



Fiat Bravo

Bravo voor de Bravo

Autotest | Fiat: "de Bravo is nu ook verkrijgbaar met een revolutionaire motor die sterk en toch heel zuinig is. Die moet Autozine echt testen!" Fiat-koper: "ik wil een Bravo aanschaffen, maar werkt die T-Jet techniek van Fiat echt?" Fiat fanclub: "wanneer wordt de nieuwe T-Jet motor beproefd?" Hierbij, op veler verzoek, alsnog de Fiat Bravo 1.4 T-Jet.

Revolutionair of niet, het is niet de techniek waarom iemand een Bravo koopt. Het is het uiterlijk dat de harten van de kopers doet smelten en latente gevoelens van begeerte doet opwellen. Autokopers die nooit Fiat reden, laten zich massaal verleiden door de nieuwe Fiats.

En het blijft niet bij de opvallende en zelfverzekerde uitstraling van het exterieur. Na het tekenen van het exterieur, hadden de ontwerpers ook nog inspiratie om een origineel en oogstrelend interieur te maken. Daarbij valt allereerst de relatief donkere en geborgen sfeer op. Dat is voor de één onprettig, voor de ander is het een welkom alternatief voor de moderne "glasbakken" waarbij de inzittenden als in een etalage rondrijden.



Typisch Fiat

Het dashboard is gemaakt van donker kunststof in golvende vormen. Typisch Italiaans ging vorm voor functie. De knoppen voor de hoogteregeling van de koplampen zitten rechts bovenop het dashboard. Het navigatiesysteem wordt geactiveerd met een knop in het plafond. Dat kon best handiger, maar dit is mooier.

De achterraut is klein en de C-stijl is zeer dik, wat het zicht naar achteren belemmert. Het doet echter wonderen voor het uiterlijk. Het Fiat-logo doet tevens dienst als knop om de achterklep te ontgrendelen. Een handgreep ontbreekt echter, want dat staat niet mooi.



Juist wel heel slim is de typische Fiat verlichting. Die schakelt vanzelf uit na het afzetten van de motor. Dat is toch veel handiger dan belletjes of zoemers? In de onderbumper is de (optionele) "adaptieve bochtverlichting" te vinden die bij het insturen van de bocht de weg verlicht. Dit is veel voordeliger dan meesturende koplampen en net zo effectief.

Een ander praktisch detail: na het sproeien en wissen van de voorruit geven de ruitenwissers een paar seconden later nog een laatste slag om water dat door de rijwind sporen heeft gevormd ook te verwijderen. De stuurbevestiging kent twee standen: normaal en extra licht ("City") voor in de stad.

De ruimte voorin is prima. De ruimte op de

achterbank is op het eerste gezicht minimaal, maar dankzij de forse happen die uit de rugleuning van de voorstoelen zijn genomen is hier toch voldoende beenruimte.

Blue & Wie?

Fiat werkt al enkele jaren samen met Microsoft voor de ontwikkeling van "Blue & Me". Dit systeem combineert telefonie, audio en sinds kort ook navigatie. "Blue" duidt op de koppeling met de mobiele telefoon via Bluetooth. Daarbij kan de telefoon handsfree worden bediend, terwijl deze in de jaszak blijft. Een leuke noviteit is dat SMS berichten kunnen worden voorgelezen door Blue & Me.

In de middentunnel is een USB-aansluiting te vinden om MP3 bestanden direct te spelen van geheugensticks, MP3 spelers en draagbare harddisks. Dit werkt prima met alle MP3-spelers, behalve de iPod van concurrent Apple. Helaas is het niet mogelijk om heen of terug te spoelen binnen MP3 bestanden en dat is lastig bij het beluisteren van audioboeken en podcasts.



Onder de naam "Blue & Me Nav" biedt Fiat nu ook een navigatiesysteem. Dit kan geheel met de stem worden bediend. Menukeuzes worden correct verstaan, maar plaatsnamen worden vaak niet correct herkend. Dat kan leiden tot de nodige frustraties en bijbehorende krachttermen, die (gelukkig) al even min worden herkend.



