

FIAT 500 TWINAIR**BRILJANT NAAIMACHIENTJE**

Een tijd geleden had ik het geluk om in een Fiat 500 Abarth te rijden. Geen nieuwe, hoewel ik die ook behoorlijk aangenaam vind, maar een echte uit de tijd dat seks nog veilig was en racen gevaarlijk. Een héle oude, dus. En voor ik de hele Abarth-gilde op mijn dak krijg: de auto waarmee ik reed, was een 595 esseesse.

Dat ging toen zo. Een jonge Giovanni kocht een Fiat 500, vond het tweecilindertje een beetje te plat en bestelde daarom bij motorentovenaar Carlo Abarth een opvoerkit, die hem werd toegestuurd in een soort wijnkistje. Wanneer alles netjes gemonteerd was, hielden paardjes en testosteron gelijke tred. Ook leuk aan die Abarthjes van toen, was de openstaande motorkap. Dat stond stoer.

Vandaag zou een openstaande motorkap bij een Fiat Abarth eerder gevaarlijk zijn. Omdat de motor in die dagen achteraan lag en nu vooraan. Onlangs zag ik in de verte wel een Fiat 500 met een openstaande achterklep naderen. Iemand die het niet begrepen heeft, dacht ik. Tot ik zag dat er een wielrenner aan de achterbumper kleefde. Als ze dan toch niet graag in de wind rijden, waarom dan niet gewoon thuis op

de rollen fietsen? Kunnen ze tegelijk nog stroom produceren ook. Maar dit terzijde.

De reden dat ik aan die Abarth 595 esseesse terugdacht, is de Fiat 500 Twinair. Volgens Fiat de zuinigste benzinemotor zonder elektrische assistentie. Een piepklein tweecilindertje met een turbo, dat tevreden zou zijn met 4,1 liter benzine per 100 km. Een cijfer dat in normale omstandigheden de ecorijder in mij prikkelt.

Maar nu niet. De oorzaak hiervan is het karakter van het tweecilindertje, dat zo'n 50 km/u sneller klinkt dan het in werkelijkheid is. Een sympathiek geluid, dat nooit storend wordt. Het zet alleen aan om de rode zone van de toerenteller op te zoeken. Wat natuurlijk allesbehalve efficiënt is: noch voor het verbruik, noch voor de prestaties. Omwille van dat laatste heb ik mijn schakelpunten een beetje verlegd. Wat de auto dan weer aanzienlijk vertraagde. En hoewel het absoluut niet de roeping van dit motortje is, dacht ik aan een tuningkit met beter gekozen verzetten en een stuurbekrachtiging met iets meer gevoel. Meer moet dat niet zijn. Italianen, ze blijven briljante motortjes bouwen. **(IK)**

HET VERDICT

TYPE: Fiat 500 Twinair

MOTOR: 2-in-lijn, benzine met turbo, 875 cc, 85 pk, 145 Nm

ACCELERATIE 0-100 KM/U: 11 seconden

TOPSNELHEID: 173 km/u

GEMIDDELD NORMVERBRUIK: 4,1 l/100 km

UITSTOOT CO2: 95 g/km

PRIJS:   13.170

TOF: heeft een briljant naaimachientje onder de motorkap

MAAR: moedigt absoluut niet aan tot zuinig rijden

D   CONCURRENT

TOYOTA IQ I.D.: 998 cc, 68 pk, 0-100 km/u in 14,7 seconden, top: 150 km/u, 4,4 l/100 km, CO2 : 99 g/km,   11.820



Dromen van een nieuwe MR2



Nu het er steeds meer op begint te lijken dat we volgend jaar geen FT-86, maar een nieuwe Toyota Celica gaan krijgen, wordt het vermoeden dat de Japanners ook werken aan een nieuwe MR2, opgepoekt door deze GRMN Sportshybrid Concept II. Vlak voor de start van de 24 uur van de Nürburgring onthulde Toyota deze hybride roadster. Achter de rug van de chauffeur zit een 3,5 liter V6 met 249 pk die de achterwielen aandrijft. De voorwielen worden door een elektrische motor aangedreven. Met andere woorden: de hybride aandrijving van de Lexus RX450h wordt hier omgekeerd gebruikt.

Met in totaal 298 pk zou dit wel eens een fijne concurrent voor de Porsche Boxster kunnen worden.

Er is echter één maar. Officieel heeft Toyota weinig met deze concept car te maken. Het idee komt van Gazoo Racing, dat al enkele jaren op de Nürburgring present tekent met twee Lexus LFA's. Maar als u weet dat de centen van Gazoo Racing uit de spaarpot van Toyota komen, mogen we misschien wel beginnen te dromen van een hybride roadster. Misschien wordt het wel een Lexus. Maar eerst die Celica graag. (IK)



NIEUW

Mercedes M-klasse

WAT IS ER NIEUW? Alles! De tijd dat Mercedes de norm stelde die door iedereen werd nagestreefd, ligt al een tijd achter ons. Als er wordt gesproken over dynamisch rijgedrag, wordt naar München (BMW) gekeken. Gaat het over de kwaliteit van het interieur, richten de blikken zich op Ingolstadt (Audi). En daar kunnen ze in Stuttgart niet mee lachen.

STRAFFERE MOTOREN?

Het is maar wat u straf noemt. Wij vinden het straf dat de basismotor een 4-cilinder diesel is. In de ML 250 BlueTec zal een 2,1 liter grote viercilinder met 204 pk de dienst uitmaken. Toch goed voor het spurtje in 9 seconden en een top van 210

km/u. En een gemiddeld verbruik van 6 l/100 km.

GROTER? Niet echt. De wielbasis is identiek aan die van zijn voorganger. Vooral de verbetering van het meubilair zorgt voor meer zitruimte achterin. En voor een koffer, groter dan die van de E-klasse break.

VEILIGER? Als we de indrukwekkende lijst actieve veiligheidsattributen bekijken, moet u wel een driedubbele domoor zijn om met deze auto te crashen. Een actieve cruisecontrol die tussen de 0 en de 200 km/u remt, een nachtkijker met voetgangersdetectie, actieve koplampen, dodehoek- en rijstrookassistentie: noem het en het zit op de M-Klasse.

se. Of beter gezegd, het staat op de optielijst.

CHIEQUER? Als u het maar weet. Dat van Audi en referentie qua afwerking is serieus in het verkeerde keelgat geschoten. Daarom dat Mercedes het kort houdt door te stellen dat de M-Klasse op dit gebied beter is dan Audi.

TE KOOP? Vanaf oktober. Maar bestellingen zijn welkom vanaf 11 juli. Prijzen zijn helaas nog niet gekend. (IK)

NO, NO, NO LIMIT

De Duster is voor Dacia wat de Qashqai is voor Nissan: een gigantisch schot in de roos. Een succes dat ruimte laat voor spelereien, zoals de deelname aan Pikes Peak, de legendarische heuvelklim in de Verenigde Staten. De Dacia Duster No Limit werd speciaal voor deze ene wedstrijd gebouwd. Eigenlijk komt het erop neer dat enkel het koetswerk nog vaag aan de doorweekse Duster doet denken. In een rijdend chassis hangt een motor met 850 pk, gebaseerd op de V6-biturbo van de Nissan GT-R. (IK)

