

52 FORD GRAND C-MAX



26 HYUNDAI ix20



62 FIAT 500 TwinAir 85



16 FORD FOCUS



GEDETAILEERDE WEGTESTS

52 FORD GRAND C-MAX 1.6 TDCi
Ford profiteerde van de lancering van de nieuwe C-Max-generatie om ook een Grand-variant te introduceren die tot zeven zitplaatsen kan bieden... en schuifdeuren heeft.

62 FIAT 500 TwinAir 85
De Fiat 500 krijgt net als zijn illustere voorganger een tweecilinder onder de motorkap, die hem nog verleidelijker maakt én recht geeft op een maximale overheidspremie.



Lees AutoGids dag en nacht op
AutoGids.be

BLAUWE KATERN

BK3 NIEUWPRIJZEN
Catalogusprijzen, 21 % btw inbegrepen, van alle nieuwe wagens en hun opties

BK30 TWEDEHANDSPRIJZEN
Richtprijzen voor tweedehandswagens van 2004 tot 2009

BK42 BESTELBON ZOEKERTJES

BK44 ZOEKERTJES
Zoekertjes voor tweedehandswagens, in samenwerking met



BK48 OUDE NUMMERS
Het overzicht van onze wegtests vanaf 2008, verkrijgbaar in pdf

KOOPJESHOEK

46 De koopjes van het moment

ABONNEMENTEN

44 Word AutoGids-abonnee en lees voordelig

GEDETAILLEERDE WEGTEST

FIAT 500

TwinAir 85



Met de TwinAir-versies van de 500 maakt Fiat de link met zijn legendarische voorganger nog duidelijker. Die had ook twee cilinders en stond indertijd symbool én garant voor economisch basisvervoer...

TEKST TONY VERHELLE | FOTO'S SÉBASTIEN MAUROY



GEDETAILLEERDE WEGTEST FIAT 500 TwinAir 85

Toen Fiat in 2004 op het salon van Genève de concept-car Trepuno showde, de moderne opvolger van de legendarische Cinquecento, waren de reacties bijna unaniem positief. Om financiële en andere redenen zou het toch nog tot eind 2007 duren vooraleer de productieversie op de markt kwam, en dan nog enkel maar omdat een samenwerking met Ford het totale kostenplaatje met veertig procent naar beneden haalde (onder meer doordat in dezelfde Poolse fabriek waar de 500 wordt geproduceerd, ook de Ford Ka – in minder grote aantallen – van de band rolt).

Mede door een slim opgezette marketingstrategie werd het kleine 'Bolletje' al vlug een hype en diende de productie te worden opgedreven. Vooral vrouwen vielen voor deze modieuze Panda-variant, zeker sinds verleden jaar ook nog eens de versie met openschuifbaar dak uitkwam (500C), maar zelfs de viriele macho's laten zich al wel eens positief uit over de Abarth-versies van de 500, echte sportautootjes in zakformaat. Nu wordt er weer een hoofdstuk bijgeschreven aan de 500-saga, met de komst van een nieuwe, hoogtechnologische krachtbron, die zowel de nostalgici als de ecologisch bewuste klanten voor zich zou moeten winnen.

ALGEMEEN ONTWERP



Over het uiterlijk van de 500 is al veel inkt gevloeid. Laten we het erbij houden dat zijn lijnenspel van de hand is van Frank Stephenson, die ook al de hedendaagse Mini nostalgisch deed ogen. Technisch gezien heeft de nieuwe 500 echter nog veel minder gemeen met zijn verre voorouder dan dat het geval is bij de nieuwe Mini: terwijl de Cinquecento uit de jaren zestig een piepkleine achterwielaandrijver was, met de motor achterin, is de huidige 500 een 'klassieke' voorwielaandrijver

die eigenlijk voor heel wat technische aspecten leentjebuurt speelt bij zijn veel gewonere Panda-broer. Zo delen 500 en Panda onder meer hun wielbasis (2,30 meter) en, op 1 centimeter na, hun lengte (3,55 meter), maar het 'Bolletje' is wel 4 centimeter breder en een kleine 10 centimeter minder hoog. Daarmee is de nieuwigeling (net als de Mini trouwens) ook zo'n 60 centimeter langer, 30 centimeter breder en een kleine 20 centimeter hoger dan de 500 van weleer.

Technisch is het ook al Panda wat de klok slaat onder het snoezige 500-uiteerlijk, met McPhersons vooraan, een torsieas achteraan en een motorenpalet dat tot nog toe compleet gelijkloopt. Daar komt nu enigszins verandering in, want in het kader van de downsizing die tegenwoordig haast elke constructeur doorvoert, ontwikkelden de Fiat-ingenieurs (bekend om hun motorenvernuft) het moderne broertje van de kleine tweecilinderboxer die vroeger in het kontje van de Cinquecento pruttelde. Zo wordt het motorenpalet al vrij uitgebreid, want de klassieke viercilinders op benzine van 1,2 en 1,4 liter (69 en 100 pk sterk) en de twee 1.3-turbodiesels (met 75 en 95 pk) blijven in de aanbieding.

