

60-jarige Fiat 600 Multipla biedt uitstekende benutting van ruimte en veelzijdige mogelijkheden

# Multipla choice



De Mini van BMC wordt bewonderd om het doordachte gebruik van de ruimte. Hoewel het ontwerp van Sir Alec Issigonis gerust briljant mag worden genoemd, is een paar jaar eerder op Italiaanse bodem ook al geprobeerd de ruimte in een kleine auto optimaal te benutten. We hebben het over de Fiat 600 Multipla. Cock Ooms heeft zijn mooie, heel late '600 XXL' klaar staan voor een proefrit.



### II VARIANTEN II

De nijvere Italiaanse koetswerkbouwers neigden ertoe op basis van vrijwel elk product van de grote Italiaanse merken eigen versies te maken. De langere bodemplaat en het platte front maakten de Multipla tot een ideale basis voor een kleine bedrijfsauto. De Turijnse carrosseriebouwer Coriasco heeft op Multipla-basis behoorlijk wat busjes en bestelwagens gebouwd, die je af en toe nog wel eens tegen komt. En wat te denken van het koddige ladderwagentje dat we een paar keer in Padova zagen. Handig om eh... de kerstboom te versieren of zo.



1 Welkom... Met 'deurtjes verkeerd' moet je iets anders instappen, maar dat went snel. Je zit echt recht boven de voorwielen. 2 Fiat 600? Oh nee, er zit geen front voor de voorruit! 3 De snelheidsmeter reikt tot 110 km/u en dat is in de praktijk ruimschoots voldoende. De uiterste schakelmomenten zijn ook op de snelheidsmeter aangegeven. 4 De stuurkolom zit tussen de enkels je kijkt rechtstreeks tegen de volle dikte van de kreukelzone aan. 5 Ehh, waar laten we het reservewiel? Ik zie nog een lege plek! Uitsparing in de bank om de poek goed te kunnen bewegen. 6 Sportief! Wieldoppen met centrale moeren! Banden met witte zijvlakken zijn ook helemaal 'period'.

Als je autoliefhebbers zou kunnen indelen naar rato van bevolegheid, dan zou Cock Ooms uit het altijd gezellige Hekelingen (zoek dat gerust even op) wel in de buitencategorie vallen. Ja, ik ken er nog wel een paar. Aan de muur in zijn uitermate gemakkelijke bedrijfsruimte hangt een flinke zwart-wit foto. Daarop staat een prachtige Fiat 1100, met daarnaast een mevrouw met een baby op de arm en een jongetje. Die baby is Cock, mevrouw zijn moeder, het jongetje zijn broer en die 1100 is de eerste auto die pa Ooms ooit kocht. Dat was in de bar strenge winter van 1962/'63. Met de paplepel? Hozzo? Cock heeft het al vanaf 2000 voor elkaar dat de scheidslijn tussen werk en hobby niet of nauwelijks meer is te trekken. Een autoliefhebber met een zeer brede voorkeur (én kennis), met toch wel een sterke hang naar alles wat op wielen uit Italië komt en kwam. Ach, in dit blad hoef ik dat niet uit te leggen. Tot zijn eigen collectie behoort de intens leuke Fiat 600 D Multipla in twee kleuren blauw, een heel zeldzaam exemplaar, dat deze pagina's siert. Cock: 'Ik heb de derde eigenaar in Nederland. Hij is nieuw afgeleverd aan de RAI, de Italiaanse televisie dus, al weet ik niet waarvoor die 'm precies hebben gebruikt. Ik heb 'm al zeker vijftig jaar.'

