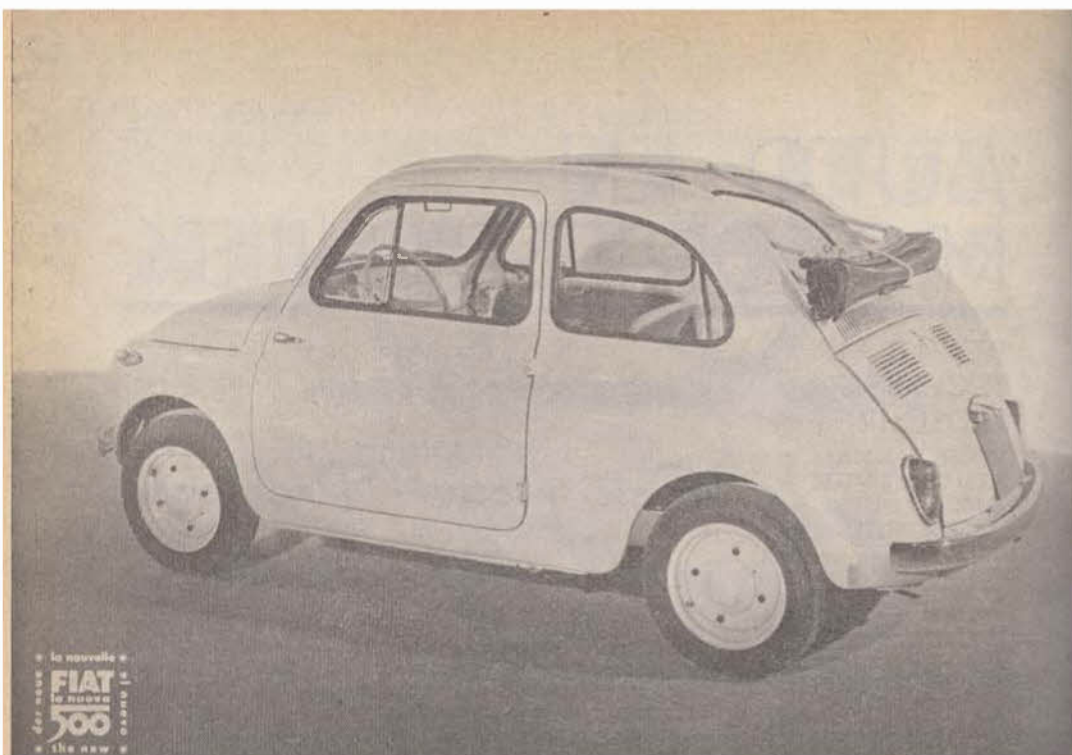




© WWW.AMT.NL - Dé internetsite voor de Automotive Professional



De „nieuwe 500” van Fiat kan, evenals de oude, met open dak worden gereden

De „Nieuwe 500” van Fiat

door

KOOLHAAS REVERS

De nieuwe kleinste Fiat, waarover al zo menigmaal werd gesproken en waarover zo heel veel geruchten de ronde hebben gedaan is — zowaar betrekkelijk onverwachts nog — ten tonele verschenen.

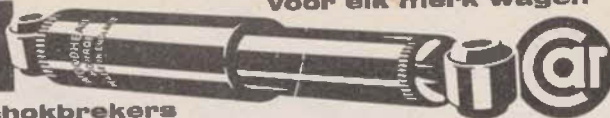
Een verschijning, welke werkelijk een sensatie betekent, omdat de grote Italiaanse fabriek, ongetwijfeld daartoe ten dele gedreven door de verlangens van Volk en Regering, een nieuwe aanval doet op het terrein der motorisering van de massa's, die in wezen, in zoverre niet verschilt van de uitbrenging van de oude Fiat „500”, nu reeds meer dan twintig jaar geleden, al is er zeker anderzijds ook belangrijk autotechnisch verschil. Toen Fiat in 1936 voor het front kwam met de oude „500”, de zogenaamde Topolino, toen was dat een wereldgebeuren, een naar voren brengen van een kleine

echte automobiel, die waarlijk geen „kleppermanspul” was of goedkoop geknoei op het gebied van het kleine vierwielige motorvoertuig, zoals heel de wereld heeft kunnen ervaren, maar een geniale greep naar de motorisering van de massa op 4 wielen, met autobedrijfszekerheid en autocomfort en het verbruik van een middenklasse motorrijwiel van toen, met onder het hoofd autocomfort vooral begrepen „het dak boven het hoofd”, dat de inzittenden beschutting kon bieden tegen de weersomstandigheden. Veel later, toen die greep al lang geslaagd was gebleken, nu ongeveer twee jaar geleden, is Fiat toen gekomen met een uitbreiding van deze aanbieding, in de vorm van een kleine auto voor vier personen, met de motor achterin, de U welbekende „600”.

