

Fiat brengt nieuwe kleine auto

De „Nuova 500”, opvolger van de „Topolino”

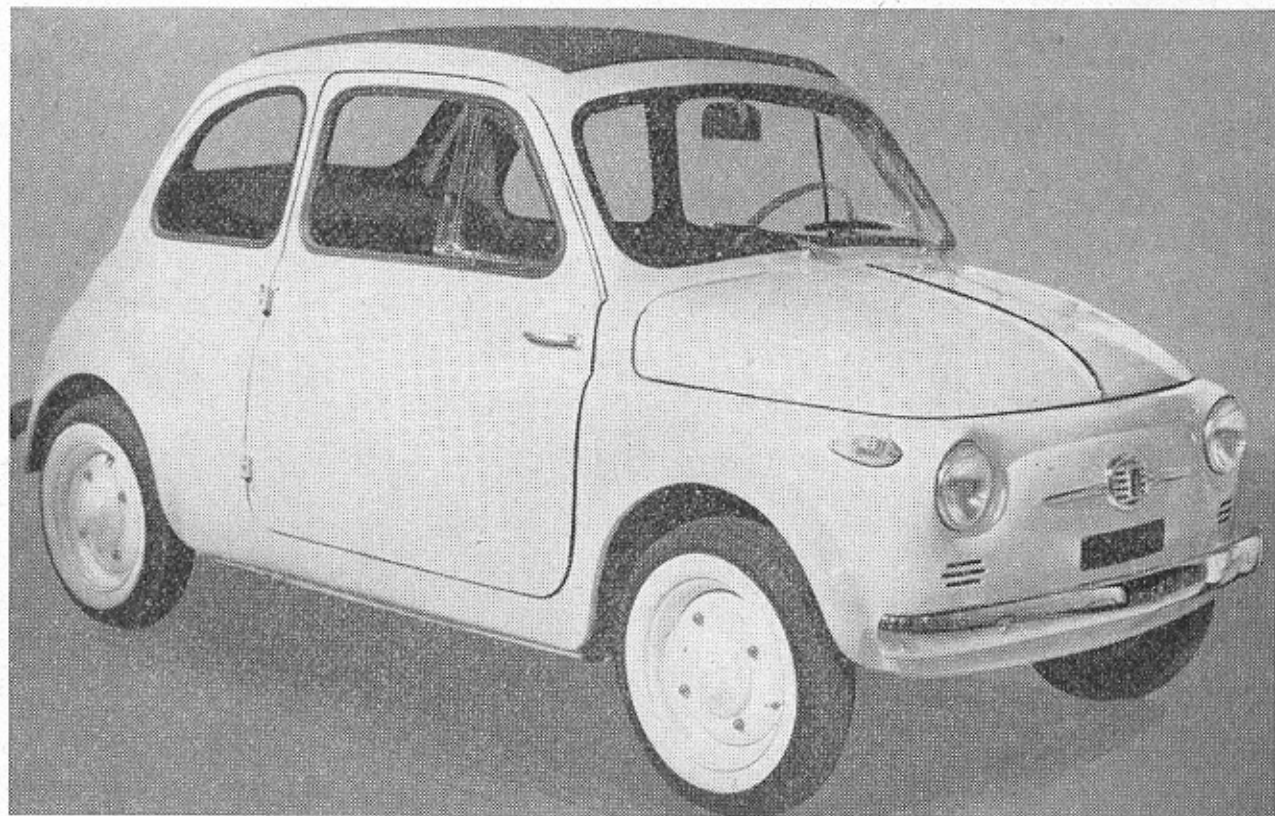
Met de nodige publicitaire omlijsting is in Turijn de nieuwste kleine Fiat, waarvan reeds geruime tijd sprake was, aan de pers en het publiek voorgesteld geworden. «Nuova 500» werd hij gedoopt, en daarbij wordt men herinnerd aan zijn voorganger, de «Topolino», die 21 jaar geleden het «levenslicht» zag. Want met beide creaties had Fiat een zeer speciaal oogmerk, namelijk het ontsluiten van nieuwe markten voor de automobiel. Wat dat betreft heeft de «Topolino» zeker aan de gestelde verwachtingen beantwoord. Zal de «Nuova 500» een even groot succes tegemoet gaan? Zijn prijs werd vastgesteld op 490.000 lire, wat, omgerekend in onze munt, neerkomt op een goede 40.000 F. Fiat wil hiermee nieuwe klassen van het weinig koopkrachtige Italiaanse publiek in staat stellen zich te motorizeren. Trouwens, tijdens de eerste maanden zal de totale produktie uitsluitend bestemd zijn voor de binnenlandse markt, waarvoor, naar verluidt, reeds meer dan 100.000 bestellingen werden genoteerd.

