

Fiat Stilo

Eerst denken, dan doen

Autotest | Fiat heeft zich de laatste jaren geprofileerd als een innovatief bedrijf. Met de Multipla heeft Fiat het MPV-segment op z'n kop gezet en nog steeds is de auto zo revolutionair dat niemand 'm heeft nagemaakt. Even later volgde de al even ongebruikelijke maar ingenieuze Doblo, die de markt voor bestelauto's op de grondvesten deed schudden. Nu opent Fiat met de Stilo de frontale aanval op het fel bevochten middensegment. Het merk doet dat met een auto die niet alleen voor Fiat een nieuw tijdperk inluidt, maar ook in de middenklasse de bakens verzet.

Direct na het dichttrekken van het portier valt op hoe solide de Stilo is. De deur ploft dicht met het geluid van een dikke Duitse kluisdeur. Alhoewel andere Fiats nu niet direct een gammele indruk maken, geeft de Stilo een compleet nieuw gevoel van degelijkheid dat niet eerder bij Fiat was te vinden. Behalve de portieren doen ook de stoelen stevig aan, voor het gevoel zijn de zittingen een paar decimeter dik. Daarbij zijn de zetels prima instelbaar en laat het stuurwiel zich in de hoek en afstand tot de bestuurder verstellen om tot een perfecte rijpositie te komen. Voorin geeft de Stilo een groot gevoel van ruimte door de relatief hoge zit. Daardoor zitten de passagiers minder met de benen voor zich uit maar meer met de benen naar beneden, zoals dat op een stoel in de huiskamer ook het geval is.

De ruimte op de achterbank is voor een auto in deze klasse goed. De beenruimte wordt vergroot door de vorm van de voorstoelen, waarbij de rugleuning van de linkervoorstoel een kaartenvak en die van de rechter voorstoel een vliegtuigtafeltje heeft. De zitting en rugleuning van de achterbank zijn verstelbaar om een aangename zitpositie te kiezen en/of de bagageruimte te vergroten. In de rugleuning is een skiluk te vinden dat ook dienst kan doen als tafeltje met bekerhouders. De bagageruimte is ruim, maar niet beduidend groter of kleiner dan die van andere auto's in deze klasse.

Knopjes

Voorin de Stilo zijn vele bakjes en vakjes te vinden. Zowel de deurbakken als de lades onder beide

voorstoelen zijn echter net te klein voor een landkaart. Boven de binnenspiegel is een handig vakje voor de zonnebril te vinden. Het dashboardkastje is in tweeën gedeeld. Het bovenste deel is door een schakelaar te koppelen aan het circuit van de verwarming of airconditioning om meegebrachte proviand te verwarmen dan wel te koelen. Het onderste dashboardkastje is ruim en diep waarbij de klep is voorzien van bekerhouders.

Het gehele dashboard is ruim van opzet en herbergt een enorm aantal knopjes en schakelaars. De kleur, vorm en rangschikking zijn echter zo gekozen dat de veelheid van knopjes allerminst druk of overdonderend is. De diverse functies zijn in eilanden gegroepeerd zodat de functie van iedere toets snel duidelijk is. In de middenconsole is de bediening van de klimaatregeling en het audiosysteem ondergebracht. Ook deze één na eenvoudigste Stilo is voorzien van airconditioning en een heel verdienstelijk audiosysteem. De radio/cd is standaard voorzien van een DSP (Digital Sound Processor) om de klankkleur naar eigen smaak aan te passen. Daarbij past het systeem het volume aan bij de rijgeluiden en is de ontvangst van de RDS-tuner ook in lastige ontvangstgebieden prima.



Fiat ziet de "my car"-functie als één van de grootste noviteiten van de Stilo. Deze voorziening is vergelijkbaar met voorkeursinstellingen zoals veel computerprogramma's die kennen. Met "my car" heeft de bestuurder de mogelijkheid vele eigenschappen van de auto naar eigen inzicht in te stellen. Dit heeft betrekking op de rekeneenheden, taal, meldingen en waarschuwingen van de boordcomputer maar ook op het gedrag van de auto zelf. Zo kan de Stilo-eigenaar zelf instellen of de portieren op slot gaan nadat een bepaalde snelheid is bereikt, kan de centrale portiervergrendeling naar wens ook op de achterklep werken en kan een maximumsnelheid worden ingesteld. Deze laatste blijkt overigens niet in te grijpen op de motor, maar beperkt zich tot een geluidssignaal en een mededeling op het display.