VEILIGHEID



Toen de 500 drie jaar terug werd gelanceerd, kon Fiat trots verkondigen dat het model als een van de weinige in het segment vijf sterren haalde bij de EuroNCAP-crashtests en sowieso haast het veiligste kleine stadsautootje was dat op dat moment te koop was. Daarvoor rekende de 500 op een passief veiligheidsaanbod met gordelspanners en spankrachtbegrenzers op de voorstoelen en niet minder dan zeven airbags, waarvan één om de knieën van de bestuurder te beschermen. Achteraan zijn Isofix-vasthechtingspunten aan beide zijden standaard. Maar ook EuroNCAP is geëvolueerd en volgens het nieuwe classificatiesysteem zou de 500 zijn vijfde

ster niet meer halen. Niet omdat hij zoveel onveiliger is geworden, maar wel omdat een elektronische stabiliteitscontrole (ESP) niet standaard is op alle modellen. Bij de TwinAir moet je er bijvoorbeeld 690 euro voor bijbetalen. Een misplaatste besparing.

STANDAARDUITRUSTING



Sinds kort telt het 500-gamma geen drie, maar vier uitrustingsniveaus, afgezien van het feit dat er ook nog Abarth-versies te koop zijn. Naast de Pop-basisversie en de twee (even dure) hogere uitvoeringsniveaus Lounge en Sport is er nu ook een absoluut (en zeer opvallend) top-uitrustingsniveau dat By Diesel werd genoemd, niet naar de brandstof die de aandrijving moet verzorgen, maar doordat die uitvoering in samenwerking met het bekende mode-merk is ontstaan. Het basismodel heeft naast de al genoemde veiligheidsvoorzieningen ook een centrale vergrendeling met afstandsbediening, elektrisch bedienbare buitenspiegels en ruiten en een radio-cd-speler, terwijl ook de achterbank (lichtjes gevormd naar twee zitplaatsen, de 500 is een vierzitter) een leuning heeft die in twee gelijke delen geheel of gedeeltelijk neerklapt kan worden.

Zowel de Lounge als de Sport is 2.040 euro duurder. Daarvoor biedt de Lounge een manuele airco, een hoogteregeling voor de bestuurdersstoel (die eerder de hellingshoek van de zitting dan effectief de hoogte regelt), verwarmbare buitenspiegels, een lederen, multifunctioneel stuurwiel, lichtmetalen velgen van vijftien duim met iets bredere banden, een chroompakket en een (vast) panoramisch dak. Dat transparante dak heb je niet in de Sport-versie, net zomin als de chroomkit, maar dan krijg je wel donkerder getinte ruiten achteraan, een sportkit (interieur, grotere dakspoiler, andere uitlaat) en specifieke velgen. Beide versies hebben ook het Blue&Me-systeem, dat een Bluetooth-interface met spraakherkenning en een USB-poort omvat.

Het duurste uitrustingsniveau (nog eens 1.900 euro meer) is de By Diesel (verkrijgbaar met alle vijf motoren), die in samenwerking met het kledingmerk Diesel werd uitgewerkt en vrij opvallend oogt: speciale lichtmetalen zestienduimvelgen, het fameuze Diesel-logo duidelijk aanwezig op de achterpartij, het chroom dat een matte satijnglans krijgt, een interieur in jeansstof met gele stiksels, een dashboard in satijnchroom, het bekende Mohikaan-logo op de versnellingspookknop, enzovoort. Voor liefhebbers.



GEZWIND Tegenover de andere 500-versies voelt deze TwinAir duidelijk lichtvoetiger aan.

OOK AL IS HET MOTORTJE NOG GEEN **0,9 LITER** GROOT, DANKZIJ DE DRUKVOEDING HEEFT HET AARDIG WAT **VERMOGEN**.



CIJFERS

Basisprijs	€13.170
Gemiddeld testverbruik	6,7 l/100 km
Normverbruik mix	4,1 l/100 km
CO ₂ -uitstoot	95 g/km
0-100 km/h	11,5 s
1000 m vanuit stilstand	33,4 s

VOOR

- Meeslepend motortje
- Esthetisch geslaagde remake
- Bescheiden dorst bij ecorijstijl
- Interessante prijs dankzij overheidspremie
- Verhouding buitenmaten-binnenafmetingen
- Passieve veiligheid

TEGEN

- ESP niet standaard
- Dorstig bij sportieve rijstijl
- Rijhouding kan beter
- Zicht schuin voor- en achteruit
- Onhandige bergvakken
- Geen geheugenfunctie voorstoelen

GEDETAILEERDE WEGTEST

FIAT 500 TwinAir 85



BEPERKT COMFORT | Voorin zit je vrij ruim. De stoelen zijn echter aan de harde kant, en bovendien zit je er meer 'op' dan 'in'.



VIERZITTER | Achterin is plaats voor twee volwassenen... als de voorste inzittenden bereid zijn water bij de wijn te doen.



TWEE-IN-ÉÉN | Niet bevorderlijk voor de leesbaarheid: snelheidsmeter en toerenteller zijn in één wijzerplaat ondergebracht



SPAARTOETS | Door op de Eco-knop op het dashboard te drukken wordt de motor afgesteld op een zo laag mogelijk verbruik.



EENTJE TE WEINIG? | De TwinAir is gekoppeld aan een aangename vijfversnellingsbak, al had een zesde zeker geen kwaad gekund.

NIET PERFECT | Alle knoppen staan logisch opgesteld, maar de rithouding schiet tekort, terwijl ook bergvakken schaars zijn.

