

Gelikte kaper

Fiat wil een grotere brok van de attractieve middenklasse, waarin op zijn breedst bijna vier miljoen auto's per jaar verkocht worden. Turijns nieuwste kaper op de kust is zwaarder bewapend dan een Fiat ooit was. De Stilo is niet alleen gelikt gelijnd, hij is ook de eerste in zijn klasse met acht airbags, met elektrische stuurbekrachtiging en met actieve cruise control. En met onderhuids nieuwe spaceframe-techniek.

DE NAAM STILO DOET VERMOEDEN dat Fiat bijzonder in stijl geïnvesteerd heeft, een wijze strategie in een tijd dat het uiterlijk van een auto een minstens zo belangrijk verkoopargument vormt als kwaliteit en prijs. De eerste foto's waren zeker niet teleurstellend, maar ze gaven ook geen aanleiding tot erg groot enthousiasme. Maar als je hem ziet in meta-len werkelijkheid, kun je niet anders dan je petje afnemen. Vooral de driedeurs is een erg mooie auto, van een kaliber dat de Alfa 147 evenaart of misschien wel overtreft, want die moet het vooral van zijn fraaie neus hebben terwijl de nieuwe Fiat rondom sterk is. Toegegeven, als je de voorsteven ziet, bekruipt je de gedachte dat Fiat te welbewust naar een gelijkenis met Volkswagen (Vento, Passat) heeft gezocht, maar als je verder kijkt dan de neus lang is, zie je alleen maar originele vormen en een aantal heel aardige vondsten. Zoals de naar buiten stekende kappen over beide achterlichten, die de illusie geven dat de achterklep diep in de auto verzonken ligt. De Stilo heeft stevige schouders, waardoor hij gespieerd overkomt, zeker als de zon op de auto staat. Op geraffineerde wijze hebben Fiats vormgevers de vlakken en lijnen van de carrosserie zodanig gemanipuleerd dat de lichtval en reflecties de auto een stoer, vierkant uiterlijk geven. Tegenwoordig is dat onder vormgevers een kunst op zich. Het effect van de lichtval komt het beste tot zijn recht bij lichte metalliekkleuren, die dan ook aan te bevelen zijn voor de Stilo.

ANDERMAAL HEEFT FIAT GEKOZEN voor twee verschillende koetswerken, naast de driedeurs is er ook een vijfdeurs (zonder aparte naam dit keer), die wat minder visuele flair tentoonspreidt. Maar dat zal zeker niet deren, want kopers van dergelijke auto's vinden handigheid belangrijker dan een mooi lijf, zegt Fiat te weten. De vijfdeurs is zeven centimeter langer en vijf hoger dan de driedeurs en is zodanig ingericht dat hij geïnteresseerden in een MPV aan het denken zal zetten over de wijsheid van hun verlangen. De bestuurder zit iets hoger en wat meer rechtop en de mogelijkheden in het opvallend ruime interieur zijn verleidelijk groot. De verschuifbare (!) achterbank is uiteraard in asymmetrische delen neerklapbaar, maar de leuning is bijzonder afzonderlijk te verstellen zodat je op de tweede zitrij bijna net zo gestrekt kunt gaan als in de *business class* van een transcontinentaal vliegtuig. Er is zelfs een klaptafeltje aan boord voor de bewoners van de achterbank.

DIE GROTE VARIËTEIT IN koetswerken is mede mogelijk doordat voor de Stilo spaceframe-technologie is gebruikt, net zoals bij de Multipla. Het is niet zo dat de auto onderhuids een klassiek buizenframe heeft, zodat hij zonder koetswerk gereden zou kunnen worden, maar er is eerder sprake van een versterking van de carrosserie, die op zijn beurt ook niet (meer) geheel zelfdragend is. Het totaal levert volgens Fiat een extra stijve en sterke constructie op, die bovendien gemakkelijk is



- + prima stilering
- + scherp geprijsd
- + rijke standaarduitrusting
- + innovatieve accessoires
- + solide kwaliteitsindruk
- alleen Selespeed
- wel snel, geen GTI-inborst



Een erg mooie auto, van een kaliber dat de Alfa 147 evenaart of misschien wel overtreft

aan te passen ten behoeve van andere modellen. Fiat is zelfs al met een variant bezig, voor de Braziliaanse markt. Motor en voorwielophangingen van de Stilo zijn niet rechtstreeks aan het chassis geschroefd, maar met een subframe dat met rubber bussen bevestigd is om een groter comfort te bewerkstelligen. Bij de Bravo en Brava was het subframe rechtstreeks aan de carrosserie gelast.

