



Bjorn Blokzijl
24 maart 2015

Deze X wel geslaagd

Als je als merk een brede range baseert op één designthema, kun je op je vingers natellen dat niet alle modellen even succesvol zijn. Zo ook bij het thema '500' van Fiat. Het basismodel - de driedeurs hatchback - doet het sinds zijn introductie in 2007 nog steeds boven verwachting goed, maar de 500L en de zevenzits Living lopen flink achter op de concurrentie. Dit heeft de Italianen er niet van weerhouden om een nieuwe variant op het thema te introduceren. In het segment der compacte crossovers moet de 500X kopers trekken die nu nog kiezen voor bijvoorbeeld Captur, Mokka of 2008.



Het mooiste meisje van de klas

Acht jaar nadat de hatchback op de Nederlandse markt is geïntroduceerd, ziet de Fiat 500 er met zijn retrodesign nog steeds goed uit. Zoals gezegd doen de MPV's met hetzelfde stijlthema het qua verkopen een stuk minder en wij voorspellen dat het ietwat bedenkelijke design daar debet aan is. Klaarblijkelijk hebben de ontwerpers dat ook ingezien, want de 500X ziet er een stuk beter uit. Wij durven wel aan dat de auto één van de mooiste in z'n klasse is. Door de schuin aflopende daklijn, de dik aangezette wielkasten met zwart kunststoffen omranding, verchromde details en de grote lichtmetalen meerspaaks wielen straalt de auto zowel dynamiek, klasse en toch ook stoerheid uit. Dat de Jeep Renegade op dezelfde basis staat, is in niks aan het uiterlijk te zien. Het verschil is bijna groter dan tussen dag en nacht.



Ruimte voor kleur

Zo donker, hoekig en stoer de Renegade er vanbinnen uit ziet, zo kleurrijk, rond en modieus is het interieur van de 500X. Net als bij alle andere 500's komt de carrosseriekleur terug op de panelen op het dashboard. In dit geval is het de fraaie rode kleur en dat doet het binnenste veel goed. Bestel je een zwarte auto, dan overheerst die kleur behoorlijk. Buiten wat kleine grijze randjes rond de klokken, het scherm van de navigatie- en audiosysteem en de bedieningsknoppen van de climatecontrol, is het binnenste behoorlijk donker gekleurd. De gebruikte materialen zijn van een hoge kwaliteit. Enkel onderaan het dashboard vinden we harde kunststoffen, maar op alle andere plekken zijn zachte plastics gebruikt. Het centrale scherm bevat zowel de bediening van het audiosysteem als het navigatiesysteem. Hoewel het er een stuk beter uitziet dan een los navigatiesysteem dat op het dashboard kan worden geklikt, is het scherm aan de kleine kant. Een inch of twee groter zou het bedieningsgemak sterk verhogen. Toen we met de Jeep Renegade onderweg waren, viel ons de behoorlijke binnenruimte op. Omdat de basis van beide auto's hetzelfde is, is ook de 500X bovengemiddeld ruim voor bestuurder en vier passagiers. Met de voorstoel in een

Fiat 500X 1.4 Turbo MultiAir 16v 140 Lounge

positie van een bestuurder van 1,90 meter is er op de achterbank nog genoeg beenruimte voorhanden voor diezelfde persoon. Door de aflopende daklijn vergt niet alleen het instappen achterin het intrekken van het hoofd, ook als je eenmaal zit, zit de kruin al snel tegen het hemeltje. Geheel achterin is ruimte voor 350 liter, wat ruim voldoende is voor de wekelijkse boodschappen. Heb je meer ruimte nodig, dan laat de achterbank zich in delen neerklappen.