Wie de nieuwste „500” van de fabriek

WOODHEAD
Monroe

voor elk merk wagen



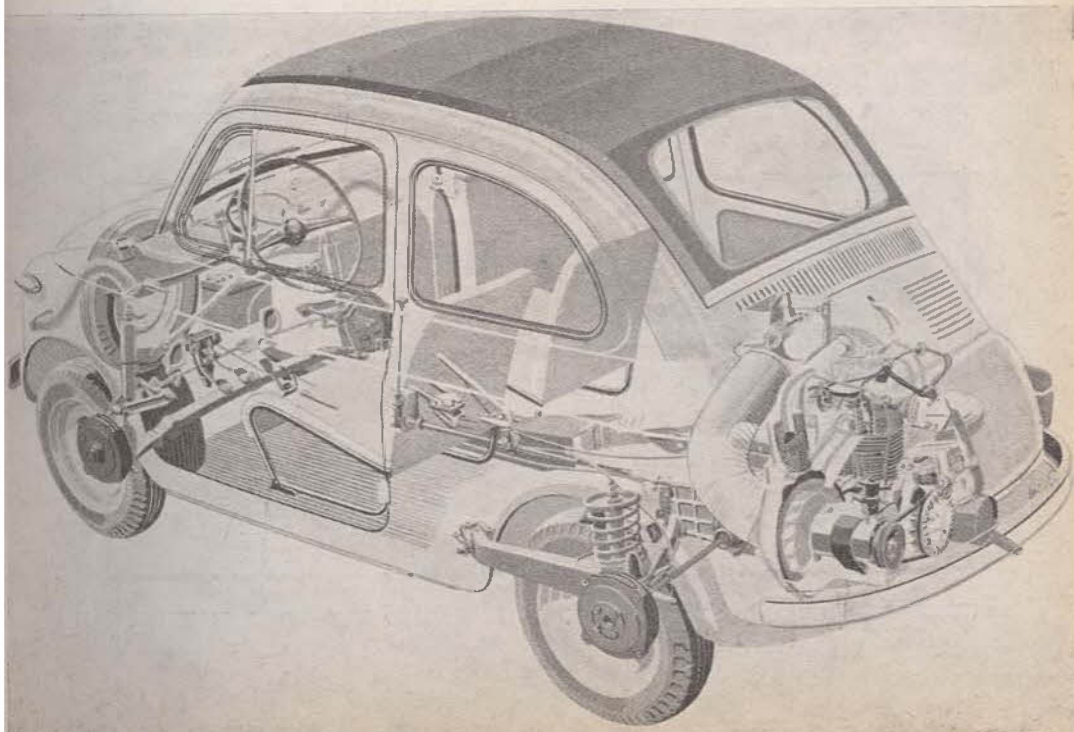
telescoop-schokbrekers

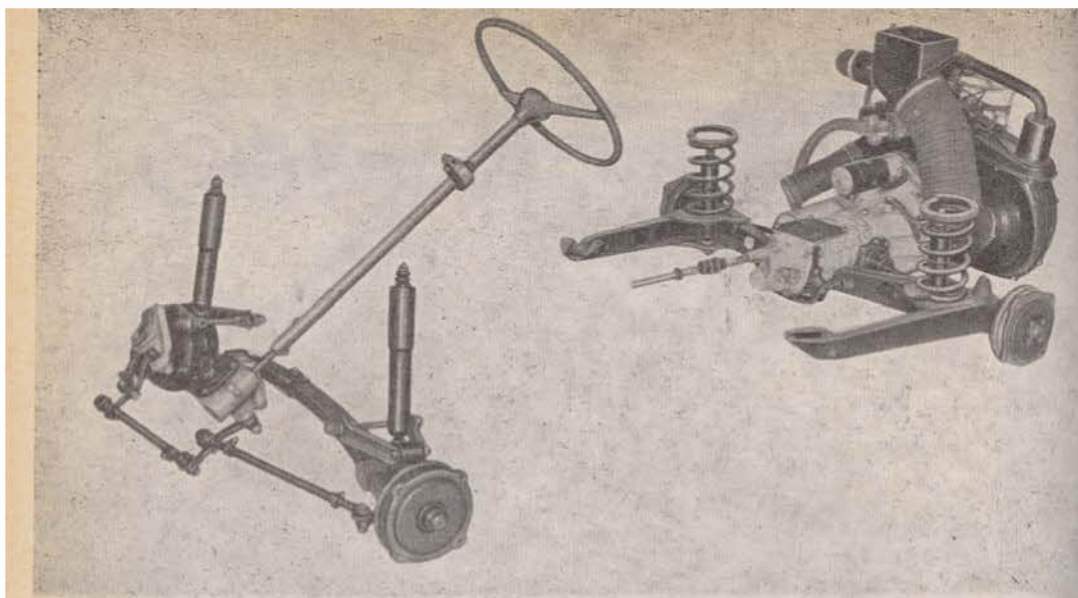
van Turijn, zo juist gelanceerd, aanschouwt, komt tot de conclusie dat — uiterlijk — de „nieuwe 500” praktisch niet verschilt met de „600”, terwijl men wat het „binnenwerk” betreft, daarentegen tot de slotsom zou kunnen komen, dat de „nieuwe 500” eenzelfde propositie inhoudt als de oude „500”, omdat het ook hier gaat om een tweezitter met overvloedige ruimte achterin voor mede te voeren bagage of anders een kind of twee kinderen, alles veilig geborgen onder een katoenen carrosseriekap, die — des noods onder het rijden — met een snelle beweging de overgang kan bewerkstelligen van gesloten rijden in open en omgekeerd, een onderdeel dat eveneens bij de oude „500” tot de uitrusting behoorde en dat in hoge mate heeft bijgedragen tot het enorme succes van Topolino”.

Maar toch brengt de nieuwe aanbieding, ondanks deze overeenkomsten, van auto-technisch standpunt gezien wel

iets heel anders. Om te beginnen is er een kardinaal verschil in krachtbron, want de oude „500” had een watergekoelde viercilinder viertakt kopklepmotor, terwijl de „nieuwe 500” een luchtgekoelde motor heeft, die bovendien geen viercilinder — maar een tweecilinder viertakt is (van een tweetakcreatie moet men blijkbaar bij Fiat niets hebben!), die echter geen vlakke twee is met horizontaal tegenovergesteld liggende cilinders, maar een verticale twin, waarbij de beide cilinders „in lijn” staan, dus achter elkaar. En als we er dan bovendien op wijzen dat bij de nieuwigheid de motor niet voor in het chassis is gehuisvest, maar achterin, evenals bij de „600”, dan zult u moeten toegeven, dat deze nieuwe „500” met zijn luchtkoeling en staande verticale tweecilindermotor toch veel meer het karakter heeft van een „volksvervoermiddel” dan de oude „500” van twintig jaar geleden. De nieuwe verticale twin heeft

