



Fiat Bravo

Italiaase schone

Rij-impressie | De lauwerkrans is exit, het blauw maakt plaats voor robijnrood. Achter een nieuw logo schuilt tevens een nieuwe auto die zich distantieert van diens voorganger. Na de verkoopsuccessen van Panda en Grande Punto wil Fiat sterk terugkeren in de middenklasse. Om de breuk met het verleden te demonstreren is ook de naam Stilo gesneuveld ten gunste van Bravo. Wat zegt dit alles over de auto zelf?

Zelf stelt Fiat dat de Bravo mijlenver verwijderd is van Stilo. Feit is dat de auto technisch voortborduurde op Stilo en diens afgeleide Grande Punto. Uiterlijk zorgt de Bravo voor een prachtige brug tussen de Grande Punto en Croma. "Dit is een echte Fiat anno 2007", lijkten de ontwerpers te willen zeggen. Waar de Stilo eigennuttig en duidelijk Italiaans was, is de Bravo dat veel minder. Vergelijk het met de Italiaanse munten: de lire was echt Italiaans, maar niet bijster sterk. De euro is een sterke munt, maar weinig Italiaans.

Italiaanse schone

De Bravo oogt als een Italiaanse schone, maar dan wel met een Europese achtergrond. De stijlvolle verschijning kent een sportieve inborst, maar de Bravo is minder extreem gelijnd dan bijvoorbeeld een Seat Leon. Door te opteren voor een bijna tijdloze vormgeving moet Bravo de harten van de kopers stelen zoals Grande Punto dat wist te bewerkstelligen. Speciaal voor Bravo komt met Fiat met een nieuwe robijnrode lak temidden van een palet dat met name klassieke kleuren biedt: bruin-, grijs- en blauwtinten. Uitgesproken varianten ontbreken.



Interieur

Waar de Grande Punto nog markante dashboarddetails kende, is voor Bravo meer gekozen voor de grootste gemene deler. Opvallend is de USB-connector in de middenconsole, de zichtbare

exponent van Fiats Blue & Me concept dat onder meer SMS'jes kan voorlezen en MP3 bestanden afspeelt. Het navigatiesysteem gebruikt die poort voor de digitale landkaarten, in plaats van de gebruikelijke CD of DVD.

De bagageruimte is goed voorzien met vierhonderd liter, wat voor deze klasse fors is. Nieuw voor Fiat is dat de klep zich van buitenaf laat openen: een druk op het nieuwe logo en de klep ontgrendelt/vergrendelt. Eenmaal geopend blijkt er een relatief hoge tildrempel te zijn. In de ruimte voor het reservewiel zit standaard een compressor in plaats van een reservewiel. De gevarendriehoek en EHBO-kit krijgen een charmante verpakking mee plus een aanvullende schoudertas.



De leefruimte is voorin prima voor elkaar. Niet alleen de Sport, maar ook de minder sportieve uitvoeringen bieden geprononceerde stoelen die weliswaar een wat korte zitting kennen, maar verder goed instelbaar zijn en voldoende zijdelings steunen. Achterin zullen langere passagiers hopen op inschikkelijke voorpassagiers. Om de hoofdruimte achter te bevorderen is een dakuitsparing aanwezig.



Typisch voor Fiat is de City-stand van de besturing. Echter, op zoek naar de knop om deze extra stuurbechrachting uit te schakelen bleek deze nog helemaal niet actief! De besturing is al zonder de City-functie bij lage snelheden bijzonder licht, bijna als op ijs rijdend. Eenmaal op snelheid verandert dat weliswaar, maar nooit ontstaat een karakter dat uitblinkt in directheid. Met name de middenstand bij snelwegtempo is aan de vage kant, wat vermoeidheid in de hand kan werken.

Temperament

Motorisch gezien valt op dat de spreiding tussen benzine en diesel evenwichtiger is dan bij de Grande Punto. De Bravo kent een gelijkmatige spreiding, waarbij zij aangetekend dat niet alle versies direct bij de introductie in maart beschikbaar komen. In september, als ook de geblazen benzineversies op de Nederlandse markt komen, is er sprake van een vermogensrange tussen 90 en 150 pk (benzine), terwijl de diesels 120 of 150 pk leveren. In het rijtje uitrustingsniveau's Active, Dynamic, Emotion en Sport schittert Abarth door afwezigheid.



leveren, om per 2008 de vijfduizend per jaar te overschrijden. Die prognose lijkt realistisch; de Bravo voldoet op vele fronten aan de gewekte verwachtingen. Omdat prijzen nog niet exact zijn geformuleerd, zal daarvan nog het nodige afhangen. Kijk naar het succes van Grande Punto: looks en uitrusting zorgen voor aandacht, maar de verkopen raken pas echt op stoom als de prijzen scherp zijn. De tijd zal leren of Bravo memorabele verkoopcijfers a la Panda en Grande Punto zal schrijven. ■

Tijdens een korte kennismaking in Rome waren met name de diesels vertegenwoordigd: allemaal moderne motoren, waarbij alleen de pittigste een C-label heeft en de rest een B (dit geldt ook voor de geblazen benzineversies). De instapdiesel hoeft geen klachten over secundaire arbeidsvoorwaarden op te leveren. De 1.320 kentekenkilo's worden in gang gezet door de 120 pk sterke en 225 Nm (305 voor de 150 pk-versie) aan trekkracht leverende Multijet.



De rapste 1.4 T-Jet past in de huidige trend naar beperking van de co2-uitstoot. Waar Volkswagen een 1.4 combineert met twee turbo's en directe inspuiting, houdt Fiat het op een enkele turbo en reguliere inspuittechniek. Desalniettemin goed voor 150 pk en, met een druk op de knop, 230 Nm bij 3.000 toeren. Een aardige gimmick, zo'n dashboardschakelaar, maar een drukmeter had het plaatje compleet gemaakt. Opvallend tijdens deze eerste korte impressie is dat de diesels nog soepeler schakelen.

Conclusie

Dit jaar hoopt de importeur zo'n 2.500 Bravo's te



Specificaties

Fiat Bravo 1.9 Multijet Emotion (115 pk)

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	434 x 179 x 150 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.320 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	400/1175 l
Bandenmaat	205/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1910 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	115 pk @ 4000 tpm
Koppel	255 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	190 km/u
Verbruik gemiddeld	5,2 l / 100 km
Verbruik stad	6,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	137 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 28.095,-
Prijs instapmodel	€ 16.850,-