Het nieuwe aan deze «Nuova 500» zit hem veel minder in zijn vorm en uitzicht dan wel in enkele mechanische toepassingen en vindingen. Uiterlijk lijkt hij goed op de thans lopende Fiat «600», alleen is hij korter en iets smaller: 1,84 m wielbasis in plaats van 2 m, 2,94 m lang in plaats van

3,21 m en 1,32 m breed in plaats van 1,38 m. De karosserie is van het zelfdragend type, met twee deuren en een oprolbaar dak, gelijkaardig aan dat van de kleine Citroen 2 pk. Terecht kan worden betreurd dat de ontwerpers figuurlijk en letterlijk gesproken het hekken aan de oude stijl hebben laten hangen, waar het op het deurenmechanisme aankwam. De deuren scharnieren altijd nog van achter, en openen dus van vóór naar achter, wat falikant kan uitvallen wanneer tijdens het rijden een deur opengeraakt. Op gebied van veiligheid voor de inzittenden is dit verre van ideaal, en we zien benieuwd uit naar de dag dat ook hierin verandering zal worden gebracht.

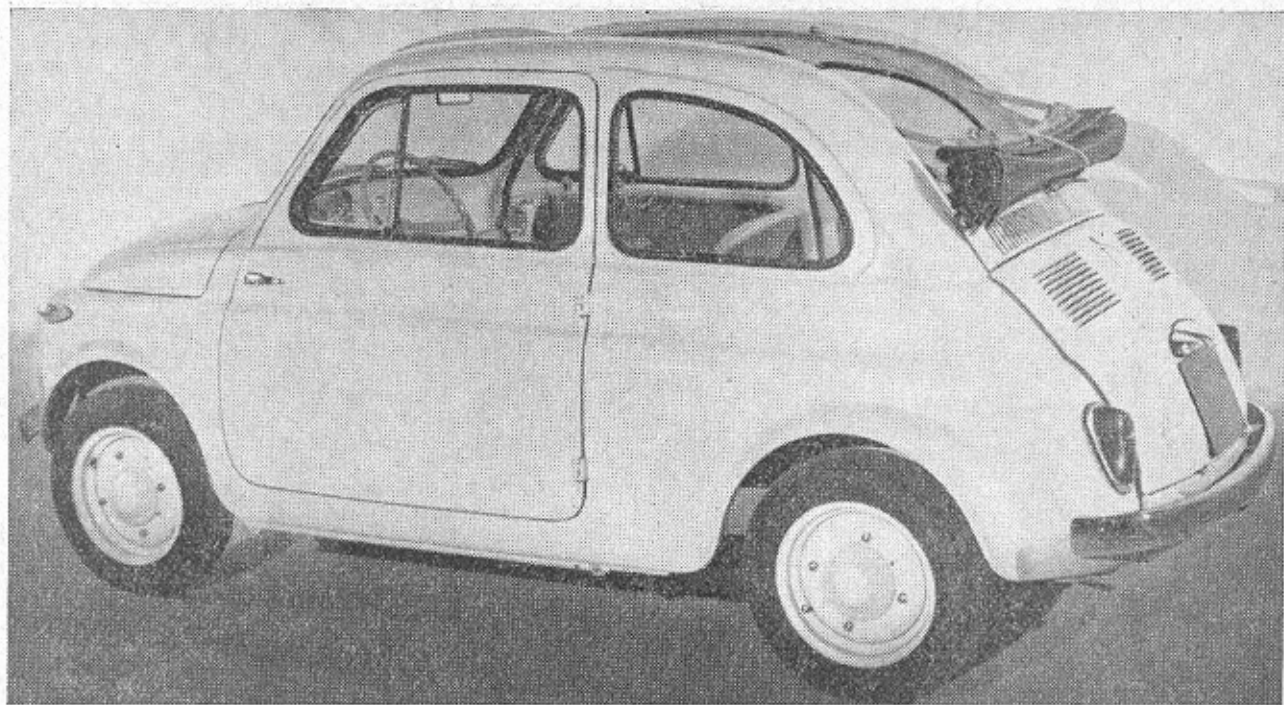
Tal van technische nieuwigheden.