Een afbeelding die een overzicht brengt van de technische opbouw en details van Fiats nieuwste creatie





De onafhankelijke wielvering voor en achter en de sturing van de kleinste Fiat

een boring en slag van 66 bij 70 mm, zodat de slag iets groter is dan de boring.

De totale cilinderinhoud is 479 cc, de compressieverhouding 6,5 : 1, hetgeen voor een motor van deze tijd zeker niet hoog is en het maximum motorvermogen, ontwikkeld bij 4000 toeren per minuut, bedraagt 13 pk, een motorvermogen dat naar de aangedreven wielen, de achterwielen wordt overgebracht via een enkele droge plaatkoppeling en vier-versnellingsbak, natuurlijk met achteruit, tegen het motorcomplex aangebouwd. De overbrengingsverhoudingen in de versnellingsbak zijn voor de eerste versnelling 3.273 : 1, voor de tweede

2,067 : 1, de derde 1,3 : 1, terwijl de vierde en hoogste een overbrenging heeft van 0,875 : 1 en dus in het verkeer in zekere zin enigszins als overdrive kan worden gehanteerd.

De motor wordt benzine toegevoerd met behulp van een benzinepomp en een Weber valstroom carburateur en de smerende olie passeert op haar rondgang van en naar het oliecarter, met een inhoud van twee liter, een centrifugaal oliefilter. De motor is in drie punten opgehangen, waarvan vooral belangrijk is de achterste steun, die een scharnierende verbinding vormt, waarvan de beweging wordt afgeremd door een veer en een rubber schokdemper,





KLEPVEERTESTER

voor koppelings- en klepveren tot
55 m.m. diameter en 115 m.m. lengte, met een maximum
druk van 115 kilo (250 lbs.)