OPTIES

De hype rond de 500 heeft ongetwijfeld ook te maken met de mogelijkheden waarmee je hem kunt personaliseren. Dat is uitmondend in de hierboven vermelde By Diesel-versie, maar ook de mindere dure modellen kun je krijgen in een hele waslijst pasteltinten, metaalglanslakken en dergelijke, terwijl je zeker de stickers, stripings en prints niet uit het oog mag verliezen, waarmee je voor relatief weinig geld een hoogst persoonlijk 500'tje bestelt. Als je hem dan buiten moet stallen en hem toch wel iets van bescherming wilt bieden, kun je zelfs een hoes krijgen met daarop het levensgrote beeld van zijn voorganger van weleer. Twee voor de prijs van één... Andere opties zijn een leren bekleding, een automatische airco, een navigatiesysteem dat in samenwerking met TomTom werd ontwikkeld en mooi in het dashboard kan worden geïntegreerd, een parkeerhulp, een open dak, een zelfdimmende binnenspiegel, xenonlicht, een beter audiosysteem, enzovoort.

ERGONOMIE

Het dashboard van de 500 vertoont geen overvloed aan knopjes en de meeste bedieningsknoppen staan logisch en binnen handbereik opgesteld, maar van de ene grote wijzerplaat met om elkaar draaiende naalden voor snelheidsmeter en toerenteller blijven we geen voorstander. Het is te onduidelijk en werkt soms verwarrend. Al even erg is het feit dat het stuurwiel niet in de diepte verstelbaar is (daar heb je de Panda-invloed weer), wat eigenlijk voor deze tijd niet meer kan omdat het mensen die qua lengte niet tot de middel-

maat behoren, verplicht om een vrij onnatuurlijke rijhouding aan te nemen. Het zijn heus niet allemaal kleine Italiaantjes die geïnteresseerd zijn in de 500, en onze maatschappij telt zelfs al heel wat grotere vrouwen. We zijn ook al niet echt opgezet met het gebrek aan of de slecht opgestelde of behoorlijk onpraktische bergvakken.

KOETSWERK



Het koetswerk is duidelijk een van de aantrekkingspolen van de 500. De Fiat-ingenieurs zijn er zelfs in geslaagd om de bolle vorm te verzoenen met – gezien de afmetingen – aardig wat binnenruimte. De twee grote deuren maken een makkelijke instap mogelijk en voorin kan haast iedereen vrij ruim zitten, hoewel de breedte iets beperkter is. Nog meer verbazing wekt het feit dat, mits de voorste passagiers enige goede wil aan de dag leggen, ook achterin twee volwassenen meekunnen zonder dat ze zich helemaal bij elkaar hoeven te vouwen. We hebben het, onder meer in de Mini, al anders meegemaakt...



TWEE-IN-LIJN | Net zoals vroeger ligt onder de kap van deze 500 een tweecilinder, zij het dit keer niet meer in boxerlay-out.

De instap naar die achterste plaatsen heeft met iets meer hindernissen te kampen, niet omdat de deuren niet breed genoeg zijn, maar omdat Fiat vergeten is (of het niet de moeite waard vond) om een geheugen te installeren op de naar voor klappende en schuivende voorstoelen, met telkens weer een boel gehannes tot gevolg. De kwaliteit van de stoelen kan trouwens beter: ze geven te weinig zijdelingse steun vooraan en achteraan zijn ze te recht opgesteld. Je zit er ook meer 'op' dan 'in'.

Om je heen kijken in het verkeer in een 500 is ook al geen sinecure. Het 'Bolletje' heft namelijk dikke dakstijlen, zowel voor als achteraan, die het zicht duidelijk bemoeilijken. Daartegenover staat dat een kofferruimte van 185 liter minimaal een aardige prestatie is voor zo'n lilliputter, zeker omdat je ook nog de achterbankleuning (in twee gelijke delen) geheel of gedeeltelijk kunt neerkappen.

MOTOR



Uiteraard is het koninginnenstuk van deze TwinAir-versie zijn nieuwe, kleine maar gesofisticeerde krachtbron. Het gaat hier, net als vroeger, om een tweecilinder, maar dan wel in lijn en niet meer in boxeropstelling. Om de trillingen en resonanties van zo'n 'motorfietskrachtbron' tegen te gaan werd een grote balansas gemonteerd. Zijn verfijning dankt deze motor ook aan het MultiAir-systeem, waarbij een elektrohydraulisch verstelbare inlaatnokkenas een smoorklep verbodig maakt: het aparte en gerichte openen van

UITRUSTING

Lounge

PRIJS = €

S = STANDAARD

— = NIET BESCHIKBAAR OF NIET VAN TOEPASSING

PASSIEVE VEILIGHEID

Laterale airbags V/A	S/—
Gordijnairbags V/A	S/S
Knieairbags L/R	—/—
Actieve hoofdsteunen V/A	—/—
Isofix-bevestigingspunten V/A (aantal)	—/S (2)

ACTIEVE VEILIGHEID

Antispinsysteem permanent/uitschakelbaar	690/—
Stabiliteitscontrole permanent/uitschakelbaar	690/—
Antiblokkeerremstelsysteem/Noodremhulp	S/S
Crashpreventiesysteem	—
Snelheidsbegrenzer	—
Afstandsregelaar	—
Spoorassistentie passief/actief	—
Dodehoekcontrole	—
Nachtzichtcamera	—