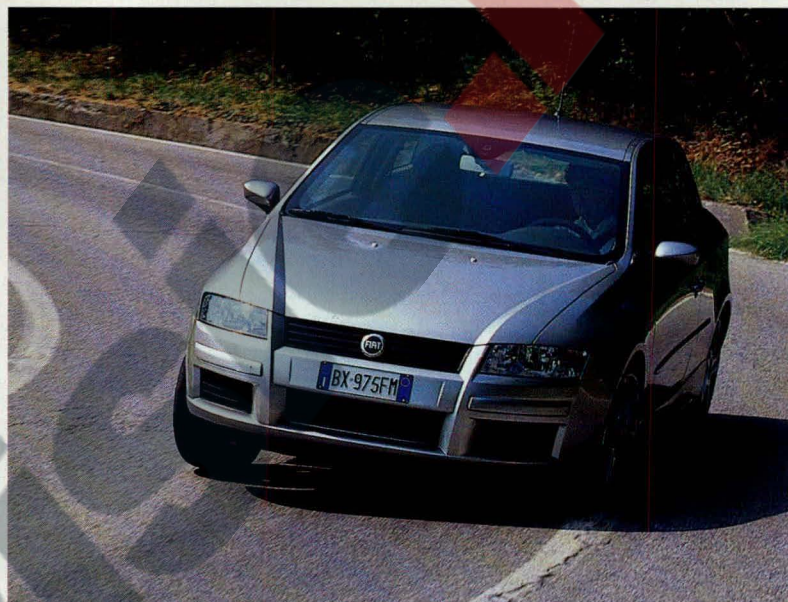
HET INSTAPMODEL IS DE STILO 1.2 16V, met 80 pk en een zesbak, maar Fiat verkiest die in ons land niet te brengen. Onze prijslijst begint met de 1.6 16V, goed voor 103 pk, vervolgt met de 133 pk 1.8 16V en sluit met de 170 pk vijfcilinder 2.4 20V Abarth als topper, althans wat de benzinemotoren betreft. De Stilo komt ook met de bekende 1.9 JTD diesel die we reeds uit en te na kennen van de Alfa 156 en 147. Er is keuze tussen een van 80 pk zonder tussenkoeler en een met, goed voor 115 pk. Het topmodel voert trots de scorpioenbadge van Abarth. Een betere keuze dan de tamelijk

nietszeggende aanduiding *HGT*, dat wel. Maar eerlijk gezegd verdienen naam en faam van Carlo Abarth wel iets beter dan gebruikt te worden als alleen maar een alternatief onderscheidingsteken voor een GTI-versie. Voor de eerste kennismaking kozen we de Abarth met zijn 170 pk vijfcilinder, omdat die van huis uit met vrijwel alle opties geladen is. En dat is nogal wat, want Fiat biedt voor de Stilo zowat alles aan wat de industrie aan extra's bedacht heeft, waarvan behoorlijk veel

standaard. Over een paar maanden – in januari waarschijnlijk – wordt zelfs actieve cruise control leverbaar, een systeem dat van radar gebruikmaakt om automatisch op langzamer rijdende voorliggers te reageren. We verwachten dat deze *Radar Cruise Control*, zoals Fiat het noemt, in het te drukke Nederlandse verkeer veel stress kan wegnemen. Tests zullen straks uitwijzen of dat inderdaad zo is. Fiat is in elk geval de eerste die het in deze prijsklasse brengt, want alleen Jaguar en Mercedes leveren het op hun topmodellen. Bij de Stilo is het eerst alleen op de vijfcilinder Abarth verkrijgbaar. In de loop van 2002 komt ook het *Sky Window*, een attractief glazen lamelenschuifdak dat veel verder opengaat dan we van normale schuifdaken gewend zijn. Het is bovendien uitermate ruis- en suisvrij. We moesten de airco geheel afzetten om te detecteren wat er überhaupt van te horen viel.