Frijdals Handel in Garagegereedschappen

FIRMA FRIJDAL & VAN SCHOUWENBURG
O.Z. VOORBURG WAL 125 - AMSTERDAM - TELEFOON 45066

waardoor het doorkomen van motortrillingen op de carrosserie zoveel mogelijk voorkomen wordt. Bovendien werkt de linnen kap, die als dak fungeert, de tendentie naar resoneren ook tegen. Alvorens van de motor af te stappen, vermelden we nog enkele bijzonderheden van de wijze, waarop de luchtkoeling werkt. Nadat van koud gestart is, circuleert de lucht eerst in een gesloten circuit dat gevormd wordt door ventilateur en luchtmantel. Buitenlucht wordt eerst toegelaten, met behulp van een thermostaat, als de lucht al een zekere temperatuur heeft bereikt.

Die buitenlucht komt dan binnen door luchtopeningen onder de achterraut. Deze luchtkoeling zorgt tevens, indien nodig, voor de verwarming van het wageninterieur, doordat een deel van de warm geworden lucht uit het motorcompartiment, van achteraf in het wageninwendige wordt gevoerd. De lucht, die de motor zelf nodig heeft voor zijn bedrijf — en dit is wel een typische bijzonderheid — wordt ook uit deze circulatie gezogen. Bij nog koude motor wordt dan voorverwarmde lucht aan de motor toegevoerd. Later komt dan de reeds vermelde thermostatische regeling in actie.

En nu dan ook nog iets over de carrosserie, die een zelfdragende is met rondom onafhankelijk geveerde wielen. De voorwielvering heeft plaats met behulp van een dwarsveer, achter zijn er schroefveren, terwijl bovendien voor- en achter telescopschokdempers aan de soe-

pelheid van de wielvering ten goede komen. De carrosserie, welke eenvoudig, maar niet „goedkoop” is uitgevoerd heeft praktische stoelzittingen die geveerd zijn op rubberbanden en de handige, snel te openen linnen carrosseriekap, stelt elk gewild moment, zelfs onder het rijden — dank zij een enkele handbeweging — in staat tot de geneugten van het open dak. Alle wagens hebben die kap als standaard uitvoering.

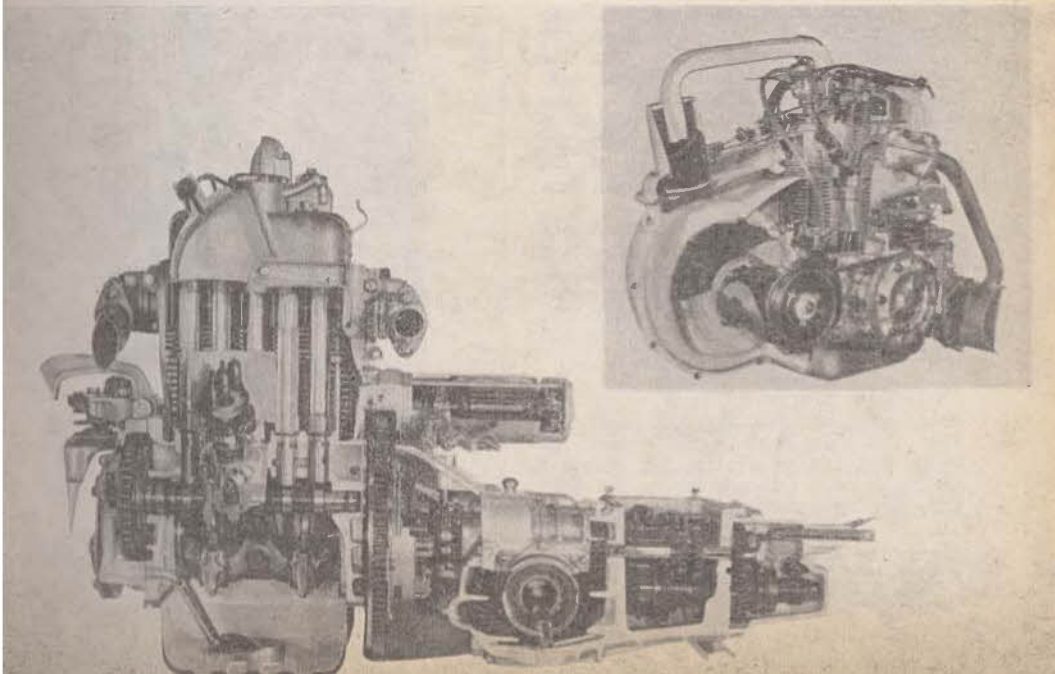
En ja, wat wilt u verder nog weten?