Dat kan best kloppen, want ondergetekende heeft deze Fiat al eens eerder vereerd met een aantal full-colour-pagina's. Dat was in de rubriek 'Oud & Nieuw' in het helaas niet meer bestaande *Het Automobiel* (of *Automobiel Klassiek*), naast een toen splinternieuwe 'moderne' Multipla. Het blad is gedateerd 'januari 1999'. 'Eigenlijk was ik destijds niet van plan 'm te kopen, want hij was veel te duur', denkt Cock nu terug. 'Ik had namelijk al een Multipla, maar die moest compleet gerestaureerd worden. Ik ben eens gaan rekenen en kwam er al

## 'EIGENLIJK WAS IK DESTIJD NIET VAN PLAN 'M TE KOPEN, WANT HIJ WAS VEEL TE DUUR.'

gaww achter dat die restauratie veel meer zou gaan kosten dan deze "dure" blauwe, dus toen heb ik 'm toch maar gekocht en het project afgestoten.' De blauw-blauwe Multipla is precies zoals hij vijftig jaar geleden in Turijn van de productieband rolde, op twee details na. Dat zijn wel 'period accessoires', zoals dat heet: de mooie verchromde

wieldopjes met nep-vleugelmoeren en de centrale mistlamp, die de plaats inneemt van het eigenlijke Multipla-logo. Cock: 'Jarenlang heb ik sommige van mijn auto's verhuurd voor trouwpartijen. Het gekke is dat de Multipla daarbij de meest populaire auto was. Mensen vinden 'm leuk, al weten de meesten niet wat het precies is. En achterin is er voor bruid en bruidegom ruimte genoeg, met de middelste stoeltjes platgeklapt.'

Anders dan vaak wordt gedacht, is niet de Fiat 500, maar de 600 de echte opvolger van de legendarische Topolino. De 600 kwam in 1955, tegelijk met de Topolino eruit. De 500 kwam pas twee jaar later. De 600 was dus bij uitstek de kleine gezinsauto van Fiat. Van de Topolino bestonden ook kleine stationcars, de Giardiniera (Giardinetta lees je ook wel eens) en Belvedere. Die waren ideaal voor wie net wat meer ruimte nodig had of als broodwinning een winkel of een ander kleinschalig bedrijf uitbaatte. Tja, daarvoor moest natuurlijk ook opvolging komen. Dante Giacosa, het genie dat decennia lang bepalend was voor alle technische ontwikkelingen bij Fiat, had zichzelf eigenlijk met een probleempje opgezadeld. Die nieuwe 600 was wel een vernuftig gemaakte auto, maar de motor zat achterin, feitelijk waar de laadruimte van

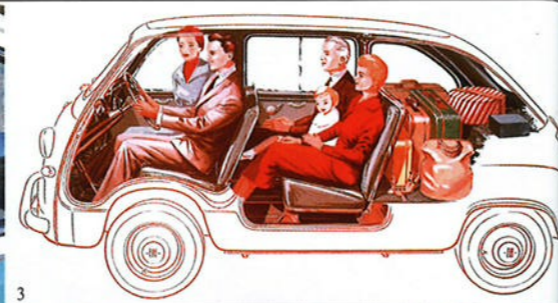
die stationcar moest komen. Ongetwijfeld zal hij de Volkswagen Transporter hebben gekend, maar bij een achterin geplaatste motor is dat ook een heel voor de hand liggend concept en bovendien is die Duitser net iets anders tot stand gekomen. De Italiaanse stationcar (het ouderwetse 'combinatiewagen' is hier eigenlijk beter), die pas vlak voor de introductie in januari 1956 in Brussel de naam Multipla kreeg, is in feite van achteren naar voren ontwikkeld. De aandrijflijn stond vast, daar moest een compacte en toch ruime koets vóór komen. Dus, vanaf de motor gezien: vouwstoeltjes, vouwstoeltjes, voorbank en daarvoor niks meer. De vijfzitter heeft een opvouwbare bank achterin, met ruimte erachter voor flink wat bagage. De voorbank boven de voorwielen houdt de auto lekker kort. Kenmerkend zijn 'deurtjes verkeerd' (ook wel 'zelfmoorddeuren' genoemd) vooraan. Aan dezelfde deurstijl scharnieren de flinke portieren die een ruime instap geven naar de tweede zitrij. Dat worden twee stoeltjes (bij de zespersoons uitvoering) of een bankje (de vijfpersoons), die kunnen wegklappen in de bodem, waardoor de eventuele derde zitrij bereikbaar is. Die kan desnoods ook 'plat', zo hebben we toch een leuke laadruimte. Giacosa ging ten opzichte van de gewone 600 ook

