Fiat Idea 1.4 8V Actual Plus

Intro

De Fiat Idea kwam in 2004 op de markt samen met zijn tegenhanger, de Lancia Musa. Deze twee autoâ€™s worden geleverd met dezelfde motoren, echter is Lancia de luxere divisie van Fiat waardoor de Musa iets hoger in luxe wordt ingeschaald. De Fiat Idea heeft in dit geval eigenlijk maar 2 echte concurrenten, de eerder genoemde Lancia Musa en de welbekende Opel Meriva.
Concurrenten die daarbij nog in de buurt komen zijn o.a. de nieuwe Nissan Note en de Mazda 2

Bij Fiat is er op dit moment een tijdelijke actie op elke nieuwe Idea, het zonder meerprijs laten monteren van een Dualogic geautomatiseerde versnellingsbak. De auto in deze

test beschikte overigens over een handgeschakelde 5-versnellingsbak.
Zou deze actie de verkoop van de Idea een verdere impuls kunnen geven?

Het exterieur

In dit segment kan er aan de uitstraling van de auto niet veel gedaan worden aangezien het hier om ruimte gaat waardoor er aan het exterieur concessie gedaan moeten worden.
Fiat en Lancia hebben de twee modellen toch ieder een eigen gezicht gegeven. De Idea is strak vormgegeven volgens de nieuwe weg die Fiat is ingeslagen. Het vooraanzicht is duidelijk te herkenen, ook al is de â€˜grillâ€™ vrij opzichtig, zilverkleurig, vormgegeven.

De koplampunits zijn qua vormgeving precies een mengeling van de Stilo en de Panda. De units zijn voorzien van helder glas volgens de laatste trends.
De motorkap loopt snel, met de raamlijn, mee naar beneden. Dit heeft echter als nadeel dat in de auto de neus van de wagen erg lastig in te schatten is bij b.v. inparkeren.
Bij alle Ideaâ€™s zijn de bumpers in kleur mee gespoten met zwarte stootstrips. Buiten de Actual en Actual Plus om zijn de buitenspiegels ook in de carrosseriekleur mee gespoten.

Bij steeds meer wagens in dit segment zie je het kleine zijruitje ter plaatse van de A-stijl. Ik kan bijna wel zeggen dat ook in dit geval het zicht daardoor nihil is. Het is meer uiterlijke styling dan het een functie heeft.
Typisch gevormd zijn de buitenspiegels waarbij de vorm duidelijk boven de functionaliteit gaat. Overigens is het spiegeloppervlakte voldoende.

De achterzijde van de Idea doet nog het meest denken aan die van de Meriva. Echter persoonlijk vind ik deze achterzijde beter gelukt. Hij is net iets vriendelijker en minder saai dan die van de Meriva. De achterklep sluit goed aan wanneer deze gesloten is, en de tildrempel is lekker laag.

Helaas heeft het test exemplaar geen lichtmetalen velgen. Deze zijn tegen meerprijs wel leverbaar, en bij de Emotion versie standaard.

Het interieur

Het interieur in de Idea is vrij opvallend te noemen. Het door veel merken beproefde opzet van een klokkenwinkel in het midden van het dashboard is ook in de Idea doorgevoerd.
Het eerste aanzicht op het dashboard geeft een zeer goede indruk. De materialen die zijn gebruikt zijn van een goede kwaliteit en zien er mooi uit. Ook de naden tussen de interieurdelen zijn nihil of mooi opgelost/weggewerkt.

Na het plaatsnemen op de stoelen valt op dat de, op het eerste gezicht vrij weinig steun gevende, stoelen toch lekker comfortabel en goed zitten. De instelmogelijkheden van het zitmeubulair zijn samen met het goed in hoogte en diepte verstelbare stuur

voldoende. De rugleuning biedt goede steun en is goed van lengte voor de testrijder (1.90M), echter is het zitvlak wat klein. Hierdoor geven de stoelen minder steun in het zitvlak dan gewenst, maar ook dit kan komen door de lengte van uw testrijder.

De bediening van de elektrische ramen en de deurgreep zijn lekker geplaatst. Minder goed geplaatst zijn de iets te ver weggestopte knoppencluster voor mistlampen en koplamphoogte. Verder niets meer dan lof over het bedieningsgemak, alles laat zich vanzelfsprekend bedienen.
De geteste uitvoering, de Actual Plus verschilt ten opzichte van de Actual alleen met een handbediende airconditioning. De meerprijs van de Actual Plus ten opzichte van de Actual is â‚¬500.- ‚altijd doen dus. De testauto had ook een ingebouwde radio/CD-speler (â‚¬495.-) waarvan wederom het bedieningsgemak vernoemingwaardig is.
De klokkenwinkel midden bovenop het dashboard is goed afleesbaar en ligt diep verzonken waardoor ook bij (fel)zonlicht de afleesbaarheid voldoende blijft.
De vakjes, kastjes en plaatsen waar je geld, mobiele telefoon, zonnebril of iets dergelijks wil opbergen is overgroot. Bovenop het dashboard zijn 2 grote opbergvakken gesitueerd. Waar â€˜normaalâ€™ het handschoenenkastje zit, is hier een groot bergvakgesitueerd. Ook boven het raam, over de gehele breedte, is een strook waar je prularia een plaatsje kan geven.