Het interessante aan deze nieuwe «wegluis» zit hem, zoals hoger gezegd, vooral in het mechanisme. Vooreerst is er de achterin geplaatste motor, een viertakt tweecilinder in lijn van 479 cm³ (boring 66 mm × slag 70 mm) met kopkleppen, een compressieverhouding van 6,55/1 en een vermogen van 13 pk bij 4000 o/m. De Fiat-ingenieurs hebben zich laten leiden door hetzelfde principe als Porsche bij het ontwerpen van zijn Volkswagenmotor: een zo lang mogelijke levensduur garanderen voor de motor, door hem niet tot het uiterste «in te span-



De jongste telg van de Fiat-familie, de «Nuova 500», opvolger van de Topolino.

Cl. V.A.B.



Wanneer het weer zulks toelaat, wordt het dak opgelegd en geniet men van zon en lucht.

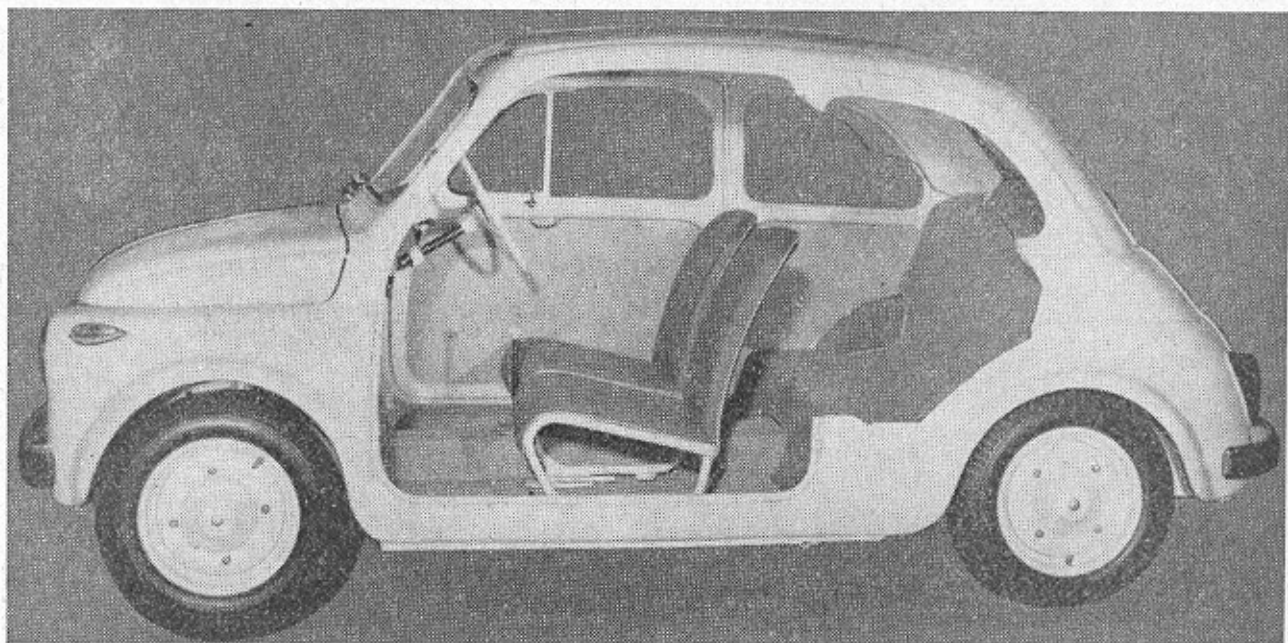
Cl. V.A.B.

nen ». Het oorspronkelijk vermogen van die nieuwe motor, dat 16 pk bedroeg, werd derhalve beperkt tot 13. Praktisch betekent dit dat deze motor op volle kracht kan worden gebruikt tijdens lange ritten ; de fabriek zegt zelfs dat het helemaal geen kwaad kan wanneer de 4000 o/m worden overschre-

den in elke van de vier versnellingen, en dat een opvoeren van de draaisnelheid tot 4500 o/m nog helemaal geen gevaar oplevert voor de motor.