ZICHT

Xenonoplampen/variabele intensiteit	650/—
Mistlichten V	S
Dagrijlicht	—
Grootlichtassistentie	—
Bochtverlichting	—
Lichtsensoren	—
Regensensoren	—
Ruitenwissers met regelbaar interval V/A	—/—
Elektrisch verstelbare buitenspiegels	S
Elektrisch wegklapbare buitenspiegels	—
Verwarmbare buitenspiegels L/R	S/S
Zelfdimmende buitenspiegels L/R	—/—
Zelfdimmende binnenspiegel	100

INSTRUMENTEN

Head-updisplay	—
Koelvloeistoftemperatuurmeter	—
Buitentemperatuurmeter/Uitzelverklipper	S/S
Boordcomputer	S
Onderhoudsintervallindicator	S
Bandendrukcontrole	—

MULTIMEDIA

Audio-video	
radio-cd/mp3-speler	S/—
cd-wisselaar/harde schijf	—/—
aux-ingang/usb-poort/sd-kaartlezer	S/S/—
topaudio/tv-tuner/video-entertainment	—/—/—
Communicatie	
sim-kaartlezer	—
Bluetooth	S
internet	S
Navigatie	0
cd/dvd/sd-kaart/harde schijf	—/—/0/—
aanraakscherm	—
Stembediening	—

RIJCOMFORT

Stuur met hoogte-/diepteverstelling	S/—
Multifunctioneel stuurwiel	S
Manuele/Automatische airco	S/400
Gescheiden klimaatregeling L/R/V-A	—/—
Automatische luchtrecirculatie	—
Elektrisch bedienbare ruiten V/A	S/—
Open dak V/A	500
Panoramisch dak	S
Parkeersensoren A/V+A	300/—
Parkeercamera V/A/L/R	—/—/—/—
Automatische parkeerassistentie	—
Snelheidsregelaar	—
Gestuurde ophanging	—

ZITCOMFORT

Voorstoelen met hoogteverstelling L/R	S/—
Voorstoelen met verstelbare zithelling L/R	—/—
Voorstoelen met verstelbare lendensteun L/R	—/—
Elektrisch verstelbare voorstoelen L/R	—/—
Voorstoelen met geheugenfunctie L/R	—/—
Verwarmbare voorstoelen L/R	—/—
Voorstoelen met ventilatie L/R	—/—
Voorstoelen met massagefunctie L/R	—/—

Centrale armsteun V/A	—/—
Leesspotjes V/A	—/—
Verschuifbare achterbank	—
Achterbank met verstelbare rugleuning	—
Aparte achterstoelen/elektrisch verstelbaar	—

BERG-EN LAADRUIMTE

Bekerhouders V/A	S (2)/S (2)
Deurvakken V/A	S/—
Lade onder voorstoelen L/R	—/—
Bergvak op rugleuning voorstoelen L/R	S/S
Gekoeld bergvak	—
Scheidingsnet/-rooster kofferruimte	—/—
Bevestigingspunten/vloernet kofferruimte	—/—
Verdeelsysteem kofferruimte	—
Dubbele laadvloer	S
Uitschuifbare laadvloer	—

FUNCTIONALITEIT

Centrale vergrendeling/afstandsbediening	S/S
Handsfree ontgrendeling/startfunctie	—/—
Automatische vergrendeling tijdens rijden	S
Gemotoriseerde achterklep/aparte achterrui	—/—
Deelbare achterbank (percentage)	S (50/50)
Wegklapbare achterbank rugleuning/zitting	S/—
Verwijderbare achterbank	—
Wegklapbare/Verwijderbare derde stoelenrij	—
Stopcontacten 12 V/220 V (aantal)	S (1)/—
Trekhaak vast/verwijderbaar	—/—

ESTHETIEK

Lichtmetalen velgen	S
Metaalglanslak/Special lak	400/1.050
Aantal koetswerkkleuren	18
Binnenbekleding stof/alcantara/leer	S/—/1.000
Leerbekleding stuur/versnellingspookknop	S/100
Aantal interieurkleuren	8

Voor de prijzen van alle versies en hun opties, surf naar de rubriek **Nieuwe Wagens** op AutoGids.be.

GEDETAILLEERDE WEGTEST

FIAT 500 TwinAir 85



DE 500 STUURT LICHT EN NAUWKEURIG EN IS MEDE DOOR ZIJN NOGAL KLEINE DRAAICIRKEL WENDBAAR IN DE STAD.

de kleppen zelf bepaalt of er meer of minder lucht wordt aangezogen, wat een betere regeling met zich mee brengt. Het kleine motortje met rechtstreekse benzine-inspuiting van nog geen 0,9 liter wordt binnenkort geleverd in atmosferische versie (65 pk sterk), maar ook voorzien van de jongste turbo-technologie, waardoor hij zowel 85 als een verbazingwekkende 105 pk kan leveren.