DE EERSTE MINUTEN IN DE ABARTH ben je stil van de grote hoeveelheid toetsen in het dashboard en op het stuurwiel. Het is snel duide-

PRIJZEN		
Fiat Stilo	3-deurs	5-deurs
1.6 16V Active	37.959	39.502
1.6 16V Dynamic	41.044	42.587
1.8 16V Dynamic	44.680	46.223
2.4 20V Abarth	51.482	53.385
1.9 JTD 80 Active	43.358	44.901
1.9 JTD 115 Active	46.994	48.537
1.9 JTD 115 Dynamic	50.079	51.622
Noot: voorlopige prijzen, bron Fiat Auto Nederland		



lijk dat er driftig in het instructieboek gestuurd moet worden om deze auto volledig te doorgronden. Wegrijden is overigens geen kunst, althans als je bekend bent met het Selespeed-systeem, dat ook Alfa Romeo op zijn 156 en 147 levert. Fiat levert het vooralsnog alleen op de Abarth die zelfs niet met een normale handbak te bestellen is. Een beetje jammer, want fans van Selespeed zijn we nog niet geworden, mede omdat het voor echt snel rijden te traag is. Misschien moet je er een fors aantal maanden mee sturen om het te waarderen. Je kunt in elk geval schakelen met flippers aan het stuurwiel en een kleine pook in de middenconsole. De flippers draaien mee, waardoor je al gauw het spoor bijster bent als je in een bocht wilt schakelen en dus naar de pook moet uitwijken. Grotere flippers die niet meedraaien werken waarschijnlijk beter daar een goede chauffeur zijn handen ook in bochten niet ver van de ideale positie af beweegt.

In het midden van het instrumentarium zie je een groot scherm, waarop je allerlei functies kunt oproepen, zoals het navigatiesysteem, de telefoon (inclusief SMS-boodschappen), de boordcomputer en de audio-installatie. Slim is dat alle info van het navigatiesysteem op een klein schermje in het

instrumentarium herhaald wordt, waardoor je de instructies kunt volgen zonder je ogen ver te laten afdwalen.

SPECIFICATIES

Fiat Stilo 2.4 20V Selespeed Abarth

Motor vijfcilinder in lijn, twee bovenliggende nokkenassen, vier kleppen per cilinder, inhoud 2446 cm³. Compressie 10,5:1, maximum vermogen 170 pk bij 6000 min⁻¹, maximum koppel 221 Nm bij 3500 min⁻¹.

Transmissie voorwielaandrijving, vijf versnellingen, Selespeed. Remmen: ABS met elektronische remdrukverdeling en remassistent, geventileerde schijven voor (Ø 281 mm), massieve achter (Ø 251 mm).

Wielen en banden rondom 205/55/16.

Maten en gewichten hoogte 1475 (1525) mm, breedte 1784 (1756) mm, lengte 4182 (4253) mm, wielbasis 2600 mm, spoorbreedte voor 1518 en achter 1512 mm. Rijklaar gewicht 1265 (1320) kg, bagageruimte 305 (335 tot 410) liter, tankinhoud 58 liter. Maximaal toelaatbaar trekgewicht 1300 kg. Draaicirkel tussen stoepranden 11,1 meter.

Prestaties (fabrieksgegevens) acceleratie van 0 naar 100 km/h in 8,5 (8,9) seconden. Topsnelheid 215 (213) km/h.

Gemiddeld verbruik 1 op 10,3 (10,2). CO₂-uitstoot 231 (233) gram/km.

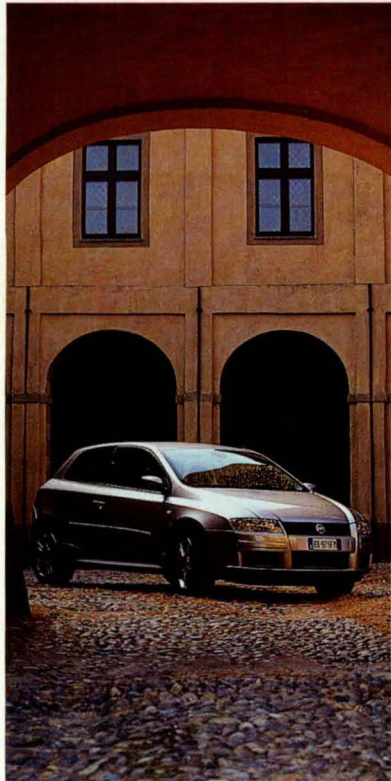
Noot: alle gegevens zijn die van de driedeurs, die van de vijfdeurs staan tussen haakjes

