



Fiat Croma

Vet!

Autotest | Toen ondergetekende de eerste keer de term "vet" naar het hoofd geslingerd kreeg, klonk dat als een belediging. "Vet" doet denken aan bakboter, overgewicht, vieze smeermiddelen en andere onsmakelijke zaken. Maar tegenwoordig is "vet" een compliment. De naam "Fiat Croma" geeft in eerste instantie eenzelfde onprettige associatie. Maar de recente facelift geeft aanleiding om te kijken of er misschien net zo iets positiefs achter die ongelukkig gekozen naam schuil gaat.

Eigenlijk is "facelift" een te groot woord. De koplampen zijn iets scherper geworden en de grille kreeg een extra likje chroom. De speciale "Corporate"-uitvoering is interessanter nieuws, want speciaal voor de zakelijke rijder is de Croma extra rijk aangekleed tegen een bescheiden meerprijs. Sterker nog: omdat de zakelijke rijder zo vaak in de file staat, heeft de Nederlandse importeur in haar oneindige wijsheid besloten de automaat vijfhonderd euro goedkoper te maken dan de handgeschakelde uitvoering! Een "spetterend" begin ...

De hard werkende zakenman of -vrouw wordt in de Croma Corporate verwend met onder andere een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem, parkeerhulp, een audiosysteem (met MP3), een carkit en een "Connect" navigatiesysteem. Dat navigatiesysteem was bij introductie baanbrekend, maar anno 2007 is het technisch verouderd en vooral lastig te bedienen. Ook de carkit voor de telefoon gebruikt niet het moderne Bluetooth, maar vraagt om een los SIM-kaartje.



De afwerking en vormgeving van het interieur staan op een hoger niveau dan Fiat tot voor kort bood. De materialen zijn van goede kwaliteit, panelen sluiten naadloos op elkaar aan en alles voelt degelijk. Zowel

de opzet als de afwerking van deze Italiaan kan wedijveren met degelijke Duitse zakenauto's.

Ruimte

Belangrijker dan dat is het zitmeubilair dat in deze zakelijke uitvoering intensief zal worden gebruikt. De stoelen zijn bekleed in "Castigilo" en hebben veel verstelmogelijkheden om tot een perfecte zit achter het eveneens verstelbare stuurwiel te komen.



Bovendien is dit hét punt waarop de Croma zich nadrukkelijk onderscheidt van de concurrentie. De Croma is hoger dan de gemiddelde stationcar en daarom zitten bestuurder en bijrijder niet onderuit, maar rechtop. Menigeen ervaart dit als een groot pluspunt. Wie rechtop zit heeft als vanzelf minder beenruimte nodig. Mede dankzij de forse wielbasis biedt de achterbank daarom beduidend meer ruimte dan gemiddeld in dit segment. Toch zit het daar bepaald niet prettig. De achterste hoofdsteunen zijn nauwelijks verstelbaar waardoor ze slechts een hinderlijke hobbel in de rug vormen, maar geen

bijdrage leveren aan de veiligheid.

Fiat noemt de Croma zelf geen stationcar, maar een "Comfort Wagon". Ongeacht de naam is de bagageruimte enorm. Ook hier ligt de nadruk op de hoogte en dat kan voor bepaalde toepassingen zeer praktisch zijn. De laadruimte van de Croma is echter minder diep dan die van veel tegenstrevers. Heel praktisch zijn de dubbele bodem (met slimme scharnierende laadvloer) en de bergvakken aan de zijkant van de laadruimte.



Motoren

De Fiat Croma is leverbaar met benzine- en dieselmotoren. De 1.9 liter dieselmotor levert afhankelijk van de uitvoering 120 of 150 pk. Voor de fijnproevers is ook een 2.4 liter diesel leverbaar die goed is voor 200 pk en daarmee tevens de sterkste Croma op de prijslijst vormt.

Wie kiest voor benzine begint met een 1.8 liter viercilinder met een respectabele 140 pk. De testauto is echter voorzien van de meest verkochte krachtbron: een 2.2 liter viercilinder met 147 pk. Dat lijkt een klein verschil met de basismotor, maar het verschil zit in de souplesse. De 2.2 liter motor heeft een beduidend groter koppel (203 in plaats van 175 Nm) en dat zorgt voor meer rust en acceleratievermogen op hoge snelheid.

Automaat

Zoals eerder genoemd is de Croma met automaat voordeliger dan de handgeschakelde versie en dus is de testauto voorzien van deze vijftraps automaat met mogelijkheid om zelf sequentieel te schakelen. De automaat gaat helaas wat aarzelend te werk. De Croma 2.2 presteert heel behoorlijk, maar steeds lijkt de automaat af te wachten of de bestuurder doorzet. Bij vol gas duurt het een kleine seconde tot het mechaniek de boodschap begrijpt en accelereert. Bij een kalme rijstijl voelt de automaat de bestuurder goed aan en wordt op de juiste momenten vrijwel onmerkbaar van verzet gewisseld. Ook bij een kalme rijstijl is de Croma iets minder stil dan gemiddeld in dit segment.

Wanneer de bestuurder zelf sequentieel schakelt, is het mogelijk daadwerkelijk op de motor af te remmen. Dit wordt in menig andere auto onmogelijk gemaakt door opdringerige meedenkende elektronica.

De remmen reageren net als de automaat iets aarzelend. Fiat heeft de Croma voorzien van uitstekende vertragers, maar de bestuurder moet de auto duidelijk aansporen om bijvoorbeeld een noodstop te maken. Dan komt de Croma veilig, gecontroleerd en binnen een minimale afstand tot stilstand.

Naast de overweldigende ruimte is de wegligging een zeer sterk punt van de Croma. De wegligging is prima en vanaf het eerste moment geeft de auto de bestuurder het gevoel dat alles kan en mag. Alleen bij lange bochten op zeer hoge snelheid komt de hele auto iets uit de veren, verder is de Croma ook bij wilde capriolen neutraal en voorspelbaar.



Conclusie

"Vet" lijkt in eerste instantie een belediging, maar tegenwoordig is het een compliment. Rond de naam "Croma" speelt eenzelfde misverstand. Menigeen laat deze Fiat alleen om de ongelukkig gekozen naam links liggen en dat is net zo'n vergissing.

De Fiat Croma weet zich goed te onderscheiden van de concurrentie. Het belangrijkste pluspunt is de ruimte. Dankzij de hoge bouw biedt de Croma voorin, achterin en in de bagageruimte meer plek dan gemiddeld. De wegligging, prestaties en het comfort zijn prima. De goedkope automaat geeft extra gemak in de file. Tenslotte onderscheidt de Croma zich met een scherpe prijs. Een fijne auto dus, of moet dat zijn: "een vette wagen"? (Ivo Kroone) ■



Specificaties

Fiat Croma 2.2 Corporate Premium automaat

Maten en gewichten



Motor en prestaties

Lengte x breedte x hoogte	476 x 178 x 160 cm
Wielbasis	270 cm
Gewicht	1.430 kg
Aanhanger	700 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	62 l
Bagageruimte	500/1610 l
Bandenmaat	215/50R17



Motorinhoud	2198 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	147 pk @ 5800 tpm
Koppel	203 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,7 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik gemiddeld	9,3 l / 100 km
Verbruik stad	12,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	7,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	219 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 37.845,-
Prijs instapmodel	€ 28.395,-