De eerste van die drie uitvoeringen die op de markt komt (en dus onder de motor-kap van onze testwagen stak), is de 85 pk-versie. Niet alleen is deze kleine krachtbron kleiner (hij is een kwart korter) en lichter (tien procent) dan een kleine viercilinder met hetzelfde vermogen, hij biedt ook een kwart meer vermogen dan de 1.2-viercilinder in dezelfde 500 en verbruikt tot twintig procent minder. Het is in elk geval interessant dat deze motor in de 500 volgens de bekende EU-normen slechts 95 g/km CO₂ uitstoot gekoppeld aan de handgeschakelde vijfversnellingsbak en 92 g/km voor de versie met gerobotiseerde bak.

Daarbij dient wel te worden verteld dat deze cijfers opgetekend worden in Eco-mode (inschakelbaar via een drukknop), waarbij je een op een zo laag mogelijk verbruik afgeregelde krachtbron krijgt die vrij amechtig reageert en waarvan het koppel tot twee derde van de normale maximum-output is gereduceerd. Standaard is dit model ook voorzien van een stop-startsysteem. Het motortje zou ook bij uitstek geschikt zijn om ecologisch vriendelijker brandstoffen te consumeren zoals gas (methaan on-

der meer) en om gecombineerd te worden in hybride opstellingen.

OVERBRENGING



Standaard wordt deze TwinAir gekoppeld aan een handgeschakelde vijfversnellingsbak, als optie kan hij ook besteld worden met de gerobotiseerde bak Dualogic, waarmee het verbruik nog iets beter zou moeten zijn. Ons testexemplaar was voorzien van de gewone vijfbak, die zich zacht laat bedienen, maar toch vragen we ons af of het niet beter zou zijn hier de zesbak (nu enkel te krijgen in combinatie met de 1.4 16V) aan te bieden, voor een nog betere spreiding en zodoende een betere aanpassing aan de kleine krachtbron.

ONDERSTEL



De 500 is net als de Panda voorzien van een tandheugel met elektrische bekrachtiging. In tegenstelling tot die Panda is dat hier wel een meevaller: de 500 stuurt vrij licht en toch nauwkeurig en is mede door zijn nogal kleine draaicirkel handelbaar in de stad. In de Eco-stand wordt het stuur nog iets lichter (zogenaamde City-stand). Qua remmen wordt een beroep gedaan op geventileerde schijven van 240 millimeter diameter voor de voorwielen en 180 millimeter grote trommelremmen voor de achterwielen. ABS is uiteraard standaard en de stoppers werken naar behoren, zonder bijzonder hoge ogen te gooien.

Het onderstel is van de Panda overgenomen, met vooraan McPhersons met drie-

hoeken onderaan en een torsiesas met geïntegreerde antirolstang achteraan. Zodra je voor de duurdere uitrustingsversies kiest, heb je recht op vijftienduimwielen (tegen veertien duim standaard) met iets bredere banden (185 tegen 175) met een lager profiel (55 tegen 65).

PRESTATIES



Ook al is het motortje nog geen 0,9 liter groot, dankzij de drukvoeding heeft het aardig wat vermogen en volgens Fiat zet de TwinAir 85 dan ook verbazingwekkende prestaties neer: een top van 173 km/h en een optrektijd naar 100 km/h in 11 seconden. We haalden die cijfers met ons nog jonge testexemplaar net niet (172 km/h en 11,5 seconden), maar de prestaties blijven indrukwekkend, daarbij geholpen door de soepelheid en de vinnigheid van het kleine motortje dat gretig in de toeren klimt – al gaat bij 6.000 o/m het licht wel uit.

In de Eco-modus (met verminderd koppel en een andere vermogenskromme) lijkt het alsof het autootje als door een grote elastiek wordt tegengehouden en verdwijnt alle enthousiasme ten voordele van een (veel) lager verbruik. Het geronk van deze tweecilinder is eerder pittig sympathiek dan irritant en als je op de snelweg rijdt (waar de TwinAir zonder verpinken een goede 130 aanhoudt), hoor je enkel maar een ver gezoom en zijn er, dankzij de balansas, weinig trillingen. Om vlot te hernemen schakel je best wel even terug, maar dat gaat makkelijk.

KENMERKEN | FIAT 500 TwinAir 85

TECHNIEK

MOTOR

Motor type	2-cilinder in lijn
Brandstof	benzine 95
Opstelling	dwaars voorin
Cilinderinhoud (cc)	875
Boring x slag (mm)	80,5 x 86,0
Compressieverhouding	10,0:1
Maximumvermogen (pk/kW bij o/m)	85/63 bij 5500
Maximumkoppel (Nm bij o/m)	145 bij 1900
Materiaal blok/cilinderkop	lichtmetaal/lichtmetaal
Aantal kleppen	8
Klepaandrijving	2 bovenliggende nokkenassen
Nokkenasaandrijving	ketting
Klepbediening	stoters
Variabele kleptiming	op de inlaat
Variabele kleplifhoogte	op de inlaat
Variabele kleplifduur	op de inlaat
Voeding	directe injectie via common rail
Drukvoeding	1 variabele turbo
Koeling inlaatlucht	lucht-luchtwisselaar
Uitlaatgasreiniging	driewegkatalysator

NORMGEGEVENS

Verbruik stad/buiten/mix (l/100 km)	4,9/3,7/4,1
CO ₂ -uitstoot (g/km)	95
Uitstootnorm	Euro 5

