenummer onder de cross-overs.



Conclusie

Een cross-over wordt gekocht om twee redenen: uit praktische overwegingen of als pretauto. Wie zoekt naar een functionele cross-over, heeft aan de Fiat 500X een prima auto maar kan een betere vinden. Wie zoekt naar een auto om zich te onderscheiden van de massa, slaagt met de 500X juist in vele opzichten.

Dankzij de genen van de Fiat 500, oogt de 500X heel anders dan andere cross-overs; niet alleen van buiten, maar ook van binnen. Daarbij beschikt de 500X over alle luxe en veiligheidssystemen die anno 2015 van een auto als deze verwacht mogen worden. Het weggedrag is bovengemiddeld goed. Dankzij de recent geïntroduceerde 170 pk sterke turbomotor zijn de prestaties sterk verbeterd en overtuigt de 500X nog meer als prenummer. ■



Specificaties

Fiat 500X 1.4 Turbo MultiAir Cross Plus 4x4

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte
Wielbasis

427 x 180 x 160 cm
257 cm

Gewicht
Aanhanger
Aanhanger geremd

1.405 kg
600 kg
1.200 kg

Tankinhoud
Bagageruimte
Bandenmaat

48 l
350/1000 l
225/45R18

Motor en prestaties



Motorinhoud
Cilinders / kleppen
Vermogen
Koppel
Aandrijving

1368 cc
4/4
170 pk @ 5500 tpm
250 Nm @ 2500 tpm
vierwielaandrijving

Acceleratie 0 - 100 km/u
Topsnelheid

8 sec.
200 km/u

Verbruik gemiddeld
Verbruik stad
Verbruik buitenweg
CO2 uitstoot

6,7 l / 100 km
8,5 l / 100 km
5,7 l / 100 km
157 gr. / km

Prijs

Prijs
Prijs instapmodel

€ 33.595,-
€ 23.787,-