

FIAT STILO 1.9 JTD DYNAMIC VIJFDEURS

Basisprijs	f 51.622,--
Vermogen	115 pk
Gewicht	1320 kg
Inhoud bagageruimte	335-410 l
Topsnelheid	190 km/h
Acceleratie 0-100 km/h	10,7 s
Gemiddeld verbruik	1 op 18,5

Fiat Stilo 1.9

Stijlvol reusje

Strakke lijnen, tal van handige gimmicks, een moderne dieselmotor en de nodige binnenruimte. Met de vijfdeurs Stilo biedt Fiat een praktische middenklasser die helemaal van deze tijd lijkt.

DE VIJFDEURS STILO houdt het midden tussen een compacte hatchback en een MPV. Met deze opzet presenteert Fiat een auto die aansluit bij de trend die het laatste jaar ook door andere fabrikanten wordt gevolgd en auto's als de Peugeot 307 opleverde. Meer ruimte en gebruiksmogelijkheden dan de conventionele middenklasser, maar niet het monospace-uitendel van een minibus. Toch is de vijfdeurs Stilo anders dan de driedeurs versie. De Stilo met achterportieren deelt slechts de motorkap met zijn driedeurs broer, verder is er niets gelijk aan het uiterlijk van deze twee Stilo-varianten. Weliswaar beschikken beide auto's over een strak en stoer lijnenspel, de vijfdeurs oogt toch net iets minder sportief. Waar de styling van de driedeurs Stilo qua elegantie kan wedijveren met stalgenoot Alfa 147, daar is de vijfdeurs net iets behoudender. De oorzaak van die andere uitstraling is voor een deel terug te

voeren naar de afwijkende afmetingen. Ons testobject is namelijk zeven centimeter langer en vijf centimeter hoger dan zijn driedeurs naamgenoot. Het zijn wel centimeters waar de bestuurder en zijn inzittende ruimschoots van profiteren; niet zo reusachtig als een volwaardige MPV, maar zeker niet benauwd.

VOOR DE AANDRIJVING van de Stilo JTD maakt Fiat gebruik van de 1.9 direct-ingespoten turbodieselmotor die we al kennen uit de Alfa 147 en 156. Dankzij een turbo met variabele geometrie en intercooler weet de motor bij 4000 toeren 115 pk op te wekken, terwijl het maximum koppel van 255 Nm bij 2000 toeren geleverd wordt. In de praktijk is de motor bereid om er al vanaf zo'n 1700 toeren flink aan te trekken. Ver in de toeren doortrekken heeft weinig zin; na het bereiken van het maximum vermogen is het wel gebeurd. Wanneer in het juiste toerengebied gereden

wordt, reageert de motor vrij direct op het gaspedaal en draait hij soepel zijn rondjes, zij het soms wel met een beetje rumoer. De JTD in de Stilo mist net dat beetje extra verfijning dat bijvoorbeeld de TDCi-motor in de Ford Focus wel heeft. Het voor de Stilo opgegeven gemiddeld verbruik van 1 op 18,5 hebben we niet kunnen realiseren. Maar onze testkilometers worden dan ook niet onder ideale laboratoriumomstandigheden afgelegd. Desalniettemin gaat het om een pittige viercilinder die met een testverbruik van 1 op 13,0 redelijk efficiënt met zijn brandstof om weet te springen.

OM DE MOTOR IN HET juiste toerengebied te kunnen rijden, heeft de Stilo een prettig schakelende versnellingsbak. De pook voelt prettig aan, mede dankzij het optionele leer waarmee hij bekleed is, en laat zich vrij precies in de gewenste versnelling leggen. Op de bediening valt wei-







nig aan te merken. Het enige punt waarmee rekening gehouden moet worden zijn de overbrengingsverhoudingen; bij het kiezen van een hogere versnelling valt de motor relatief ver terug in toeren. Maar als je dit weet en er ook rekening mee houdt, valt er prima mee te leven. De bak produceert verder geen storende geluiden of trillingen.

