

INHOUD

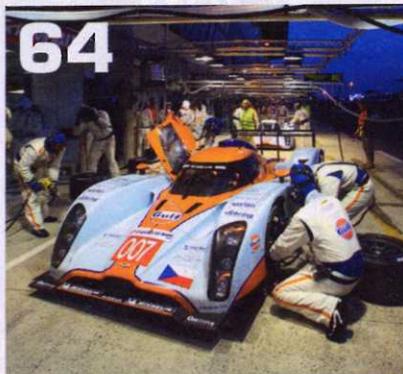
AUTOWERELD 246 • 2 JULI 2009



28



18



64



104

AUTO

8 Wereld op wielen

EERSTE TEST

- 14 LEXUS IS 250C
- 18 FIAT 500C
- 20 RENAULT MEGANE GRANDTOUR
- 22 RENAULT SCENIC
- 26 VOLKSWAGEN GOLF GTD
- 28 SEAT EXEO ST
- 50 HYUNDAI i20 STC

DETAILTEST

- 30 PEUGEOT 3008 1.6 HDi
- 78 SUZUKI ALTO 1.0

DUBBELTEST

- 40 AUDI A4 ALLROAD 2.0 TDI vs. Q5 2.0 TDI

TWEEKAMP

- 86 SMART 1.0 MHD 71 vs. TOYOTA iQ 1.0 CVT

CUPTEST

- 70 RENAULT MEGANE R26.R
- 76 LOTUS EXIGE CUP 260

EXCLUSIEVE TEST

- 96 BERTONE MANTIDE

RETRO

- 104 50 jaar MINI

SPECIAL ASTON MARTIN

- 54 Verleden
- 56 DB9 VOLANTE
- 58 V8 VANTAGE
- 64 Sport
- 68 Toekomst



SPORT

101 Sport op wielen

CIRCUIT

- 102 JACQUES VILLENEUVE heeft nog plannen

RUBRIEKEN

- 5 TegenLigger
- 24 Web op wielen
- 29 Abonneer je!
- 52 Tuning



102

EERSTE TEST

FIAT 500C

C-CUP

Fiat heeft al heel wat geschiedenis geschreven met zijn 500. Blijkbaar is dat boek nog niet vol, want de Italianen hebben zonet hun pen bovengehaald voor een nieuwe episode. Deze keer met de 500C in de hoofdrol. Tekst: Steven Appelmans

We schrijven 1957. Fiat heeft net een dwergmobiel met een 13 pk sterke tweecilinder gelanceerd die de wereld zal veranderen. Anno 2009 staan we op een paar kilometer van de wieg van die oorspronkelijke 500 te staren naar diens kleinzoon, de 500C. Dat die hetzelfde bloed door de aderen heeft stromen, hoeft eigenlijk niet gezegd: de kleine koplampjes, de korte achtersteven en vooral een tot aan de achterklep wegschuivend canvas, alles wat de oorspronkelijke mini-Fiat zo typeerde, zit zoveel jaren later gewoon terug op en aan de revival-500. Maar of dat de 500C even legendarisch zal maken...?

Heimwee

Yep, wij stonden er ook even van te kijken, maar de oorspronkelijke 500 was dus een semi-cabrio. Het dakje was toen niet meer dan een strip stof die je in een recordtijd neerzwoepte net boven het parmantige tweecilindertje. Later kreeg de 500 ook een stalen top of een als een sardienblik opendraaiend canvasje, de versie die iedereen zich dus wél nog herinnert. Gelukkig bestaat er vandaag zo iets als internet. Na de lancering van de

herwerkte 500 in 2007 ging het Centro Stile Fiat op zoek naar wat er nog meer leefde bij de Cinquecento-adepten. En hoewel die al zeer tevreden waren met de gesloten remake van hun icoon, keken ze toch met enige heimwee terug naar de begindagen, toen de 500 nog dakloos door het leven fietste.

Mag het wat meer zijn?

Iets waar de Italianen nu dus een mouw aan hebben gepast. Met veel respect voor het origineel, want net als in '57 zakt het dak ook nu tussen de buitenpilaren naar beneden, zij het deze keer uiteraard elektrisch. Een beetje zoals Citroëns Pluriel, maar dan zonder afneembare bogen of weg te moffelen kap. Pure eenvoud die de ontwikkelaars bij Fiat geen slapeloze nachten of overbodige overuren heeft gekost. Alhoewel. Om hetzelfde rijgedrag en dezelfde stijfheid te kunnen garanderen als de dakdragend 500, heeft de 500C (spreek de C uit als *tsjie*) heel wat versterkingen moeten inroepen. Boven de voorruit bijvoorbeeld, waar een extra steunbalk niet alleen het raamoppervlak vergroot en zodoende de achterste passagiers letterlijk uit de wind zet, maar eveneens zorgt voor de nodige on-

dersteuning. Achteraan loopt er een dwarsbalk onder de hoedenplank om daar de vaste dakstructuur te helpen vergeten. Flankgewijs werden de C-stijlen wat meer in de verf gezet, terwijl ook de B-stijlen het nodige extra ijzer te slikken kregen. Tot slot werd de ophanging achteraan versterkt met de antirolstang uit de Abarth 500. Twee probleempjes bleven onopgelost: de zichtbaarheid naar achteren is met de kap naar beneden gewoon ondermaats en wie iets in de koffer wil proppen, neemt best een meetlint mee. De opening waar alles door moet, is immers net groot genoeg om er je toiletzak door te murwen.