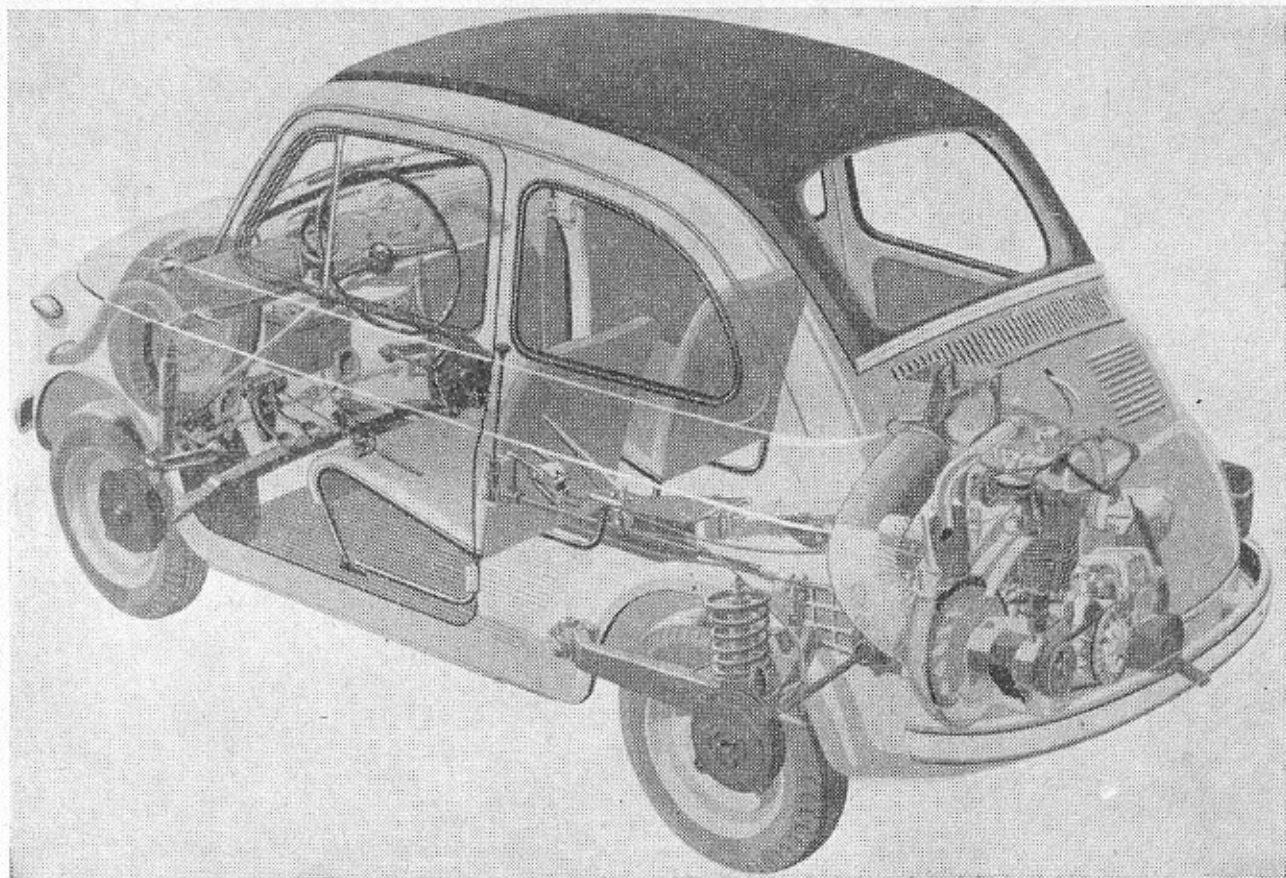
Luchtkoeling met diverse toepassingen.

Deze motor heeft luchtkoeling, ook een nieuwig-



Een beeld van het wageninterieur.

Cl. V.A.B.



Röntgen-foto van de nieuwe Fiat 500.