OVERBRENGING

Aandrijving	op de voorwielen
Versnellingsbak	manuele 5-bak
Brugverhouding	3,867:1
Bakverhoudingen (snelheid bij 1000 o/m)	
1 ^e	4,100:1 (6,8 km/h)
2 ^e	2,168:1 (13,0 km/h)
3 ^e	1,345:1 (20,8 km/h)
4 ^e	0,974:1 (28,8 km/h)
5 ^e	0,788:1 (35,2 km/h)
Toerental in hoogste versnelling	5 ^e
bij 70/90/120 km/h (o/m)	2000/2560/3410
Sperdifferentieel	–

ONDERSTEL

Ondersteltype	zelfdragend koetswerk van verzinkt staal
Koetswerktype	kleine stadsauto, 3 deuren, 4 plaatsen
Ophanging V	McPherson-veerpoten, driehoeken onderaan, antirolstang
Ophanging A	torsieas, geïntegreerde antirolstang
Remmen V (Ø/dikte in mm)	geventileerde schijven (240/niet meegedeeld)
Remmen A (Ø/dikte in mm)	trommels (180/niet meegedeeld)
Stuurinrichting	tandheugel
Stuurbekrachtiging	elektrisch
Aantal stuurmomentwelingen	3,0
Draaicirkel tussen muren/stoepen (m)	9,6/9,2

PRESTATIES

TESTOMSTANDIGHEDEN

Testperiode	1-11/10/2010
Beginmeterstand (km)	1650
Testafstand (km)	1500

PRESTATIEFACTOREN

Specifiek vermogen (pk/l)	97,1
Specifiek koppel (Nm/l)	165,7
Stroomlijn (Cx/SCx)	0,32/niet meegedeeld

Verhouding gewicht/vermogen (kg/pk)	10,6
Gewichtsverdeling V/A (%)	niet meegedeeld
Banden testauto V/A	Michelin Energy 185/55 R 15 82H

MEETGEGEVENS

Topsnelheid	
absoluut (km/h)	172 bij 5970 o/m
in tussenversnellingen (km/h)	41/78/125/172

Acceleraties (s)	
0-60 km/h	5,0
0-100 km/h	11,5
0-160 km/h	34,5
0-200 km/h	–
400 m vanuit stilstand (snelheid)	18,2 (122,6 km/h)
1000 m vanuit stilstand (snelheid)	33,4 (154,0 km/h)

Hernemingen (s)	
30-60 km/h (in 2 ^e /3 ^e /4 ^e)	3,4/4,9/8,9
60-90 km/h (in 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	7,2/9,6/–
90-120 km/h (in 4 ^e /5 ^e /6 ^e)	8,4/12,3/–
400 m vanaf 40 km/h in 4 ^e /5 ^e /6 ^e	18,6/22,2/–
1000 m vanaf 40 km/h in 4 ^e /5 ^e /6 ^e	34,5/40,4/–

Testverbruik	
min/max/gemiddeld (l/100 km)	4,4/9,6/6,7
rijbereik (km)	±520

MATEN EN GEWICHTEN

Lengte/Breedte/Hoogte (mm)	3546/1627/1488
Wielbasis/Spoorbreedte V/A (mm)	2300/1415/1410
Standaardbanden	175/65 R 14
Reservewiel	– (herstelkit, thuiskomstje: 0)
Interieurbreedte V/A (mm)	1370/1345
Hoofdruijmt V/A (mm)	1005/910
Beenruimte A min/max (mm)	115/310
Laadvolume (dm ³)	185-550
Rijklara gewicht (kg)	900
Totaal toegelaten gewicht (kg)	niet meegedeeld
Sleepvermogen geremd/ongeremd (kg)	440
Inhoud brandstoftank (l)	35

BUDGET

Basisprijs (€)	13.170 (Pop)
Basisprijs testauto (€)	15.210 (Lounge)
Totaalprijs gemonteerde opties (€)	1.000

ANDERE UITRUSTINGSVERSIËS (€)

Sport	15.210
By Diesel	17.110

SPECIFIEKE PACKS EN OPTIES (€)

Audiosysteem (6 luidsprekers + subwoofer)	400
---	-----

SUPPLEMENTEN (€)

Gerobotiseerde versnellingsbak	1.000
500C	3.000

BELASTING & VERZEKERING (€)

Belasting op inverterstelling BIV	61,50
Jaarlijkse verkeersbelasting	89,23
Jaarlijkse verzekeringspremie BA	±620

MAANDELIJKE LEASEKOSTEN (€)

Full lease 5 jaar/75.000 km	±360
Renting 5 jaar	±390
Maandelijkse CO ₂ -bijdrage	22,95
Fiscale aftrekbaarheid (%)	90

WAARBORG

Onderdelen en werkuren	2 jaar zonder kilometerbeperking (uitbreidbaar)
Lakfouten/Roestschade	3 jaar/8 jaar
Mobiliteitsgarantie	2 jaar, 24 uur op 24

ONDERHOUD

Onderhoudsinterval	volgens indicator (max. om de 30.000 km)
Aantal servicepunten	±140



ROBOTPORTRET | FIAT 500 TwinAir 85

RIJGEDRAG

MOTOR	1	4	8	12	16	20
Kracht	■	■	■	■	■	■
Soepelheid	■	■	■	■	■	■
Dynamiek	■	■	■	■	■	■
Sound	■	■	■	■	■	■