Een speciale vermelding gaat uit naar het materiaal van alle toetsjes en hendels op het dashboard. Dat is zo gekozen dat het heel aangenaam aanvoelt en de bestuurder haast uitnodigt alle functies vooral vaak te gebruiken.



City

Ook bij het rijden met de Stilo openbaart de eerste vernieuwing zich direct. De stuurbechrchtiging kent een "city" stand waarin het sturen bij lage snelheid uitzonderlijk licht gaat. Parkeren kan dan letterlijk met de pink en kleine korte bochtjes in de binnenstad worden met groot gemak gestuurd. Alhoewel deze extreme vorm van stuurbechrchtiging door de meeste bestuurders als zeer aangenaam wordt beschouwd, bestaat het risico dat wordt gestuurd met een stilstaande auto met als gevolg een overmatige bandenslijtage en grote druk op de stuurinrichting.

Zodra de elektronica aan de hand van de snelheid en versnelling merkt dat de Stilo zich buiten de stad bevindt, stuurt de auto aangenaam zwaar. Dan is de Stilo goed aan te voelen en is de auto extra koersvast op slechte wegen. De elektronica is zo slim dat de city-stand niet terugkeert als kortstondig langzaam wordt gereden op een afslag. Het risico bestaat daarom niet dat de auto ineens lichter stuurt dan verwacht.

De vijfdeurs testauto is voorzien van een 1.6-liter motor. In de dagelijkse praktijk is dat een prima combinatie. Het geluid is beschaafd en de auto is gemakkelijk te rijden in de stad en op de buitenweg. Daarbij is het aanhouden van hoge snelheden geen enkel probleem. Alleen als boven de 100 km/u ineens vaart moet worden gemaakt, ziet de bestuurder zicht

genoodzaakt naar de 4e versnelling terug te schakelen. Dan maakt de krachtbron even toeren en is vlot inhalen geen enkel probleem.

Bovendien heeft deze lichtste motor waarmee de Stilo leverbaar is een bescheiden dorst. Tijdens een proefrit met een evenredig aantal kilometers in de stad, op de buitenweg en op de snelweg bedroeg het gemiddelde verbruik 1 op 14,8. Dat is niet alleen prettig voor het milieu en de portemonnee maar geeft dankzij de forse tankinhoud een actieradius van zo'n 750 km.

Fiat heeft voor de Stilo een relatief stevig onderstel gekozen. Kleine drempels of ribbels in de weg worden duidelijk doorgegeven, terwijl de auto in de bochten weinig overhelt. De remmen zijn prima afgestemd op de omvang en prestaties van de auto. De versnellingsbakverhoudingen zijn goed gekozen zodat de Stilo zich zowel gehaast als ontspannen laat rijden zonder ooit teleur te stellen. Op het gebied van veiligheid heeft Fiat niet bespaard en is iedere Stilo standaard voorzien van zes airbags, ABS en tractiecontrole.

Conclusie

Fiat zet na de Multipla en Doblo de lijn van vernieuwing voort met de Stilo. De Fiat Stilo biedt in de middenklasse een unieke combinatie van ruimte, innovatieve extra's, grote veiligheid en prima rijeigenschappen. De extra's zijn te vinden in de unieke stuurbevestiging, de "my car" instellingen en talloze kleine extra's die hier niet genoemd zijn maar het dagelijks leven met de Stilo echt veraangenamen. Het motorenaanbod van de Stilo is al direct bij introductie ruim, waarbij de hier geteste 1.6-liter motor een aangename krachtbron in het dagelijkse verkeer is.

De strategie van Fiat is duidelijk: eerst denken, dan doen. Het resultaat is een auto die slimmer is dan de rest en de Stilo daarom op dit moment een duidelijke voorsprong geeft. ■



Specificaties

Fiat Stilo 1.6 16v Dynamic 5d

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	425 x 178 x 153 cm
Wielbasis	260 cm
Gewicht	1.180 kg
Aanhanger	500 kg
Aanhanger geremd	1.100 kg
Tankinhoud	58 l
Bagageruimte	370/l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	1596 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	103 pk @ 5750 tpm
Koppel	145 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,9 sec.
Topsnelheid	183 km/u
Verbruik gemiddeld	7,5 l / 100 km
Verbruik stad	10 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 19.325,-
Prijs instapmodel	€ 17.225,-