Vermogen in overvloed

Omdat de Renegade en de 500X de technische basis delen, is de motorkeuze voor beide identiek. Instapper is een 1.6 zestienklepper met 110 pk die - in tegenstelling tot de Jeep - ook verkrijgbaar is met een uitrustingsniveau van een normaal niveau, maar een navigatiesysteem is niet in combinatie met de instapper te verkrijgen. Wil je dat wel, dan zal je moeten voor een motorupgrade in de vorm van de 1.4 MultiAir benzinemotor met 140 pk. Met deze motorisatie waren wij op pad in en om onze hoofdstad. Zowel in de binnenstad als daarbuiten heb je ruim voldoende aan het vermogen. Al weegt de auto net iets meer dan 1.300 kilo, de standardsprint naar de

Fiat 500X 1.4 Turbo MultiAir 16v 140 Lounge

'100' gaat onder de 10 seconden. Pas bij 190 km/h is de koek op. Fiat geeft een gemiddeld verbruik op van zes liter per 100 kilometer. Dat hebben we in de beperkte afstand tijdens de test niet kunnen verifiëren, maar bij de lichtere Punto met deze motor haalden we de fabrieksopgave niet. Anders dan de TwinAir tweecilinders van Fiat doet de 1.4 met vier potten zijn werk in alle stilte. Alleen bij accelereren hoor je hem op de achtergrond, maar op cruisesnelheid is het een oase van rust.



Stadscrosser

Al heeft de 500X de looks van een compacte SUV, de auto zal in de praktijk weinig zand-, laat staan modderpaden moeten bedwingen. Door zijn grotere bodemvrijheid komt hij wel verder dan de gemiddelde hatchback, maar met enkel aandrijving op de voorwielen zal je al snel grip verliezen. Vierwielaandrijving is overigens wel te verkrijgen, maar enkel in combinatie met de tweeliter MultiJet diesel. Toch is het geen gemis. De 500X voelt zich als een vis in het water op de gebaande paden. Sturen gaat met ruim voldoende gevoel - al zou de tegendruk wat groter mogen zijn - en de voorwielen doen precies wat je ze opdraagt. Ondanks het hoger liggende zwaartepunt

Fiat 500X 1.4 Turbo MultiAir 16v 140 Lounge

helt de auto niet overmatig over in snel genomen bochten. Door het ruime vermogen en - al bij 1.750 toeren per minuut vrijkomende - koppel is de 500X behoorlijk schakellui te rijden. Toch is het wisselen van de verzetten geen straf met de prettig schakelende zesbak. Op dit moment is het de enige transmissie en valt er niet te kiezen voor een automaat voor de benzinemotor. Later kan een negentraps automaat optioneel gekoppeld worden aan deze motor.



Een zonnige toekomst

In het compacte crossover-segment wordt het steeds drukker. Dit zal de komende jaren alleen maar toenemen, gezien het grote succes van onder andere de Renault Captur. In een dergelijke marktsector moet je als fabrikant alles uit de kast halen om je te onderscheiden van de concurrentie. Fiat doet dat met een aansprekend uiterlijk en een lage vanafprijs. Al vanaf 19.995 euro staat een 500X op de oprit te glimmen. Voor dat geld krijg je de 1.6 16v met een absolute basisuitrusting. Wil je wel airco en een navigatiesysteem, dan zit je vast aan de geblazen 1.4 MultiAir. De door ons gereden auto kost 26.595 euro. Voor dat geld heb je een auto die ruim in z'n spullen zit en



Fiat 500X 1.4 Turbo MultiAir 16v 140 Lounge

waarin je niks te wensen over hebt. Buiten het fraaie voorkomen en de relatief lage prijs laat de 500X geen grote steken vallen. Rijeigenschappen en interieurruimte liggen op een hoog niveau en ook op materiaalkeuze is niet beknibbeld. Net als zijn kleine hatchbackbroertje gaat deze auto een zonnige toekomst tegemoet. Fiat's doorzettingsvermogen zal zijn vruchten bij deze 500-derivaat wÃ©l afwerpen.

Plus

- + Fraai design van interieur en exterieur
- + Kwieke motor
- + Volwassen rijeigenschappen

Min

- Klein scherm van multimediasysteem
- Ietwat lichte besturing
- Krappe instap achterin