OVERBRENGING

Schakelgemak	■	■	■	■	■	■
Schakelgedrag	■	■	■	■	■	■
Spreading	■	■	■	■	■	■

STUUR

Stuurgemak	■	■	■	■	■	■
Stuurgedrag	■	■	■	■	■	■
Draaicirkel	■	■	■	■	■	■

TOTAAL **154/200**

Het pittige tweecilindertje met turbo is een meevaller op alle vlakken: voldoende krachtig, opvallend soepel en erg pittig. Bovendien maakt hij een sympathiek bromgeluid dat zelden storend werkt. De vijfbak schakelt zacht, maar een zesbak zou misschien toch nog beter bij deze motor passen - of je kiest voor de optionele gerobotiseerde bak. Het elektrische stuur is licht en nauwkeurig genoeg en de draaicirkel valt mee voor de handelbaarheid in de stad.

VEILIGHEID

REMMEN	1	4	8	12	16	20
Kracht	■	■	■	■	■	■
Uithoudingsvermogen	■	■	■	■	■	■
Geleidelijkheid	■	■	■	■	■	■

ACTIEVE VEILIGHEID

Weggedrag in rechte lijn	■	■	■	■	■	■
Weggedrag in bochten	■	■	■	■	■	■
Trekkracht	■	■	■	■	■	■
Grip	■	■	■	■	■	■
Verlichting	■	■	■	■	■	■

PASSIEVE VEILIGHEID

Frontaal	■	■	■	■	■	■
Zijdelings	■	■	■	■	■	■

TOTAAL **150/200**

De geventileerde schijven vooraan en de trommels achteraan zijn krachtig genoeg om dit autootje af te remmen, maar dat is het dan ook. ABS en noodremhulp zijn standaard, ESP is dat niet en dat is erg jammer, want zowel de rechtuitstabiliteit bij zijwind als het bochtengedrag op de limiet laat ietwat te wensen over. Over de trekkracht en grip hebben we geen klagen. De normale verlichting is wat flauwtjes, maar er is xenonlicht tegen bijbetaling. De passieve veiligheid is verzorgd.

COMFORT

RIJCOMFORT	1	4	8	12	16	20
Ophanging	■	■	■	■	■	■
Geluidsdemping	■	■	■	■	■	■
Rijhouding	■	■	■	■	■	■
Ergonomie	■	■	■	■	■	■

ZITCOMFORT

Voorstoelen	■	■	■	■	■	■
Achterbank/-stoelen	■	■	■	■	■	■
Zitruimte V	■	■	■	■	■	■
Zitruimte A	■	■	■	■	■	■

KLIMAATCOMFORT

Verwarming/Airco	■	■	■	■	■	■
Verluchting	■	■	■	■	■	■

TOTAAL **138/200**

Het rijcomfort wordt nadelig beïnvloed door de wat stugge en tegelijkertijd onvoldoende gedempte ophanging en stoelen waar je eerder bovenop zit. Het stuur is enkel verstelbaar in de hoogte en dat is niet goed voor de rijhouding. Plaats is er wel in dit lilliputtertje, ook achterin, en de geluidsdemping is redelijk verzorgd, tenzij je allergisch bent aan het tweecilindergepruttel bij lage toeren. De airco werkt goed, de verluchting zou wat meer debiet mogen hebben.

FUNCTIONALITEIT

KOETSWERK	1	4	8	12	16	20
Instap V	■	■	■	■	■	■
Instap A	■	■	■	■	■	■
Zicht rondom	■	■	■	■	■	■

INTERIEUR

Praktische aspecten	■	■	■	■	■	■
Standaarduitrusting	■	■	■	■	■	■
Afwerking	■	■	■	■	■	■

KOFFER

Toegankelijkheid	■	■	■	■	■	■
Inhoud	■	■	■	■	■	■
Praktische aspecten	■	■	■	■	■	■
Moduleerbaarheid	■	■	■	■	■	■

TOTAAL **136/200**

Instappen gaat voorin erg goed dankzij de brede deuren, maar achterin vergt het heel wat meer oefening, temeer daar de voorstoelen niet van een terugkeergeheugen voorzien zijn. Het zicht rondom wordt gehinderd door de dikke stijlen voor- en achteraan. Standaarduitrusting en afwerking zijn meer dan behoorlijk, qua opbergvakken kan het beter. Het koffertje is goed toegankelijk en nog vrij ruim voor de afmetingen, met een neerklapbare rugleuning op de koop toe.

BUDGET

VERBRUIK	1	4	8	12	16	20
Stadsverkeer	■	■	■	■	■	■
Secundaire wegen	■	■	■	■	■	■
Snelwegen	■	■	■	■	■	■
Rijbereik	■	■	■	■	■	■

SERVICE

Onderhoud	■	■	■	■	■	■
Garantie	■	■	■	■	■	■

PRIJZEN

Prijs basisversie	■	■	■	■	■	■
Prijs testauto	■	■	■	■	■	■
Optietarieven	■	■	■	■	■	■
Inruilwaarde	■	■	■	■	■	■

TOTAAL **148/200**

Het verbruik is afhankelijk van het gebruik: met een ei onder je voet blijf je onder de 4,5 l/100 km, ben je wat enthousiaster, dan mag je op 7 liter rekenen en dat is vrij veel. Om de 30.000 kilometer (maximaal) moet je op onderhoud; de algemene waarborg is maar magertjes, maar kan tegen betaling uitgebreid worden. De TwinAir is niet goedkoop, maar wordt een pak minder duur (voorlopig) door de overheidspremie van vijftien procent. Zo wordt hij toch nog een aanrader.

zeer zwak	1-4 PUNTEN
zwak	5-8 PUNTEN
middelmatig	9-12 PUNTEN
goed	13-16 PUNTEN
zeer goed	17-20 PUNTEN

totaalscore
726/1000

Onze quoteringen beoordelen hoe een model zich verhoudt tot zijn rivalen binnen zijn categorie. Het heeft dus geen zin om de cijfers te vergelijken van twee auto's uit verschillende categorieën.