Dikkie Dik

Sonja Kimpen hing al aan de lijn. Of ze eens moest langskomen om dat dikkertje onder handen te nemen. Niet nodig. Ondanks al die versterkingen weegt de 500C slechts een goeie 40 kilogram meer dan zijn alledaagse broer. Een doorgedreven magnesiumkuur? Zwarte magie? Nee, 'omdat de stoffen kap een pak minder weegt dan een traditioneel dak'. Het gewichtsverlies van het ene heft

PASPOORT			
Model	1.2	1.4	1.3 Multijet
Motor	vier-in-lijn, benzine	vier-in-lijn, benzine	vier-in-lijn, diesel
Cilinderinhoud (cm ³)	1242	1368	1248
Vermogen (kW/pk bij opm)	51/69 bij 5500	74/100 bij 6000	55/75 bij 4000
Koppel (Nm bij opm)	102 bij 3000	131 bij 4250	145 bij 1500
Transmissie	voorwielaandrijving, manuele vijfbak of gerobotiseerde vijfbak	voorwielaandrijving, manuele of gerobotiseerde zesbak	voorwielaandrijving, manuele vijfbak
Langte/breedte/hoogte (mm)	3546/1627/1488		
Koffer (l)	182		
Gewicht (kg)	905 (940*)	970 (980*)	1020
Top (km/u)	160	182	165
0-100 km/u (sec.)	13,4	11,0	13,0
Normverbruik (l/100 km)	4,8 (4,7*)	5,8 (5,6*)	4,2
CO ₂ (g/km)	113	135	110
Prijs (euro incl. btw)	n.n.b.		
BIV (euro)	61,50	123	61,50
Verkeersbelasting (euro)	165,40	204,60	165,40
Belgische lancering	eind 2009		

(*) Dualogic



dus de toegenomen kilo's van het andere op. Of hoe in deze de Italiaanse logica meer dan steek houdt. Doordat de 500C eigenlijk niet veel meer weegt, kon hij ook gewoon de kachels overnemen waar de gewone 500 nu al op draait, zijnde de 1.2 van 69 pk, de 100 pk sterke 1.4, beide op benzine, en de zelfontbrandende 1.3 Multijet goed voor 75 pk. Welke je ook kiest, ze voldoen alle drie aan de Euro 5-reglementeringen en in ons land krijg je zowel voor de 1,2 liter als voor de diesel, dankzij hun CO₂-uitstoot van respectievelijk 113 en 110 g/km, een financieel steuntje van onze overheid. De beide benzineblokken krijgen daarbij ook standaard een start-stopsysteem meegeleverd en kunnen desgewenst gekoppeld worden aan de gerobotiseerde Dualogic. Best knap, maar waar wij echt stonden van te kijken, was de stilte. Uiteraard hoor je de blokjes beter aan boord van de open 500, maar echt storend wordt dat nooit. Ook windgeruis wordt vakkundig uit het interieur geweerd, zelfs bij hogere snelheden, met dank aan het plastic spoilerletje achteraan. Alleen rond de spiegels

durven de elementen al eens van zich laten horen, maar dan nooit in die mate dat je aan het schreeuwen moet om elkaar nog enigszins te verstaan. Nee, we hebben het al heel wat andere constructeurs met heel wat meer middelen al heel wat slechter weten doen.

En het werd zomer...

Wij denken dat deze 500C wel eens in de voetsporen van zijn grootvader zou kunnen treden. Niet zozeer om zijn look of daksysteem, maar, net als toen, om zijn prijs. In Italië, waar de open 500 op 4 juli wordt gelanceerd, moet hij minimaal 14.800 euro gaan kosten. Daarvoor krijg je dan de kleinste benzinebrommer in een Lounge-kleedje, wat goed is voor een manuele airco, parkeersensoren achteraan, het Blue & Me-systeem, een radio-cd-speler en hetzelfde vijf Euro NCAP-sterren tellende veiligheidsjasje van de gewone 500. De Italianen beweren eveneens dat er plaats is voor vier volwassenen, maar dat vinden we dan weer een brug te ver. Daarnaast laat Fiat je ook nog keuze uit negen huidtinten en drie

stofkleurtjes voor de kap. Wie zich zwaarder wil motoriseren of hoger wil klimmen op de vestimentaie ladder kan dat uiteraard, al hou je dan best rekening met een eindsom van om en bij de 20.000 euro. Best veel voor een piepklein Fiatje al zit je dan natuurlijk wel al rijkelijk in het leder en kijken tegenliggers 's avonds in je bixenons. En rij je natuurlijk in een uniek exemplaar, want net als de 500 met dak zijn de personaliseringsmogelijkheden weer schier eindeloos. Is er dan niets negatief? Jawel, wij moeten er nog een half jaar op wachten. Ten vroegste eind 2009 staat hij bij ons in de showroom, waardoor we nu voor één keer hopen dat de zomer snel voorbij zal zijn. ■

ONZE MENING

STERK: Inventief daksysteem • Zuinige motoren • Leuk design
ZWAK: Zicht achteraan • Laadopening koffer • Niet echt voor vier volwassenen
DUS: Eindelijk een C-cup die ook ons past