Op de achterbank aangekomen valt op dat de ruimte nog vrij redelijk is. De voorstoelen hebben een wat holle rugleuning aan de achterkant waardoor de knieÃ«n wat meer bewegingsruimte krijgen. Helaas is deze testauto niet voorzien van de optionele verschuifbare (en in twee delen 40/60 neerklapbare) achterbank (â‚¬395.-). Hierdoor kan je desgewenst de bagageruimte vergroten of de beenruimte bij de achterpassagiers. De hoofdruimte is riant te noemen waar je ook zit in de auto.
De zit op de achterbank is wat vlak maar over het algemeen voldoende. Echter geldt ook hier dat de zitvlakken iets aan de korte kant zijn voor de wat langere Nederlander.

De toegang tot de bagageruimte is groot. De deur slaat ver omhoog open, en je kan er gemakkelijk onder staan bij wat minder weer. De bagageruimte is netjes afgewerkt met

haken op de laadvloer voor het vastzetten van bagage. De modulaire hoedenplank is in werking niet echt ontzettend handig.
Wanneer de bank voorover wordt geklapt kan de rugleuning (Ã©Ã©n deel) naar voren worden geklapt waardoor een alles behalve vlakke laadvloer ontstaat. Echter voor het vervoeren van lange voorwerpen kan ook de passagiersstoel omlaag waardoor dit geen enkel probleem vormt.
De bagageruimte meet 320 liter wat vergroot kan worden tot maximaal 1420 liter.

Het rijden

De gereden Fiat Idea 1.4 8V levert een vermogen van 77pk bij 6000tpm, waarbij het maximale koppel bij 3000tpm vrij komt. Dit geeft al aan dat de motor op een vrij hoog

toerental zijn krachten afgeeft. In werkelijkheid blijkt dat ook wel, want wil je vlot met het verkeer mee rijden zul je de 8-klepper op toeren moeten houden. Vooral bij hogere versnellingen heeft de auto wat moeite om mee te komen, bijvoorbeeld op de snelweg. Er kan duidelijk worden geconcludeerd dat dit de instapmotor is, echter valt het alleszins mee als er gekeken wordt naar de algemene prestaties. De 5-versnellingsbak die aan de motor gekoppeld zit maakt alles goed. De bak schakelt goed, trefzeker maar toch lekker losjes.
Deze combinatie is goed gekozen in de Idea. Voor in de stad, op de provinciale weg, en ook voor af-en-toe daarbuiten is het een goede combinatie. Daarbij is de motor vrij stil bij een constante snelheid. Bij (fel)optrekken is de motor echter wel goed hoorbaar. Bij een 120km/h op de snelweg draait de motor circa 3700tpm en is dan nauwelijks hoorbaar, hij komt in ieder geval niet boven het rijgeluid uit. Het rijgeluid bij hogere snelheden wordt vooral veroorzaakt door het rolgeluid en de windgeleiding, wat bij een hogere model eerder hoorbaar is.

De stuurinrichting is er eentje die je niet zou verwachten in een, toch wel tegen MPV-aanhangend, model. De Idea stuurt scherp, communicatief en comfortabel. De stuurbekrachtiging is goed gedoseerd waardoor hij niet al te licht stuurt. De koppeling laat zich soepel opkomen en het aangrijpingspunt is goed voelbaar. Het gaspedaal is goed doseerbaar, eveneens de reminstallatie.

Oneffenheden worden vrij netjes opgevangen, zeker als er naar de lengte van de wielbasis wordt gekeken. Echter korte/felle oneffenheden worden wat schokkerig doorgegeven.
Overhellen in de bochten is er bij de Idea niet tot nauwelijks bij. De stuurbekrachtiging kent ook een Citystand. Het sturen gaat dan extreem licht, zodat je met de geringste inspanning de nauwste straatjes kunt pakken, c.q. kunt inparkeren.

Tijdens de testrit is op een gecombineerd parcours een gemiddeld verbruik, volgens de boordcomputer, ontstaan van 8,0L/100km wat op 1:12,5 zou uitkomen. Volgens de fabrieksopgave van Fiat zou een waarde van 6,2L/100km op een gemengd parcours er in moeten zitten.

Slot

Met een lengte van circa vier meter zit de Idea net tussen de Punto en de Stilo in.
Het is een wagen die veel binnenruimte biedt voor deze 4 meter en een zeer verrassend weggedrag
er op nahoudt. De motor is misschien niet Ã©Ã©n van de vlotste, maar gecombineerd met de prettige versnellingsbak toch een fijne basismotor.

De Idea verrast door zijn mooie materialen en door de goede afwerking van het interieur. De auto smoelt misschien een beetje als een gekrompen MPV, maar biedt voor een gemiddelde nederlander meer dan genoeg rijplezier.

De Fiat Idea heeft o.a. als concurrent de eerder genoemde Fiat Musa en Opel Meriva. De Lancia Musa 1.4 8V met een vrijwel gelijkwaardige uitrusting moet â‚¬18.295.- opbrengen. Voor de Opel Meriva 1.4 16V Enjoy moet er â‚¬19.025.- bij de dealer achtergelaten worden.
De geteste Idea 1.4 8V Actual Plus komt neer op â‚¬16.635.- (incl. Metallic Lak en Radio/CD-speler).

Gekeken naar het punt â€˜waar voor je geldâ€™ gooit de Fiat Idea hoge ogen. Hij scoort opvallend goed bij de bouwkwaliteit, rijeigenschappen en afwerking.
In vergelijking met de genoemde concurrentie is de Fiat Idea zeker een overweging waard.

Plus

+ Rijeigenschappen
+ Prettige versnellingsbak
+ Aflegmogelijkheden interieur

Min

- Trekkracht bij lage toeren
- Iets te korte zittingen voor langere personen
- Overzichtelijkheid voorkant