WAAR DE MOTOR concern-breed wordt ingezet, daar is het onderstel speciaal voor de Stilo opgezet. De voorwielen zijn onafhankelijk opgehangen door middel van McPherson-veerpoten, terwijl aan de achterkant een semi-onafhankelijke torsieas gebruikt wordt om de auto met de wielen

De vijfdeurs Stilo biedt meer ruimte dan de conventionele middenklasser, maar niet het uiterlijk van een minibus

te verbinden. Vertrouwde techniek, misschien iets minder speciaal dan bij sommige concurrenten gebruikt wordt, maar de Stilo weet zich er aardig mee te redden. Het onderstel biedt voldoende comfort en is eerder aan de weke kant dan dat hij te stug is. Hierdoor gaat er misschien wel wat informatie verloren, toch is de auto voldoende voorspelbaar. Bochten gaat hij vrij neutraal door. Alleen als de auto in snelle bochten tot het uiterste gedreven wordt, wil hij wel een beetje over de voorwielen weg-

glijden. Verder blijft hij netjes op koers. Een kleine bijdrage hieraan wordt geleverd door de bredere banden die onder onze testauto waren gemonteerd. Als het echt uit de hand dreigt te lopen, wordt de auto gecorrigeerd door het optionele ESP-systeem. Dit is overigens nagenoeg hetzelfde systeem dat als VDC op de Alfa 147 gebruikt wordt. Het grijpt net iets later in dan de meeste ESP-varianten bij andere merken. Op een sportief getinte Alfa is dat geen bezwaar; het onderstel van de 147 leent zich daar ook meer

voor. Of het op een iets tammere Stilo ook zo moet, is een andere vraag. Wat ons betreft mag het ESP op de Stilo iets eerder ingrijpen, want het gaat hier om een auto met een andere insteek. Overigens moet wel opgemerkt worden dat het ESP op de Stilo niet in- of uitschakelbaar is, maar permanent zijn controlerende functie uitoefent.

WEL INSCHAKELBAAR IS DE elektrische Dual Drive stuurbekrachting. Deze werkt in principe snelheidsafhankelijk, maar kan



ZICHT

DOOR VOORRUIT	★★★★☆
OPZIJ	★★★★☆
OVER SCHOUDERS	★★★★☆
IN BINNENSPIEGEL	★★★★☆
OVERZICHTELIJKHEID VAN DE AUTO	★★★★☆

■ Regeren is vooruitzien; bij de Stilo geen probleem. Doordat de auto achterportieren heeft, zijn de voorportieren iets korter, waardoor de B-stijl precies in het zicht zit bij een blik over de schouder.



VERLICHTING

DIMLICHT	★★★★☆
GROOTLICHT	★★★★☆
VERSTELMOGELIJKHEID	★★★★☆

■ Onder normale omstandigheden is de lichtopbrengst van de koplampen meer dan voldoende; het dimlicht zorgt voor een prima zicht. Het grootlicht geeft meer zicht in de duisternis, al zou iets meer lichtopbrengst geen overbodige luxe zijn.

(net als bij de Punto) met een druk op een knop het sturen nog lichter laten verlopen. De extra bekrachtiging (die overigens niet werkt bij hogere snelheden) is alleen aan te bevelen bij inparkeren en andere speciale verrichtingen, want bij deelname aan het 'gewone' verkeer gaat het allemaal wel erg licht. De bekrachtiging helpt ook wanneer het stuur weer terugkomt in de rechteuitstand. Dat is even wennen; omdat je gewend bent zelf kracht te leveren om het stuur terug te draaien, schiet het stuur in het begin te ver door naar de andere kant. Het is ongeveer hetzelfde effect dat je ondervindt wanneer je voor het eerst op pad gaat met een Citroën CX. Een voordeel van deze vorm van stuurbekrachtiging is dat de Stilo beschikt over een prima rechteuitstabiliteit.

DE REMMEN DOEN NETJES hun werk. Zowel gevoel als doseerbaarheid zijn van het niveau zoals dat in deze klasse verwacht mag worden. De door ons gemeten remweg is vrij kort, zeker ten

opzichte van andere auto's in deze klasse. Ook na een aantal remproeven blijft de remweg mooi kort. Als het erop aankomt grijpt het ABS-systeem netjes in en is de vertrouwde lichte vibratie waar te nemen. Een lichte trilling in de pedalen is ook te voelen wanneer de rechtersoet op het rem- of gaspedaal rust terwijl met de andere voet de koppeling wordt ingetrapt, bijvoorbeeld als er voor een verkeerslicht gewacht wordt. Ditzelfde fenomeen ondervonden we al eerder in de Alfa 147 JTD en is over wanneer het koppelpedaal met meer kracht tegen de bodem wordt getrapt. Een duidelijke verklaring hiervoor is niet te geven, maar het zou een kleine speling kunnen zijn op het asje waaraan de pedalen zijn bevestigd.

