



Fiat Idea

Ideetje van Fiat

Fiat heeft zo zijn eigen ideeën over auto's. Het merk is groot geworden met kleine auto's, dus het was een kolfje naar eigen hand om een compacte MPV te maken. Het resultaat is de "Idea", een kleine auto waar Fiat groots over opgeeft. Maakt de praktijk de mooie verhalen van de marketing-afdeling waar?

Om te zien hoe de Idea (spreek uit: "Ideja") zich onderscheidt van de belangrijkste concurrenten is het voldoende ze naast elkaar te parkeren. Alle midi MPV's gebruiken dezelfde basis-ingrediënten en vrijwel elk merk heeft inmiddels zo'n compact hoog ruimtewonder in het programma. Alle exemplaren hebben een ver naar voren geplaatste voorruit, wielen op de uiterste hoeken en een hoge opbouw zodat de stoelen rechtop kunnen staan en maximale ruimte voor bagage overblijft. Maar Fiat gaat op al deze punten net iets verder. Vooral in de hoogte is het verschil direct te zien.



De Idea steekt een paar centimeter boven de collega's uit en dat verschil is ook binnenin goed merkbaar. De hoofdruimte

is enorm, zodat ook lange bestuurders probleemloos een plek vinden. De Idea oogt iets smaller dan de rest, maar dat komt vooral door de hoge bouw. In feite is de auto een fractie breder dan gemiddeld. Dankzij het grote glasoppervlak is de koets goed te overzien. In druk verkeer of smalle straatjes is de Idea daarom opvallend goed handelbaar.

Typisch Italiaans zijn de onpraktisch kleine spiegels. Vorm gaat nog altijd voor functie in Italië. En die vorm is geslaagd, want ook op dit punt heeft de Idea een streepje voor op de belangrijkste concurrenten.

Interieur

Het interieur onderscheidt zich ook door een geslaagd uiterlijk. Zoals het hoort bij een auto als deze is het aantal bergvakken enorm. De opvallendste zijn twee grote (maar ondiepe) vakken bovenop het dashboard en een bergvak boven de voorruit. Optioneel kan dit worden uitgebreid tot een compleet dakmeubel met nog meer bakjes en vakjes. Dankzij het eerder genoemde grote glasoppervlak geeft de Idea een enorm gevoel van ruimte en openheid. De frisse blauw/witte bekleding van de testauto doet daar nog een schepje bovenop.



Het dashboard heeft een eigenwijze vorm waarbij de middentunnel centraal staat. De versnellingspook staat niet op de vloer, maar bovenop de middenconsole. Midden onder de voorruit zijn de klokken te vinden. Dat is de meest logische plek, maar Fiat is vergeten de klokken iets naar de bestuurder te draaien. Nu is bijvoorbeeld de snelheid niet exact af te lezen.

Het ventilatiesysteem (vanaf de "Emotion" uitvoering voorzien van airconditioning) wordt bediend met draaiknoppen met daarin weer draaiknoppen. Dat is eerst verwarrend, maar daarna best handig. Wel valt op dat de knoppen een weinig duurzaam gevoel geven. De deuren sluiten niet met een solide "plof" maar met een goedkope "pets". Ook de afwerking van de bagageruimte (met onhandige tildrempel) is voor verbetering vatbaar.

De ruimte op de achterbank is variabel. Doordat de achterbank op rails staat, kan worden gekozen voor alles van ruim voldoende beenruimte (maar beperkte kofferruimte) tot volstrekt onmogelijke beenruimte en een flinke bagageruimte. Zowel de achterbank als de voorstoelen kunnen worden opgeklapt.

Multijet diesel

Waar Fiat het meest over "opschept" is de 1.3 liter Multijet dieselmotor. Wie de bloemlezingen van Fiat hierover letterlijk neemt, denkt dat de Multijet diesel de meest revolutionaire uitvinding sinds het wiel zelve is. De praktijk wijst echter anders uit. Met warme en koude motor is deze diesel herkenbaar aan het karakteristieke nagelende geluid. Daarbij zijn de prestaties maar net voldoende. De Idea komt uiterst kalm van de plek en invoegen op de snelweg of inhalen is een hele opgave.

Bij het bewonderen van het interieur viel al op dat de toerenteller geen rood gebied heeft. Voor een diesel mag deze Multijet dan ook ongebruikelijk veel toeren maken. Alleen dan levert de Idea nette prestaties. Alhoewel de motor het toelaat, zegt het gevoel dat het niet goed is een dieselmotor door te trekken tot ruim 5.000 toeren per minuut. Fiat claimt een gemiddeld brandstofverbruik van ruim 1 op 20. Het testverbruik zit daar met 1 op 19,7 iets onder.

De keuze voor een compacte MPV boven een nog grotere ruimteauto is vaak gebaseerd op wendbaarheid en praktische bruikbaarheid. Dankzij de omvang past de Idea op iedere parkeerplek en in iedere garage. Bovendien leent de Idea zich goed voor druk stadsverkeer. Wel valt op dat bij snelle bochten de grens iets sneller is bereikt dan gemiddeld bij auto's in dit segment.



Typisch fiat

Een uniek kenmerk van alle nieuwe Fiats is de "City"-stuurbekrachtiging. Met een druk op de knop is de stuurbekrachtiging niet zomaar snelheidsafhankelijk, maar is het verschil tussen stad en snelweg enorm. In de stad (onder

de 20 km/u) stuurt de Idea superlicht en laat de auto zich zonder enige krachtsinspanning parkeren (dit brengt wel als risico met zich mee dat de voorwielen worden gedraaid terwijl de auto niet rijdt en de banden als gevolg daarvan bovenmatig slijten).

Ook uniek voor Fiat is de "My Car"-functie waarmee het gedrag van de elektronische systemen (boordcomputer, centrale portiervergrendeling, verlichting, etc) kan worden ingesteld. Daarmee kan de Idea-rijder dus ook de eigen ideeën aan de auto overbrengen.

Conclusie

De bedenkers van de Fiat Idea hadden goede en minder goede ideeën. Het minste van die ideeën is de zuinige maar matig presterende dieselmotor. Wie overweegt de diesel-variant aan te schaffen, doet er verstandig aan daadwerkelijk met die auto een proefrit te maken en geen genoegen te nemen met een benzine-demo. Omdat de diesel ook nog eens minder stil is dan gemiddeld, scoort Fiat's 1.3-liter Multijet uiteindelijk slechts een heel krappe voldoende. Ook minder positief zijn Fiat's gedachten over de afwerking, terwijl de fabrikant met de andere nieuwe modellen juist laat zien hoe het wel moet.

De beste ideeën van de bedenkers van de Idea hebben betrekking op de ruimte. Fiat weet maximale ruimte uit minimale buitenmaten te halen. Daarbij is die ruimte door de flexibele achterbank en vele bergvakken ook nog eens goed bruikbaar. Tenslotte scoort de Idea op de vormgeving. Ook van het interieur is veel werk gemaakt waarbij ergonomie op uitgekiende wijze is gecombineerd met originele vormgeving.



Techniek

Fiat Idea 1.3 16v JTD Dynamic Plus

Maten en gewichten

Lengte	393 cm
Breedte	166 cm
Hoogte	166 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1200 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1000 kg
Tankinhoud	47 l
Bagageruimte	320/1420 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1248 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	70 pk @ 4000 tpm
Koppel	180 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,4 sec.
Topsnelheid	159 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	135 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 21.845,-
Prijs instapmodel	€ 15.495,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 9 per maand



Uw advertentie hier?

Neem contact op met:

sales@autozine.nl

? ? ? ? ?