Cl. V.A.B.

heid bij Fiat. De praktische voordelen hiervan voor een wagen, bestemd voor een zeer heterogene cliënteel, waaronder heel wat lieden die lak hebben aan techniek, liggen voor de hand. Het toegepaste koelsysteem vertoont een zekere overeenkomst met dat op de Volkswagen, in die zin dat de buitenlucht door een rooster onder het achtervenster wordt aangezogen door een turbine en in een gesloten omloop langsheen de met koelvinnen voorziene cilinders wordt gejaagd; de aldus verwarmde lucht kan in het interieur worden geleid voor de verwarming ervan. Bij de Fiat echter wordt de warme lucht in het interieur geleid door de centrale tunnel (waarin ook de stangen en leidingen lopen van gangwissel, starter, startmotor, handrem en gaspedaal) en die voor dat doel twee spleten heeft, links en rechts, ter hoogte van de gangwisselhefboom. De aangezogen koellucht wordt in het Fiat-systeem evenwel ook gebruikt voor het afkoelen van het oliekarter — er is dus geen eigenlijke oliekoeler — voor de voeding van de karburator, terwijl de verwarmde lucht tevens dienst doet voor het opwarmen van de motor bij koude temperatuur. Voor dit laatste doel werd de koelluchtomloop zo ingericht dat, zolang de buitentemperatuur lager is dan 20°, de langs de cilinders gejaagde lucht terug in de aanzuigleiding gevoerd wordt; die leiding wordt door een termostaat afgesloten zodra de temperatuur van de buitenlucht meer dan 20° bedraagt.

Verende suspensie voor motor.

Deze motor onderscheidt zich ook nog door zijn verende suspensie op twee punten: van vóór rust de complete transmissie-eenheid en motor op een rubberkussen, terwijl aan de achterkant de eigenlijke motor gedragen wordt op een schroefveer van grote afmetingen. Nog een partikulariteit is de centrifugaaloliefilter, aangedreven door de as van de dinamo, en welke het voordeel aanbiedt slechts gereinigd te moeten worden bij een algemene revizie van de motor. De niet gesinkronizeerde maar geruulose vierversnellingsgangwissel heeft geen direkte overbrenging, en de vierde versnelling is uitgevoerd als overdrive.

Ruime autonomie en gering onderhoud.

Uit vele punten blijkt de zorg van de Fiat-ingenieurs, met dit wagentje aan een zo groot mogelijke klasse gebruikers, een vervoermiddel te willen bezorgen, dat op gebied van onderhoud weinig eisen stelt. Er is reeds de toepassing van de luchtkoeling, die het gevaar voor bevroren of koken van het koelwater uitsluit en de zorg voor antivries overbodig maakt. De centrifugaal-oliefilter, die praktisch niet moet gereinigd worden, is een tweede punt van belang. Verder zal het cliënteel het zeer op prijs stellen dat de afstand tussen twee olierversingen niet minder dan 2500 km bedraagt; ook dat is van belang. Verder dienen om de 2500 km alleen de fuzees te worden gesmeerd. Het oliepeil in gangwissel en differentiël



De nieuwe Fiat 500 met open dak, van boven gezien. De bagage vindt een plaats in het achterkompartiment.

Cl. V.A.B.

dient te worden nagekeken om de 5000 km, en de olie vernieuwd na 20.000 km. Om de 5000 km slechts dient het oliepeil in het stuurhuis te worden nagezien. We vermelden deze enkele gegevens maar om een idee te geven van de ruime autonomie die dit wagentje heeft.

Wat de suspensie betreft weze gezegd dat deze vooraan bestaat uit een dwarsveer, op twee punten in rubber aan de vloer bevestigd, en gecontroleerd door teleskoopshokbrekers. Van achter zijn de wielen gemonteerd op schuine armen met schroefveren, waarbinnen teleskoopshokbrekers. Het remsysteem is hydraulisch, en de mechanische handrem werkt op de achterwielen.

Plaats voor twee volwassenen en twee kinderen.

Het wageninterieur biedt plaats aan twee volwassenen op afzonderlijke, ook tijdens het rijden verstelbare zetels; in het achterste gedeelte is er plaats voor twee kinderen of voor bagage. Met de mentaliteit de Italianen eigen mag men er zich aan verwachten dat er wel meer dan twee kinderen in zullen zitten, en dat er helemaal geen graten zullen in gevonden worden ook voor volwassenen op de achterplecht mee te nemen. Dit zijn natuurlijk exhibitie die men best niet uitvoert met mensen van « Nordische » afmetingen. Teneinde het in- en uitstappen van de achterste passagiers, of het laden en uitnemen der bagage te vergemakkelijken, kunnen beide voorzetels ook naar voor geklapt worden.