7 Bij het profiel herinnert alleen de achtersteven nog aan de Fiat 600. De Multipla is ook een flink stuk hoger en meet in de hoogte zelfs 13 cm meer dan in de breedte.

de hoogte in om ruimte te scheppen. Al met al is het motorkapje het enige carrosseriepaneel dat bij de 600 en de Multipla identiek is. De gekke proporties betekenen overigens ook dat de Multipla tot de weinige personenauto's behoort die hoger zijn dan breed. Nog wat kleine oplossingen? De spoorbreedte is achter wat vergroot, voor extra stabiliteit. De hele voortrein, inclusief besturing, is overgenomen van de 1100, eveneens voor de stabiliteit en in verband met het hogere gewicht dat er ten opzichte van de normale 600 op kan rusten. Kostenoverwegingen

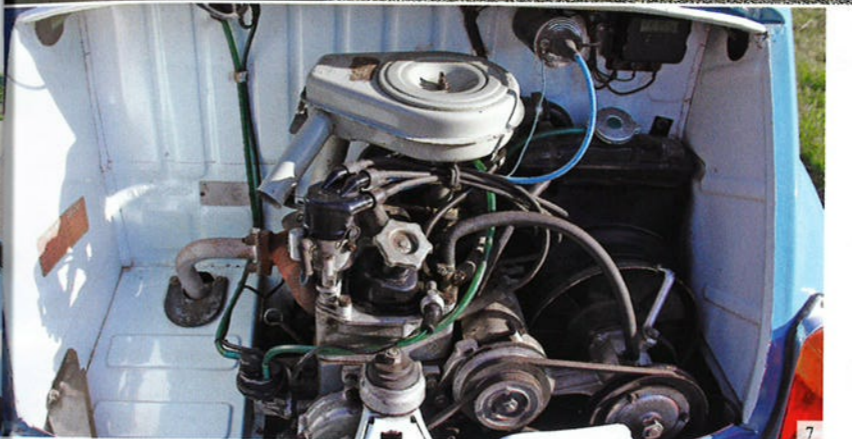
zullen ook zeker een rol hebben gespeeld; de 1100 heeft namelijk een zeer korte stuurkolom met een hoog geplaatst stuurhuis, dat gemakkelijk is aan te passen voor gebruik in een frontstuur-auto als de Multipla. Ehm.. waar laten we het reservewiel? Nou, gewoon, recht op, tegen de binnenkant van het frontje. Conclusie: de Multipla zoals we die nu kennen en op deze pagina's zien is niet ontworpen, maar ontstaan! Dit is een perfect voorbeeld van vorm volgt functie. Het is te danken aan de Italiaanse flair en de ontwerpknuts van Giacosa dat het ondanks die pragmatische benadering toch een buitengewoon leuk, bijna koddig autootje is geworden. Je kunt niet zeggen dat de Multipla op de lachspieren werkt, dat is te negatief, maar chagrijnig kun je er niet van worden. De glimlach komt vanzelf!





**ITALY TAXI!**

Naast de vijf- en zespersoons Multipla is er nog een variant. Deze Fiat heeft tot vèr in de jaren zeventig in veel Italiaanse steden goede diensten bewezen als taxi. Die versie heeft een aparte bestuurdersstoel. De plek rechts ernaast dient als bagageruimte voor de passagiers, die op de opklapbare zitplaatsen op de tweede rij en een bankje erachter kunnen plaatsnemen. De taxi-kleuren zijn per stad verschillend. Zwart-met-groen is in Rome gebruikt, al is op deze fabrieksfoto op het kenteken TO te zien en dat staat voor Torino. Ach, regels zijn in Italië nu eenmaal flexibel, anders heb je er niks aan.