De wagen stuurt zeer licht door een stuurinrichting met worm- en nokmechanisme en draait, zoals te verwachten was, kort met een draaicirkeldiameter van 8,6 meter.

De remmen zijn, evenals bij de oude „500”, hydraulische vierwielremmen met daarnaast een handrem, mechanisch werkend op de achterwielen, de bandenmaat is 125 x 12. De benzinetank, die evenals het reservewiel (verticaal) is ondergebracht in „het vooronder”, heeft een inhoud van 21 liter, hetgeen bij een brandstofverbruik als opgegeven van 1 op 20, betekent dat men, startend met een volle tank, met de nieuwe kleine Fiat meer dan 400 km kan rijden, zonder opnieuw behoeven te tanken.

Tenslotte nog enkele afmetingen, die de lezers zullen interesseren. De wielbasis is 184 cm, de spoorbreedte voor 112 en achter 113 cm. De totale lengte bedraagt 2.945 m, de breedte 1.32 m en de totale hoogte 1.325 m. Het totale gewicht — in marstenue — wordt opgegeven als 470 kg.

De 2 cilinder 479 cc luchtgekoelde verticale twee-cilinder motor „in lijn” en rechts boven de luchtkoeling met behulp van een centrifugale ventilateur



Als maximumsnelheid wordt opgegeven ruim 85 km per uur, dus ongeveer dezelfde als die van de oorspronkelijke oude „500”.

Ziehier dan de voornaamste bijzonderheden van deze nieuwe, kleine Italiaan, wiens verschijning wel mag worden opgevat niet alleen als een wereldsensatie, maar ook als het bereiken van een nieuwe mijlpaal op de weg naar verdere ontwikkeling van de motorisering van de massa op vier wielen en van de kleine, werkelijke automobiel voor nieuwe, grote lagen van die massa.

Dit komt nog niet zozeer tot uiting in de prijs van de nieuwe kleine Italiaan voor Nederland, die f3800 zal gaan bedragen. Immers men mag niet vergeten dat de hoge eisen, die de Nederlandse Fiscus stelt, bij het invoeren van auto's en onderdelen daarvan binnen onze landsgrenzen, elke goedkope buitenlandse aanbieding in Nederland aanmerkelijk duurder maken.

Bekijkt u echter de prijs in Italië zelf, het geboorteland van deze „nieuwe 500”, dan brengt Fiat de wagen daar aan de markt voor ongeveer f3000 en daarmee komt dan een zeer bijzondere aap uit deze Italiaanse mouw!

Immers daaruit blijkt, dat hier een kleine, echte auto wordt gebracht voor de prijs van... een scootmobiel! Het gevaar, waarvoor we persoonlijk altijd de scootmobielbouwers hebben gewaarschuwd, is dus nu inderdaad tot uiting gekomen. De grootmachten der Europese autoindustrie gaan — zoals wel te verwachten was — zich werpen op het geweldige afzetgebied, dat de scootmobiel aan het ontginnen was. En dat maakt de situatie voor de scootmobielbouwers uiterst moeilijk, want met deze reuzen uit de Europese auto-industrie is het kwaad kersen eten en nog moeilijker vechten. Het zal — zo luidt onze persoonlijke voorspelling — bij deze kleinste Fiat beslist niet blijven. Andere reuzen uit de Franse, Duitse, Oostenrijkse en wellicht ook Britse auto-industrie zullen de weg gaan betreden, door Citroën met zijn geniale 2 CV schepping, die ook in prijs omlaag kan, als voorloper ingeslagen.

En als het gaat om een heuse kleine auto van een der Europese groten of een scootmobielgenre aanbieding van de meestal kleinere machten uit die sector van de motorvoertuigproduktie, dan lijkt de keuze voor de massa niet twijfelachtig.

Naast de nieuwe mijlpaal op de weg naar massa motorisering die thans door Fiat met zijn „nieuwe 500” werd bereikt, staat de rode vlag, die „gevaar” aanduidt voor de ontwerpers en bouwers van scootmobielen.

FA JAN ANEMA

ALUP

AUTOLA

FOG

PRÜFEX

SIEGL

LE BOZEC

NÜRBURG

ARKOGRAF

ALHMAAR