Nieuw in deze klasse is het My Car menu, dat je kunt vergelijken met het configuratiescherm van een onder Windows draaiende computer. Je kunt via dat menu regelen hoe je afstandsbediening werkt (alle deuren open of alleen de bestuurdersdeur), of de deuren wel of niet automatisch sluiten als de auto gaat rijden, je kunt een snelheidslimiet instellen, de gevoeligheid van de automatische verlichting regelen en het Easy Go systeem programmeren, een optie die er voor zorgt dat de portieren automatisch openen of sluiten bij het naderen of weglopen van de bestuurder. Ondanks de aanwezigheid van twee airbags voorin is het dashboardkastje gigantisch, het wordt zelfs gekoeld als je Stilo met airco is uitgerust. Opbergruimte is er te over in het interieur, veel vakjes, plus opbergladen onder de stoelen (indien je geen elektrische hebt besteld) en aflegruimte in de middelste armsteunen. Airbags omringen je als een clubje manzieke beschermengelen. Standaard heeft elke Stilo niet minder dan zes plofzakken (twee *multistage* exemplaren in het dashboard, twee in de voorste leuningen en twee in de A-stijlen). De laatste zijn twee raamairbags. Wie de twee achterste raamzakken bijbestelt, brengt het totaal op acht, vooralsnog een unicum in deze klasse.



De Stilo is vanuit alle hoeken een krachtige verschijning. Bovendien speelt het zonlicht een boeiend

spelletje met de geraffineerde lijnen van de auto. Aardige details zijn de scherpe vouwen in de koets, de geprononceerde achterlichten en de hoge flanken achter. Ook het interieur is – vooral in deze Abarth-uitvoering – bijzonder fraai vormgegeven. Er blijft voor de bestuurder nauwelijks iets te wensen over.



MEER DAN OOI HEBBEN DE ITALIANEN in het interieur geïnvesteerd, zowel wat betreft de materialen als de afwerking. Hij, de Abarth, is mooier van binnen dan je ooit bij een Fiat gezien hebt. Het gevoel van soliditeit dat de buitenkant oproept, wordt door het interieur eerder bevestigd dan weggenomen.

De materialen zijn niet alleen mooi voor het oog, maar ook aangenaam om aan te raken. Plezierig is dat het gehele dashboard enigszins zacht is, je kunt er je vinger tamelijk diep in drukken. Het gevoel goed beschermd te zijn, wordt onderstreept door de dikke stijlen, die allemaal (A, B en C) behoorlijk dik zijn.

De voorste ontnemen desondanks niet veel zicht, de achterste wel, reden waarom Fiat op deze auto parkeersensoren als optie aanbiedt (standaard op de Abarth).

Als je start, hoor je de bekende afwijkende roffel van de 2,4-liter vijf cilinder, die 170 pk levert. Genoege om de Abarth in 8,5 seconden van 0 naar 100 te laten accelereren en een topsnelheid van 215 km/h te bezorgen. De motor is een oude bekende, we kenden hem zelfs in uiterst potente, turbogeladen vorm in de Coupé Fiat. Als zodanig is hij echter niet voorbestemd om een topversie van de Stilo aan te drijven, het blijft wat Fiat betreft vooralsnog bij deze 2.4 20V Abarth. Duidelijk zichtbaar is een gat in het motorenprogramma, tussen de 1.8 16V en de 2.4 20V zou best een tweeliter passen. Die komt er dan ook, uit de voorraden van Opel, over een jaartje of vier, bij de facelift. Rond die tijd zal Opel een motor van Fiat introduceren in zijn nieuwe Vectra, een van de JTD-diesels waar-schijnlijk.

DE EERSTE RIJ-INDRUKKEN WAREN zodanig dat we de Stilo Abarth onmiddellijk op de kandidaat-lijst voor de eerstkomende duur-

STANDAARDUITRUSTING (selectie)

Stilo Active

Koplampen met geïntegreerde mistlampen. Bestuurdersstoel in hoogte verstelbaar, verstelbare lendensteun. Achterbank neerklapbaar in asymmetrische delen, opbergvak onder bestuurdersstoel, elektrisch bedienbare zijruiten, centrale vergrendeling, elektrische stuurbekerkrachting met twee standen, stuurwiel in hoogte en axiaal verstelbaar, boordcomputer, 4x35 Watt radio met cassettespeler, ABS en elektronische remdrukregeling plus remassistent (Brake Assist).

