



Fiat 500C

Het perfecte excuus

Rij-impressie | Toen in 2007 de nieuwe generatie Fiat 500 werd geïntroduceerd, werd meteen een tweecilinder motor aangekondigd. Na lang wachten is het nu dan eindelijk zo ver: de Fiat 500 is leverbaar met tweecilinder motor. Maakt deze nieuwe krachtbron de gelijkenis met de illustere voorganger alleen groter of biedt de "TwinAir" daadwerkelijk voordelen boven een conventionele motor?

Sorry, sorry, sorry. De nieuwe, tweecilinder motor zou de Fiat 500 voordeliger maken in aanschaf en gebruik. Dan ligt het voor de hand om het instapmodel te testen en na te gaan hoeveel de nieuwe motor daadwerkelijk bespaart.

Maar ... Fiat bood ook een witte 500C met zwarte strepen en een zwart dak aan. Het interieur wordt gesierd door een wit dashboard en rode, met leder beklede sportstoelen met witte hoofdsteunen. Bij het zien van die combinatie neemt het gevoel het van het verstand over. Wat een leuke auto!



Met de zelf verzonden smoes "bij een Fiat 500 gaat het ook om het uiterlijk", gaat ondergetekende toch op stap met de top-uitvoering. Dat betekent behalve de genoemde aankleding ook een automatisch geregelde airconditioning, bi-xenon koplampen, mistlampen voor, een automatisch dimmende binnenspiegel en

ESP (elektronisch stabiliteits programma). Onder de noemer "Blue&Me" voorziet Fiat in een gecombineerd audio- en communicatiesysteem dat geheel stemgestuurd is.

Als "bonus" is de testauto geen gewone Fiat 500, maar een "500C". Alhoewel de "C" formeel niet voor "cabriolet" staat, is dat wel een hint in die richting. De 500C is namelijk geen volwaardige cabriolet. Het dak kan (elektrisch!) worden geopend en ook de achterruit klapt weg. De metalen constructie rondom de zijruiten blijft echter staan, waardoor de 500C geen volledig cabrio-gevoel geeft. Een voordeel van de eigzinnige dakconstructie is dat de bagageruimte altijd 182 liter meet, zowel met geopend als gesloten dak.

Twecilinder

Tot zo ver de optische verwennerij. De aanleiding voor deze test is de introductie van een twecilinder motor. De meeste motoren tellen vier cilinders, een enkele kleine auto doet het met drie. Volgens een woordvoerder heeft Fiat geëxperimenteerd met vele configuraties. Steeds weer bleek de ongebruikelijke twecilinder een unieke combinatie te bieden van goede prestaties en een laag verbruik.



In de praktijk heeft de twecilinder bovendien een bijzonder karakter. Het geluid houdt het midden tussen een zware brommer en een Smart met een chronische verkoudheid. Wie uit de jaren '60 stamt, zal het roffelen bovendien associëren met het oermodel van de Fiat 500.

In tegenstelling tot dat oermodel is de moderne twecilinder vloeistofgekoeld, niet watergekoeld. Beide cilinders bewegen tegelijk op-en-neer; om de rust te bewaren is voorzien in een zogenaamde "balans-as".

TwinAir

De motor heeft een inhoud van 875 cc en levert dankzij de assistentie van een turbo 85 pk / 145 Nm. De "TwinAir" levert dat vermogen met groot enthousiasme. Wanneer hard wordt gereden, verhoogt de twecilinder de pret met een rauwheid

van een sportwagen, maar dan op miniatuurschaal.

De sprint van 0 naar 100 km/u duurt 11 seconden en de topsnelheid bedraagt 173 km/u. Dat zijn geen spectaculaire waarden, maar opnieuw is het de gretigheid waarmee de auto versnelt die de "TwinAir" tot een ronduit feestelijke motor maakt.



Het enige nadeel ten opzichte van een meer traditionele motor is dat de "TwinAir" minder sterk is bij lage toeren. Het toerental wordt bij voorkeur boven de 2000 rpm gehouden. Op hellingen heeft de kleine motor het merkbaar moeilijk en is de bestuurder welhaast verplicht terug te schakelen.

Wanneer de gewenste kruissnelheid eenmaal is bereikt, valt het karakteristieke tweecilindergeluid vrijwel weg. Daarom is de "TwinAir" in de dagelijkse praktijk niet vermoeiender dan een traditionele viercilinder.

Verbruik

Fiat introduceert de "TwinAir" niet alleen om de 500 nog leuker te maken. Het grote voordeel van deze bijzondere techniek is het lagere verbruik.



Dat komt vooral tot uiting na een druk op de "eco"-knop. Dan zet de elektronica de pretmachine een standje lager en neemt het vermogen af tot 77 pk / 100 Nm. De bestuurder merkt dat direct, want in plaats dat de 500C gewillig door het verkeer snelt, tokkelt de auto voort en is er net voldoende vermogen beschikbaar om met de verkeersstroom mee te komen.

Het verschil in verbruik tussen een vlotte rit in de normale stand en een kalme rit in "eco"-modus is enorm. Een testrit over een traject met stadsverkeer, buitenwegen en snelwegen kost met een vlotte rijstijl 5,6 liter per 100 km. Hetzelfde traject kostte in de "eco"-stand (en met een aangepaste rijstijl) 4,6 liter per 100 km. Het door Fiat beloofde verbruik van 4,1 liter per 100 km is erg optimistisch gesteld en is vooral een excuus om de auto BPM en wegenbelastingvrij te maken.

Weggedrag

Een druk op de "eco"-knop heeft ook invloed op het weggedrag. In de spaarstand is de besturing op lage snelheid extreem licht, wat stadsverkeer makkelijker zou maken. De meningen over deze hoge mate van stuurbechrachting zijn echter verdeeld, probeer dit

zelf dus nadrukkelijk uit tijdens een proefrit.

De wegligging is in alle gevallen prima. De Fiat 500 is niet de scherpst sturende auto in z'n klasse, maar levert wel het rijplezier dat hoort bij een auto als deze.



Conclusie

Is de tweecilinder motor in de Fiat 500 een technische gimmick of levert de bijzondere techniek echt voordeel op? Het antwoord luidt: beide.

De "Fiat 500C TwinAir" is in de praktijk zeer zuinig, maar niet zuiniger dan andere kleine auto's. De prestaties zijn echter veel (!) beter dan die van andere kleine, zuinige auto's. Het geluid en de manier waarop de tweecilinder vermogen levert, maken de Fiat 500 nog leuker. De tweecilinder motor is daarom vooral het perfecte excuus om alsnog te kiezen voor een pretauto als de Fiat 500C. ■



Specificaties

Fiat 500C TwinAir Rock

Maten en gewichten



Motor en prestaties

Lengte x breedte x hoogte	355 x 163 x 149 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	945 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	182 l
Bandenmaat	185/55R15



Motorinhoud	875 cc
Cilinders / kleppen	2/
Vermogen	85 pk @ 5500 tpm
Koppel	145 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11 sec.
Topsnelheid	173 km/u
Verbruik gemiddeld	4,1 l / 100 km
Verbruik stad	4,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	95 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 20.695,-
Prijs instapmodel	€ 17.495,-