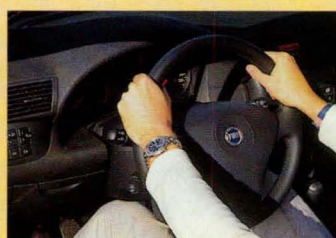
DE STOELN BIEDEN VOLDOENDE steun en zijn ook vrij eenvoudig in te stellen, al is de lendensteun wel redelijk aanwezig, ook als deze 'weggedraaid' is. Verder had de stoelrail iets langer mogen zijn, zodat langere mensen hun



VENTILATIE/VERWARMING

BEDIENING	★★★★☆
LUCHTSTROOMCONTROLE	★★★★☆
GELUIDSPRODUCTIE	★★★★☆
KOELCAPACITEIT	★★★★☆
VERWARMINGSCAPACITEIT	★★★★☆
ONTWASEMINGSCAPACITEIT	★★★★☆

■ De temperatuurstelling van de airconditioning is voor links en rechts individueel in te stellen. Via druktoetsen kan verder geregeld worden waar de lucht het interieur instroomt, hoe hard de ventilator zijn werk moet doen of dat het systeem het zelf mag regelen.



ERGONOMIE

STOELVERSTELLING	★★★★☆
STUURVERSTELLING	★★★★☆
BEREIKBAARHEID INSTRUMENTARIUM	★★★★☆
DASHBOARDVERLICHTING	★★★★☆

■ De lengte van de stoelrail mag voor langere mensen iets groter zijn. Verder is het niet moeilijk om een prima positie te vinden, mede dankzij het goed te verstellen stuurwiel. De versnellingspook zit prima onder handbereik, ook in de oneven versnellingen. De diverse knoppen, toetsen en schakelaars zijn over het algemeen logisch gepositioneerd.

Fiat Stilo 1.9 JTD

autovisie

UITRUSTINGSOVERZICHT

ABS	ja
Tractiecontrole	ja
Stabiliteitsstelsel	optie
Remkrachtassistentie	ja
Airconditioning	ja
Pollenfilter	ja
Schuif-/kanteldak	optie
Elektrisch verwarmde voorruit	nee
Alarmsysteem	optie
Centrale vergrendeling	ja
Elektrisch bediende en verwarmde buitenspiegels	nee
Elektrisch bediende ramen achter	ja
Elektrisch bediende ramen voor	optie
Bekerhouders	ja
Cruise control	ja
Airbags bestuurder en passagier	ja
Windowairbag	ja
Zij-airbags	ja
Gordelspanners	ja
Driepuntsgordel achterin	ja
Lederen bekleding	optie
Lederen stuurwiel	optie
In hoogte verstelbaar stuurwiel	ja
Axiaal verstelbaar stuurwiel	ja
In hoogte verstelbare bestuurdersstoel	ja
Lendensteun bestuurdersstoel	ja
In hoogte verstelbare passagiersstoel	optie
Hoofdsteunen voor	ja
Armsteun voor	ja
In delen neerklapbare achterbank	ja
Armsteun achterbank	ja
Hoofdsteunen achter	ja
Isofix-aansluiting kinderzitje	ja
Lichtmetalen wielen	optie
Mistlampen voor	ja
Regensensor	optie
Achterrautocensuur	ja
Vloermatten	optie

Catalogusprijs f 51.621,91

Extra's testauto

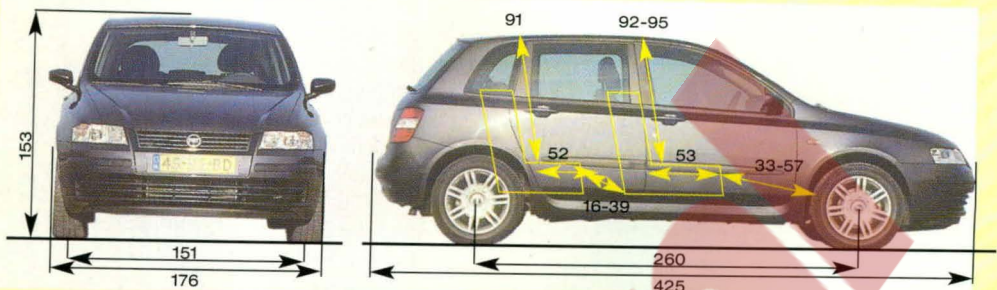
Dual zone automatische airconditioning	f 782,32
Metallic lak	f 870,47
Geïntegreerd kinderzitje	f 650,09
Stuur en versnellingspook in leer	f 363,61
ESP	f 1.311,21
Lichtmetalen velgen (205/55 R 16)	f 1.751,95