**JE KUNT NIET ZEGGEN DAT DE MULTIPLA OP DE LACHSPIEREN WERKT, DAT IS TE NEGATIEF, MAAR CHAGRIJNIG KUN JE ER NIET VAN WORDEN.**



1 Wat een vernuft: de achterste zijjes passen opgevouwen in die op de tweede rij! 2 Het zijje oogt krap, maar in de praktijk valt het comfort best mee. 3 In de vijfzits-uitvoering kan het jonge gezin op pad. Pa en ma voorin, de grootouders op de riante tweede rij, de kleine bambina er tussenin, met volop ruimte voor bagage. 4 Zie je wel, dat gaat best, volwassenen achterin, op de tweede en op de derde zitrij. Cock en de schrijver hebben ruimte te over. En waar praten we over? Over 'belle macchina' natuurlijk! 5 De binnenruimte is best lang als je zo via de achterruit naar binnen kijkt. 6 Zelden hebben we dat gezien bij onze gewaardeerde redacteur, een glimlach van oor tot oor! 7 Motorruimte, letterlijk, de 767 cc metende viercilinder heeft alle ruimte achterin, er zou zowat een V6 in kunnen. Wel lekker handig om te sleutelen!

De Multipla mag je dus best geslaagd noemen in de oorspronkelijke opzet. Of het ook werkelijk de eerste MPV is, zoals je wel eens hoort, dat is aanvechtbaar, want er zijn wel wat kapers op de kust. Maar maakt het uit welke nou precies het eerste was? Dante Giacosa was erg tevreden over de Multipla. Dat hij er al snel zelf een kocht voor zijn vrouw, zegt genoeg! Hij zal wel personeelskorting hebben gehad, maar toch, als hij zijn reserves had gehad, was het iets anders geworden. In Italië is de Multipla ook best succesvol geweest. Na enige gewinning kregen de Italianen wel door hoe slim en doordacht deze 600-variant was. Op de exportmarkten liep het minder overtuigend. Ik kan me herinneren dat ik vroeger wel eens een Multipla gewoon in het verkeer heb gezien, maar zeker niet vaak, terwijl het ook in ons land decennialang wemelde van de gewone Zeshonderdjes. De 600 is wel erg lang geleverd, als Seat 600 E nog tot in 1973, en zelfs nog langer als Zastava, maar de loopbaan van de Multipla hield al in 1967 op. Najaar 1960 kwam Fiat met een evolutie van

zowel de 600 als de Multipla, aangeduid als 600 D. Technisch was de belangrijkste verandering de komst van de grotere motor, met 767 cc en 29 DIN-pk (32 SAE-pk), tegen 633 cc en 22 pk in de eerste bouwjaar. De 600 D Multipla, herkenbaar aan de ronde knipperlichten recht onder de koplampen, ging in 1960 in productie, al was zijn lot op termijn toen al bezegeld. Wat was namelijk het geval? In juni 1964 nam de 600 afscheid van de 'deurtjes verkeer', want in steeds meer landen dreigde een verbod, met Duitsland - een belangrijke markt voor Fiat - als koploper. Bij de Multipla werd dat een probleem. Het werd véél te ingewikkeld en dus te kostbaar om het front zo te modificeren dat daaraan de voordeuren konden scharnieren. Goed dat ze 'm toch hebben gebouwd, want van de eerste versie zijn 76.871 exemplaren geleverd, maar van de 600 D Multipla toch ook nog 83.389! Dat zijn er samen dik 160.000. Tja, waar zijn ze gebleven? Wanneer precies naar achteren scharnierende deuren in Nederland niet meer op nieuwe auto's werden toegelaten viel niet exact te achterhalen, het zal enkele