Stilo Dynamic

Identiek aan Stilo Active plus sportstoelen, zitting en leuning achterbank verstelbaar (alleen vijfdeurs), klaptafeltje voor achterpassagier (alleen vijfdeurs), middenarmsteunen voor en achter, opbergvakken onder beide voorstoelen, multifunctionele afstandsbediening voor portiersloten, airco, ESP (alleen op 1.8 16V).

Stilo Abarth

Identiek aan Stilo Dynamic plus lichtmetalen wielen (205/55/16), automatische verlichting, ruitenwissers met regensensor, parkeersensoren, bedieningsknoppen voor accessoi-res aan stuurwiel, CONNECT met NAV+, audiosysteem en CD speler (ook MP3), spraaksturing, elektrisch bedienbare zijruiten achter, cruise control, airco met eigen regeling voor voorpassagier, Selespeed transmissie.

Extra accessoires

Sky Window (in de loop van 2002), Radar Cruise Control (januari 2002), lederen bekleding, 260 Watt HiFi-systeem met acht speakers en 100 Watt subwoofer, Easy Go afstandsbediening, ingebouwd kinderstoeltje, brandblusser, Xenon koplampen, raamairbags achter, elektrisch verstelbare stoelen met drie geheugens.



Fiat biedt voor de Stilo zowat alles aan wat de industrie aan extra's bedacht heeft

test-vacature hebben gezet. De elektrisch bekrachtigde besturing van de Stilo Abarth is lekker direct, maar met 2,5 omwentelingen tussen de uitslagen niet zo snel direct als die van de Alfa 147. Vering en demping zijn op comfort afgestemd, maar bij de Abarth worden de veerbewegingen keurig kort gehouden. Alle Stilo's hebben in beginsel dezelfde wielophangingen, inclusief de veren en stabilisatorstangen. Alleen de dempers verschillen. Vóór staan ze op McPherson-veerpoten gecombineerd met driehoekige draagarmen, achter hebben ze een constructie met een open torsiestaaf tussen beide achterwielen, een ophanging die sterk op die van de Golf lijkt. Fiat zegt hem echter verbeterd te hebben. Bij een dergelijke ophanging neigen de achterwielen onder zijwaartse druk (in bochten dus) naar uitspoor, wat de stabiliteit ondermijnt. Fiat zegt toespoor bereikt te hebben door de langarmen, die de torsiestaaf op zijn plaats houden, op te hangen in lagerbussen

die gecontroleerd vervormen, dankzij een inwendig mini hydraulisch systeem van twee met elkaar verbonden, met glycol gevulde cellen.

HET RESULTAAT IS EEN AUTO die zelvend comfortabel is op snelwegen, met een enthousiasmerende roffel van de vijfcilinder die alleen bij volgas te horen is en zich verder keurig op de achtergrond houdt. Op binnenwegen toonde de Stilo Abarth zich zeker en snel, zodanig snel zelfs dat hij je sterk aan de 147 doet denken, waarvan het perfect werkende ESP (elektronische stabiliteitscontrole) op korte termijn ook de Stilo bereikt. Maar als de bochten scherper worden en je het onderstel zwaarder belast, vervagen de herinneringen aan de Alfa. Dan helt en duikt de Stilo veel en onderstuurt hij iets meer dan je lief is. De achterkant blijft onder alle omstandigheden mooi rustig, iets te rustig zelfs want met abrupt gas loslaten kun je het onder-

stuur maar matig neutraliseren. Straks kan het ESP daar een handje bij helpen door even een achterremmetje in te knijpen. De indruk die achterblijft is dat de Stilo Abarth meer een Autobahn-GTI is, net zoals de VW Golf, echter met wat stuggere demping, beter gecontroleerde veerbewegingen en iets meer temperament. Wellicht heeft Fiat met de Stilo Abarth ter wille van de merkidentiteiten iets te veel afstand willen (en moeten) houden van de 147 met zijn mooiere achterwielophanging. Niet dat de auto er minder om is. Voor de chauffeur die snel en sportief wil rijden, maar ook comfort, veiligheid en een rijkdom aan accessoires belangrijk vindt, is deze Abarth een erg moeilijk te weerstane verleider. Wie zodanig onder de indruk is dat hij of zij de prijslijst inkijkt, is zo goed als verkocht. Want een tarief van nauwelijks meer dan 50.000 gulden is voor een auto van het kaliber Stilo 2.4 20V Abarth uitermate scherp. ●