Prijs testauto f 57.351,56

Verwijderingsbijdrage	f 99,17
Registratiekosten	f 91,50
Kosten rijklaar maken	f 870,47
Houderschapsbelasting per jaar	f 1.976,--
Leasetarief*	f 1.957,55

Onderhoudsintervallen	Eénmaal per jaar of 20.000 km
Garantietermijn	2 jaar

* Bron: Directlease.nl, 35.000 km, looptijd 36 maanden, excl. brandstof.



SPECIFICATIES

Motor	Onderstel	Type vijfdeurs hatchback
Bouwwijze viercilinder in lijn	Type stuurinrichting tandheugel, elektrisch bekrachtigd	Cw-waarde 0,31
Aantal cilinders 4	Stuurwielomwentelingen 2,9	L x b x h 425,3 x 175,6 x 152,5 cm
Plaats/montage dwars voorin	Voorwielophanging onafhankelijk met McPherson-veerpoten, schroeven en torsiestabilisator	Wielbasis 260,0 cm
Cilinderinhoud 1910 cm³	Achterwielophanging semi-onafhankelijke torsieas, schroeven en torsiestabilisator	Spoorbreedte v/a 151,4/150,8 cm
Boring 82,0 mm	Remmen geventileerde schijfremmen voor, massieve schijfremmen achter	Draaicirkel 10,5 m
Slag 90,4 mm	Schijf-/trommeldiameter v/a 284/251 mm	Inhoud bagageruimte 335-410 l
Compressieverhouding 1:18,5	ABS ja	Tankinhoud 58 l
Nokkenassen 1, bovenliggend	Tractiecontrole ja	Massa leeg 1320 kg
Kleppen per cilinder 2	Stabiliteitsstelsel ja	Maximale belading 510 kg
Brandstof diesel	Wielen staal, 15 inch	Max. aanhangergewicht 1300 kg
Inspuiting direct, common rail	Standaard bandenmaat 195/65 R 15	
Ontsteking compressie	Carrosserie	Prestaties
Max. vermogen 115 pk bij 4000 min⁻¹	Chassis zelfdragend	Acceleratie 0-100 km/h 10,7 s
Max. koppel 255 Nm bij 2000 min⁻¹		Topsnelheid 190 km/h
		Emissieklasse Euro 3
		CO2-uitstoot 143 g/km
		Verbruik
		Stad 1 op 13,5
		Buitenweg 1 op 23,3
		Gemiddeld 1 op 18,5

MEETGEGEVENS

Acceleratie vanuit stilstand	Remweg (m)	Testcondities
Snelheid	100-0 km/h 36,4	Gemeten bij kilometerstand 2144
60 km/h 4,9	50-0 km/h 9,1	Hoogte zeeniveau
80 km/h 7,3	Interieurgeluid (dB(A))	Brandstoftype diesel
100 km/h 10,7	Stationair 55,0	Omgevingstemperatuur 15 °C
120 km/h 14,5	50 km/h in III 62,5	Gewicht testauto 1320 kg
140 km/h 20,6	80 km/h in V 67,0	Prestatiefactoren
Tussenacceleratie	100 km/h in V 68,9	Specifieke massa 11,5 kg/pk
80-120 km/h in III 6,9	120 km/h in V 71,2	Specifiek vermogen 60,2 pk/l
80-120 km/h in IV 8,9	140 km/h in V 73,6	Cw 0,31
80-120 km/h in V 11,3	Brandstofverbruik	
	Gemiddeld gemeten verbruik 1 op 13,0	