jaren later dan in Duitsland zijn geweest. In zijn geweldige boekje over de 500 en 600 (alleen nog antiquarisch verkrijgbaar) meldt Jan de Lange dat er in 1967, het laatste bouwjaar, nog een Multipla op de Personenauto-RAI stond, met een prijskaartje van fl. 5.650. Toenmalige Fiat-importeur Leonard Lang wist weliswaar de nodige Multipla's af te zetten, maar een verkooptopper is het nooit geworden, hoewel je ook hier nog vele kinderrijke gezinnen had die vervoerd moesten worden. Natuurlijk was de Multipla voor de massa maar een 'raar ding' (zoals de nieuwe Multipla dat in 1998 ook voor velen was). Daar kwam bij dat deze vernuftige auto niet als een personenauto werd gezien, maar als een 'combinatiewagen' en die werd in de jaren vijftig en zestig vooral aangeschaft door kleine zelfstandigen. Een 'combi' kocht je alleen als je 'm nodig had, zo'n auto had niet de 'luxe' status van een sedan. De Multipla 600 D is, zoals gezegd, nog tot in 1967 doorgebouwd. Reeds in november 1964 presenteerde Fiat een opvolger in de vorm van het hoekige 600 T busje. In mei 1965 volgden de 850 T en 950 Familiare (later 900 T). In personenauto-uitvoering zijn die ook wel in Nederland geleverd, zij het slechts mondjesmaat en veel documentatie is er ook niet over te vinden. Hoogste tijd om de weg op te gaan. Na wat eerste instructies van Cock mag ik het proberen. Instappen... dat is al een hele toer. Eerst het rechterbeen naar binnen, om de stuurkolom heen,

dan gaan zitten, linkerbeen erbij en het verkeer om-deurtje dicht. De eerste vreemde indruk is dat er helemaal niks vóór je zit. De onderrand van de voorruit is vrijwel de begrenzing van heel de auto, de voorbumper staat loodrecht gemeten maar een enkele centimeters verder naar voren. Ook gek: omkijken! Van binnen lijkt de Multipla veel langer. Het stuur staat nogal verticaal, de kleine pedaaltjes zitten naar verhouding ver in de diepte. De vergelijking dringt zich op: dit doet heel sterk denken aan een Volkswagen 'T1', maar dan véél kleiner.

**ACCELERATIE VAN NUL TOT HONDERD? IN DIE TIJD KUN JE DE KRANT LEZEN, ALS JE HET AL HAALT.**

Het contactsleuteltje zit midden in het dashboard. Gevoelsmatig begint de viercilinder ergens ver achterin tamelijk rauw, maar ó zo herkenbaar te hoesten. Hola, nu niet de handrem verwarren met de choke - het overkomt me gewoon - dat vindt de intussen warme motor niet lekker. De pook met de ronde zwarte knop naar voren in de ongesynchroneerde één, met een heel kleine slag de koppeling op en daar gaat-ie. Sturen gaat heel licht en tame-

lijk direct, maar het is wel een rare gewaarwording dat je bovenop de voorwielen zit, waardoor elke zijdelingse beweging naar verhouding heel direct doorkomt. Schakelen is een tamelijk vage bezigheid. Dat is ook niet zo gek, gezien de afstand tussen het pookje en de bak zelf en de lengte van het daarbij behorende stangenstelsel. Cock heeft me verteld dat ik de pook vooral niet te strak moet vasthouden, je moet 'm als het ware 'begeleiden' van de ene naar de andere versnelling. OK, nu voel ik waarom dat is. Vooral van twee naar drie en terug draait de pook om zijn as, eigenaardig! We rijden over mooie, stille polderwegen, dat is wel zo geruststellend voor nu, maar ja, ook die zijn niet zo vlak als een biljart. De Multipla verwerkt oneffenheden eigenlijk heel netjes. Het is alleen zo raar dat je op de voorwielen zit, waardoor de verticale bewegingen best groot zijn. Een verkeersdrempeltje.... iepaaaah! Dit is gek autorijden zeg... Maar wel erg leuk! Heen en weer rijdend achter de foto-auto waaruit Carlo zijn camera op me richt, vermaak ik me kostelijk. Hard gaat het niet, maar dat hoeft ook helemaal niet. Met een waartje van zestig, zeventig ben ik al heel aardig onderweg. Acceleratie van nul tot honderd? In die tijd kun je de krant lezen, als je het al haalt. Vandaag in ieder geval niet. Ach, in de tijd waaruit de 600 en de Multipla stammen, ging het hele leven een stuk langzamer. Bijna niemand reed toen honderd, dat was een tempo