Als alternatief kan een bestemming worden ingevoerd met twee toetsjes op het stuurwiel, maar dit is onhandig en tijdrovend. De aanwijzingen van het systeem zijn soms verwarrend. Zo betekent: "maak een lichte draai naar links" in feite "blijf de weg volgen, neem niet de afslag naar rechts".

Gevoelsmatig had dit navigatiesysteem beter in de praktijk getest moeten worden en is de allereerste versie direct op de markt gebracht. De kwaliteit van de geplande routes is gelukkig wel goed. Ook bij verkeerd rijden wordt vlot een slimme, alternatieve route berekend.



T-Jet

De belangrijkste reden voor deze hernieuwde kennismaking met de Bravo is de nieuwe T-Jet motor. Deze meet "slechts" 1.4 liter maar levert dankzij de toevoeging van een turbo 120 of 150 pk (afhankelijk

van de gekozen uitvoering). Fiat spreekt zelf van een revolutionaire motor, maar dat is wat te enthousiast beredeneerd. Een alledaagse Hyundai i30 met 1.4 liter motor zonder technische hoogstandjes is al goed voor 109 pk. Volkswagen haalt uit een 1.4 liter krachtbron met nog veel meer technische trucs 170 pk.

De 1.4 liter T-Jet is misschien niet zo vernieuwend als Fiat claimt, het is wel degelijk een heel fijne krachtbron. Op het display tussen de snelheidsmeter en toerental is een speciale "turbotoerenteller" op te roepen, waarop precies is te zien wanneer de turbo actief is. Bij lage toeren springt de turbo nauwelijks bij, maar ook dan levert de Bravo al nette prestaties. Nooit geeft de auto het gevoel dat deze motor te licht is.



Wanneer het mag, kan de turbo een heerlijke duw in de rug geven en is de Bravo ronduit giftig. Met name de hier gereden 150 pk sterke variant is een ronduit snelle en sportieve middenklasser. De besturing is licht, maar scherp en draagt samen met het stevige onderstel bij aan het nodige rijplezier.

Enmaal op de gewenste kruissnelheid zorgt de zesde versnelling ervoor dat het toerental laag blijft, waardoor de Bravo zuinig en stil is. Het gemiddelde testverbruik van 7,2 liter per 100 km bewijst dat de T-Jet techniek werkt, want dat is een keurige waarde voor een auto als deze.



Conclusie

De Fiat Bravo moet concurreren in het felst bevochten segment van de markt waar de Volkswagen Golf en Opel Astra de dienst uitmaken. Gelukkig weet de Bravo zich goed te onderscheiden van de concurrentie. Dat begint met een aantrekkelijke vormgeving, zowel van het exterieur als het interieur. De afwerkingskwaliteit is prima en gezien de prijs is de uitrusting riant. "Blue & Me" is een leuke extra, maar op details is het voor verbetering vatbaar.

De rijeigenschappen en het comfort zijn goed, maar niet bovengemiddeld. De auto remt, stuurt en schakelt naar behoren. Bijzonder is de "City"-stuurbekrachting, waarmee de auto in de stad desgewenst extra licht stuurt. De 1.4 T-Jet motor is een absolute aanrader. In alle omstandigheden zijn de prestaties prima, terwijl het verbruik aangenaam laag blijft. Daar is maar één woord voor: bravo! ■



Specificaties

Fiat Bravo 1.4 T-Jet 16v Edizione Prima (150 pk)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	434 x 179 x 150 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.250 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	400/1175 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1368 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 5500 tpm
Koppel	206 Nm @ 2250 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,5 sec.
Topsnelheid	212 km/u
Verbruik gemiddeld	7,1 l / 100 km
Verbruik stad	9,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	167 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 24.395,-
Prijs instapmodel	€ 16.850,-