Op het instrumentenbord vindt men vlak vóór de bestuurder de snelheidsmeter met kilometerteller, en verschillende kontrollichten voor de dinamo, de benzinestand, de oliedruk en de standlichten; verder de schakelaar voor de ontsteking en de verlichting, de schakelaar voor de richtingwijzers met pinkende verklikker, de bedieningsknop voor de ruitenwissers en de schakelaar voor de instrumentenbordverlichting. Op de tunnel, die midden door de wagen loopt en zoals hoger gezegd de warme lucht aanvoert, heeft men de gangwisselhandel, twee kleine hefboompjes voor de bediening van de startmotor en de choke, evenals de handrem. Voor de aanvoer van frisse lucht in het interieur heeft men op het wagenfront twee inlaten, welke leiden naar twee afsluitbare openingen links en rechts onder het instrumentenbord. Ook kunnen hiervoor de tochttraampjes in de deuren worden gebruikt. De eigenlijke deurversters, evenals die van het achtergedeelte, zijn onbeweeglijk. In het frontgedeelte van de wagen bevinden zich de 21 liter-benzinetank, de 12V-batterij, het rezervewiel en de tas met gereedschap; kleine pakjes

vinden er ook een plaats. De eigenlijke bagage dient echter achter de voorzetels, in het interieur zelf, gestouwd te worden.

Samenvattend kan worden gezegd dat, gelet op het doel waarmee deze kleine auto ontworpen werd, de « Nuova 500 » een zeer interessante creatie is waarmee het zal mogelijk worden de auto in het bereik te brengen van nieuwe categorieën gebruikers. Dat hierbij vooral gedacht werd aan de Italiaanse markt is een feit; maar ook op de exportmarkt liggen kansen weg voor deze opvolger van de « Topolino ». Veel zal natuurlijk afhangen van de prijs, die op de exportmarkt zal worden gevraagd, teneinde de konkurentie met andere merken mogelijk te maken. Niet zonder voldoening vermelden we hierbij dat de Fiat een zeer interessante handleiding voor zijn « 500 » meegeeft aan elke koper, handleiding, die met Duitse « Gründlichkeit » is opgesteld en overvloedig geïllustreerd, zo ongeveer gelijkaardig met de handleiding die kopers van de Volkswagens meekrijgen. Een dergelijk « geestelijk » peterschap van een merk, waarvan de « service » uiterst gunstig aangeschreven staat over geheel de wereld, kan niet anders dan de start van deze nieuwe spruit uit de Fiatfamilie nog vergemakkelijken. We hopen maar dat de Belgische importeur bij de Fiat-fabriek de nodige stappen zal doen om van deze handleiding, waarvan we de Franse editie konden inkijken, een Nederlandse uitgave te bekomen, bestemd voor de Nederlandstalige klienteel. Samenwerking met de importeur voor Nederland ware in dit verband wellicht niet slecht.

Tot besluit geven we hier nog enkele technische specificaties over de « Nuova 500 »:

Motor

2 cilinders, vertikaal, in lijn - Boring en slag 66 x 70 mm - Inhoud 479 cm³ - Kompressieverhouding 6,55/1 - Vermogen 13 pk, 4000 o/m - Karburator Weber 24 IMB.

Gangwissel

Overbrengingsverhoudingen 1^e - 3,273; 2^e - 2,067; 3^e - 1,300; 4^e - 0,875; achteruit 4,134 - Overbrengingsverhouding op de achterwielen 8/41.

Afmetingen

Lengte 2925 mm - Breedte 1320 mm - Hoogte 1325 mm - Wielbasis 1840 mm - Spoor vóór 1121 mm - Spoor achter 1135 mm - Vrije hoogte 130 mm - Gewicht bedrijfsklaar 470 kg - Max. toegelaten gewicht 680 kg - Normverbruik 4,5 l/100 km - Aktieradius 420 km - Max. snelheid 85 km/u.