1 Deze prachtige, enkele mistlamp is een zeer gewild accessoire uit de tijd toen de Multipla nog nieuw te koop was. 2 Deze deurgrepen zijn ook aan te treffen op de 600's met 'deurtjes verkeerd'. 3 Opvolger 600 T, al snel ook als 850 T en later als 900 T gebouwd, als personen- en als bedrijfswagen. Met de grootste motor hield het model het vol tot in 1986 de Talento verscheen. 4 Zondagmiddag in Turijn, 1956, met z'n zessen aan de picknick, waarschijnlijk in het park langs de rivier de Po. Een Multipla van (uiteraard) de eerste serie, zie de knipperlichtjes onder de koplampen.

voor waaghalzen, dus waarom zou je dat dan met je hele gezin of een lading te bezorgen boodschappen gaan doen? Het weggetje langs de dijk is niet eindeloos, ik moet een aantal keren omdraaien. Dat is ook een heel rare gewaarwording. De Multipla draait veel korter dan ik denk, wat ook weer komt door die zit bovenop de voorwielen. Hè verdorie, Carlo heeft het er al op staan. Ik wil nog wel even en kan in elk geval terugrijden naar 'de stal'. Nee, de Multipla lijkt me geen geweldige auto op lange afstanden (hoewel... zie kader 'Malloten'), maar ik vermaak me hier wel. Toch moeten we nog iets proberen, want daarin ligt een groot deel van de essentie van deze kleine 'ruimtewagen': achterin zitten. De klapstoeltjes op de tweede rij zien er bijzonder simpel uit, maar tot mijn verbazing kun je hier als volwassene goed zitten. Hoofdruimte, maar ook beenruimte zijn echt dik in orde. Sterker nog, op het achterste bankje gaat het ook best, als je er eenmaal bent aanbeland, maar met twee volwassenen moet je geen hekel aan elkaar hebben. De kennismaking is klaar, zowel met de Multipla als met zijn enthousiaste eigenaar. De bewondering voor de Multipla is weer helemaal levend. Wat een doordachte auto! Zeventien jaar geleden - ik citeer mezelf even - schreef ik het ook al: zet op de grond een oppervlak uit van 3,5 bij 1,5 meter. Zet hier zes stoelen op en bedenk dan dat er ook nog een motor met transmissie bij moet, een stuurwiel en ruimte voor de wielen zelf natuurlijk. Als je dat doet, snap je hoe knap Fiat c.q. Dante Giacosa met centimeters heeft gegoocheld om de Multipla te realiseren. II



**III MALLOTEN! III**

Vele jaren kwamen we bij de Mille Miglia dit heerlijke stel malloten in een Multipla tegen. De eigenaar maakte(?) mierzoete snoepjes, Croccantino, die met gulle hand werden uitgedeeld. De Multipla was getooid met luidsprekers, claxons en sirenes, die te pas en vooral te onpas werden gebruikt. Het hele stel kwam uit Rome en reed stevast de complete route. Dus: van huis naar de start in Brescia, dan de MM van Brescia naar Rome en terug naar Brescia en tenslotte weer terug naar Rome. Minstens 3.000 kilometer in een dag of vijf, met z'n vieren in een Multipla. Lef!



**COCK HEEFT ME VERTELD DAT IK DE POOK VOORAL NIET TE STRAK MOET VASTHOUDEN, JE MOET 'M ALS HET WARE 'BEGELEIDEN'.**

**FIAT 600 D MULTIPLA, 1966**  
 MOTOR 767 CC, VIER-IN-LIJN IN DE LENGTE ACHTERIN, ONDERL. NOKKENAS, ENKELE WEBER CARB, 29 PK/21,3 KW@4.800 TPM, 54 NM@2.800 TPM. TRANSMISSIE VIERBAK, ACHTERWAANDR. BANDEN 5.20-12 L X B X H 353 X 145 X 158 CM. GEWICHT 750 KG. TANK 27 LITER. TOP ± 105 KM/U. 0-100 KM/U OOF... VERBRUIK 6,9 L/100 KM. NIEUWPRIJS € 2.563.