VERBRUIK

 Op verbruiksvlak heeft de TwinAir een al even gespleten persoonlijkheid. Maak je volop gebruik van zijn levensvreugde, dan mag je zeker op meer dan 7 liter gemiddeld rekenen, een hemelsbrede kloof met de beloofde 4,1 van de Euronorm. Pas je je rijstijl aan, schakel je de Eco-modus in en laat je je in je schakelovergangen leiden door de aanbevelingen (waarbij je soms a priori bang bent dat de tweepitter het niet gaat redden, maar hij trekt alles perfect), dan ben je nog net geen hindernis in het verkeer, maar echt vooruitgaan doe je ook niet meer. Het resultaat is dan echter wel sprekend lager: 4,4 l/100 km, niet zo ver van de beloofde cijfers. Je kunt deze Jekyll en Hyde dus op twee manieren rijden, met een aangepast verbruik als gevolg. Met de kleine 35-liter tank moet je zelfs bij ons gemiddelde verbruik van 6,7 l/100 km over de hele 1.500 kilometer lange test toch slechts om de 500 kilometer naar de pomp.

RIJCOMFORT

 Het veercomfort is al bij al redelijk, maar door de korte wielbasis wint deze 500 toch geen prijzen op dat vlak, mede doordat je meer 'op' dan 'in' de iets te harde stoelen zit. Het geluid is vrij goed gedempt en als je de kleine tweecilinder al hoort pruttelen, dan klinkt dat eerder sympathiek dan onaangenaam. In de Lounge heb je een manuele airco die behoorlijk werkt; de verluchting kan wel beter, zodat je bij vochtig weer al snel naar de droge lucht van de airco moet grijpen om de ruiten min of meer wasenvrij te houden.

WEGLIKKING

 Gelukkig is aan het onderstel van de 500 toch enigszins gesleuteld en is de verwantschap met de Panda op het vlak van de wegligging ver te zoeken. Niettemin leiden de bolle vorm en de korte wielbasis ertoe dat de rechthoekstabiliteit danig beïnvloed kan worden door felle zijwind of door langsgroeven. In de bochten merk je dan weer dat er tegenover de andere 500-uitvoeringen minder gewicht op de vooras rust, wat deze kleine auto minder onderstuurd doet reageren...

Maar dat maakt de achterzijde ook lichter, zodat je bij hogere bochtsnelheden of bruuske uitwijkmanoeuvres toch bij de pinke moet zijn. Een ESP is dan ook een aanrader, voor meer gemoedsrust in alle omstandigheden (ook als je je aandacht er niet helemaal bij hebt). Qua trekkracht en grip ondervonden we geen problemen, maar doordat het motortje in alle andere omstandigheden zo soepel is, vergeet je bij het wegrijden soms voldoende gas te geven om een vlotte start te waarborgen. Een dotje mag dan wel...



MEEVALLER Met zijn inhoud van 185 liter is de koffer van de 500 niet eens zo klein. Bovendien is de achterbank neerklapbaar.

ONDERHOUD EN GARANTIE

 Het onderhoudsprogramma van iedere 500 loopt gelijk en schrijft voor dat je toch minstens om de 30.000 kilometer naar de garage moet. In ieder geval word je aan dit voor de meeste mensen niet zo vaak voorkomend gebeuren herinnerd door een intervalindicator. Wat de algemene waarborg betreft, houdt Fiat het bij het Europees verplichte minimum van twee jaar, maar je kunt tegen betaling (500 euro) die termijn wel uitbreiden tot vijf jaar.

ONS VERDICT

 De Fiat 500 TwinAir 85 is zonder twijfel de leukste versie tot nog toe van dit cultautootje. Hij rijdt vinnig en toch soepel, kan vlot mee met het verkeer, is handig en biedt binnen zijn beperkte buitenafmetingen toch plaats voor vier personen en iet of wat bagage. Bovendien ziet de 500 er erg leuk uit. Wil je echter het door de constructeur beloofde lage brandstofverbruik halen, dan moet je je enthousiasme danig temperen en met een ei onder de voet rijden in Eco-modus. De TwinAir is ook niet echt goedkoop (hij kost nauwelijks minder dan de 1.4 16V van 100 pk, die wél ESP standaard heeft), maar Fiat past hier een al van andere constructeurs bekende truc toe: het merk laat die meerprijs door de overheid betalen, aangezien je ook voor deze benzineversie de vijftien procent overheidspremie krijgt, wat de uiteindelijke basisprijs op 11.195 euro brengt, zodat de TwinAir plots de minst dure 500 wordt op de markt... ■