DE CONCURRENTIE

	Fiat Stilo 1.9 JTD Dynamic	Alfa 147 1.9 JTD Progression	Ford Focus 1.8 TDCi Ghia	Peugeot 307 XS 2.0 HDi	VW Golf 1.9 TDI Comfortline
Prijs	f 51.622,--	f 54.155,--	f 56.853,--	f 50.400,--	f 50.900,--
Cilinderinhoud (cm³)	1910	1910	1753	1997	1896
Vermogen (pk/min⁻¹)	115/4000	115/4000	115/3800	110/4000	110/4150
Koppel (Nm/min⁻¹)	255/2000	275/2000	250/1850	250/1750	235/1900
Sprint 0-100 km/h (s)	10,7	9,9	10,8	11,4	10,6
Topsnelheid (km/h)	190	191	193	193	193
Gemiddeld verbruik	1 op 18,5	1 op 17,2	1 op 18,2	1 op 19,2	1 op 20,4
L x b x h (cm)	425 x 176 x 153	417 x 173 x 144	415 x 170 x 144	420 x 173 x 151	415 x 174 x 144
Gewicht (kg)	1320	1270	1258	1249	1212
Inhoud bagageruimte (l)	335-410	280	350	420	330



Alleen tot het uiterste gedreven wil hij een beetje over de voorwielen wegglijden

benen iets meer gestrekt kunnen houden. Dat zijn de enige minpunten; verder is de zit achter het goed verstelbare stuur prima, mede doordat het zowel axiaal als in hoogte te verstellen is. Het zicht op het instrumentarium wordt hierdoor geenszins belemmerd. De meeste schakelaars zijn te bedienen zonder dat er onnodige bewegingen gemaakt moeten worden, hoewel de hendels achter het stuur voor het gevoel net iets te ver van het stuur af staan. Een ander punt is de bediening van de handrem, althans wanneer er een armsteun gemonteerd is. Dan gaat de hefboom namelijk schuil onder de steun. Makkelijker is het om eerst de armleuning omhoog te klappen voordat de handrem bediend wordt.

HET DASHBOARD OOGT SOBER en strak, iedere vorm van frivoliteit lijkt uitgebannen. Het geheel lijkt een zakelijkheid uit te stralen die bijna Duits aandoet. De strakke lijnvoering sluit overigens wel weer aan bij het lijnenspel van de carrosserie. In dat opzicht zijn de vormgevers consequent bezig geweest. Het voelt in elk geval wel solide aan en het is prettig overzichtelijk. Op de

middenconsole bevinden zich de bedieningselementen voor de airconditioning en de audio-installatie. Naast de versnellingspook zitten de knoppen voor de Dual Stage-stuurbekrachtiging en de tractiecontrole (in tegenstelling tot het ESP wél uitschakelbaar). Helemaal links op het dashboard bevinden zich de toetsen van het

My Car-systeem, waarmee persoonlijke instellingen vastgelegd kunnen worden zoals een zoemer die afgaat bij een bepaalde snelheid (bijvoorbeeld de nationale limiet van 120 km/h), volumeregeling van het geluid bij het indrukken van toetsen of de mogelijkheid een aantal portieren wel of niet vergrendeld te

houden wanneer de auto ontgrendeld wordt met de afstandsbediening.

MET ZIJN LENGTE VAN 4,25 meter is de vijfdeurs Stilo een van de grootste in zijn klasse. Hij is 10 centimeter langer dan auto's als de Golf en de Focus, maar ook de 307 is nog altijd 5 centimeter kor-

HET OORDEEL VAN AUTOVISIE



STAD

★★★★☆

De elektrische stuurbekrachtiging draagt in belangrijke mate bij aan een soepele gang door de bebouwde kom, soms zelfs iets te veel. De motor zorgt er goedmoedig voor dat de Stilo met het overige verkeer kan meekomen.



BUITENWEG

★★★★☆

Op doorgaande wegen buiten de bebouwde kom weet de Stilo zich aardig te manifesteren. De motor heeft genoeg in huis. Het onderstel is op uitdagende routes met veel bochten net iets te comfortabel voor het strakkere stuurwerk. Op zich geen schande.



SNELWEG

★★★★☆

Dankzij de elektrische stuurbekrachtiging, die het stuur bijna permanent naar de middenstand lijkt te dwingen, is het op snelwegen ontspannen rijden. De 115 pk die de JTD levert zijn voldoende om de 1320 kg zware auto op kruissnelheid te houden.

PRIJSNIVEAU

★★★★☆

Ruim 57 mille voor een auto uit de compacte middenklasse lijkt een fors bedrag. Voor dat geld staat er echter wel een Fiat die veel ruimte, functionaliteit en de nodige veiligheidsvoorzieningen te bieden heeft. Hij heeft genoeg in zich om zijn aanschafprijs verdedigbaar te maken.

UITRUSTING

★★★★☆

Standaard heeft de Stilo zo'n beetje alle zaken die de hedendaagse auto hoort te bevatten. Met het Dynamic-pakket komen daar nog een aantal zaken bij, zoals de mogelijkheden om het dashboardkastje te koelen en om van de passagiersstoel een tafeltje te maken.



ter. De forse lengte vertaalt zich direct in interieurruimte. Dankzij de verstelbare achterbank in de Dynamic-versie kan ervoor gekozen worden het lengtevoordeel aan te spreken voor passagiers of voor bagage. Of voor allebei een beetje, want de bank is deelbaar te verstellen. Beide delen zijn naar voren of achteren te verschuiven over een afstand van ruim 15 centimeter. Als het gaat om het comfort van de pas-

sagiers op de achterbank, kan ook de rugleuning nog versteld worden. Voor kinderen (tot 22 kilogram) die een kinderzitje ontgroeid zijn, maar nog net niet door het raam naar buiten kunnen kijken, bestaat er een mogelijkheid om delen van de zitting omhoog te brengen. Als de nadruk ligt op het vervoeren van bagage, kan de bank in zijn voorste stand gepositioneerd worden waardoor er een bagageruimte

ontstaat van 410 liter, niet gering. Om het idee van praktische ruimte verder te onderstrepen, heeft de Stilo onder de beide voorstoelen een opberglade zitten. Wie denkt dat-ie daarmee alle gimmicks heeft gezien die Fiat heeft gebruikt om van de Stilo een handige MPV-achtige te maken, heeft het mis. Met het Dynamic-pakket is het verder mogelijk om het dashboardkastje als koelvak te gebruiken, bevindt

zich aan de achterkant van de passagiersstoel een tafeltje, is – indien gewenst – de hele rugleuning van de bijrijdersstoel om te klappen tot tafel en bevindt zich in de rugleuning van de achterbank een armleuning met opbergvak en bekerhouders.

HANDIG

■ Door de loze ruimte onder de voorstoelen te benutten voor opberglades, is er extra ruimte gecreëerd voor spullen die niet direct nodig zijn, maar wel prettig zijn om onder handbereik te hebben.



■ In de Dynamic-versie zijn de achterpassagiers niet vergeten. Zo is er voorzien in een opklapbaar tafeltje en heeft de armsteun in het midden van de bank bekerhouders en een opbergvak.



■ Zowel zitting als rugleuning zijn in twee delen (60/40) te verstelen. Afhankelijk van de behoefte aan been- of bagageruimte is de bank in delen naar voren of naar achteren te schuiven.



ONHANDIG



■ Het Dynamic-pakket bevat onder meer een armsteun met bergvak tussen de voorstoelen. Deze steun bevindt zich voor een belangrijk deel boven de handrem, waardoor deze soms lastig te bedienen is.



■ Italianen staan niet bekend om hun grote handen. Het is dan ook een beetje opvallend dat de hendels aan de stuurkolom vrij ver van het stuurwiel gemonteerd zitten.



■ De auto bevat veel opbergruimtes, zoals bijvoorbeeld de vakjes in de achterbak. Misschien was het beter geweest deze te laten vervallen; de kastjes worden met klittenband vrij knullig op hun plaats gehouden.

CONCLUSIE

De Stilo doet zijn naam eer aan. Met zijn strakke vormgeving straalt hij een verfrissende stijl uit. De aandrijflijn maakt dat de auto dankzij de vertrouwde JTD-techniek prima mee kan komen, zij het zo nu en dan wel wat rumoerig. Wat betreft de wielophanging zijn er concurrenten die net iets meer kwaliteit bieden. Het geheel is soepel, maar net niet verfijnd genoeg om als strak onderstel te kunnen worden bestempeld. De elektrische stuurbekrachtiging maakt echter wel wat goed: hij speciale verrichtingen geeft hij duidelijk ondersteuning en op lange rechte stukken draagt het systeem bij aan een goede rechthoudstabiliteit. Met de vijfdeurs Stilo JTD heeft Fiat een auto neergezet die het in zich heeft om het de concurrentie in de compacte middenklasse erg moeilijk te maken doordat hij (dankzij zijn ruimte en functionaliteit) midi-MPV-eigenschappen heeft en daardoor duidelijk een plaatsje in de voorste contreien verdient, ver voor de gewone hatchbacks. ●