

Intro

Fiat liet in 2005 de eerder gebruikte naam Croma nieuw leven inblazen met een, door Giugiaro getekende, nieuwe wagen. De Croma is een typische auto, het blijft nog steeds de vraag wat het nu precies is. Is de Croma een stationwagon of een MPV, of heeft hij een eigen segment gecreëerd?

Begin dit jaar kwam Fiat met een uitbreiding in het gamma van de Croma naar onderen toe. De toevoeging van een 1.8 16V motor is voor de particuliere markt zeker een interessant gegeven.

Een concurrent heeft de Fiat Croma niet direct in zijn eigen gestelde segment. Als er naar de prijs gekeken wordt zijn auto's als de Toyota Verso, Seat Altea, Renault Scénic, Mazda 5 en de Ford C-max directe concurrenten, maar zijn ze dat ook als er gekeken wordt naar uitrustingsniveau en "waar voor je geld"?



De Fiat Croma, getekend door Giugiaro

Het exterieur

De, door Giugiaro ontworpen, carrosserie van de Fiat Croma is niet bepaald de opvallendste verschijning op de weg. Het uiterlijk is vrij bescheiden gebleven, met name de voorkant. De achterkant is misschien een hele kleine knipoog naar landgenoot Alfa Romeo, maar in dit geval geldt "beter goed gejat dan zelf gevonden".

De voorzijde van de wagen is duidelijk een fiat, hoewel de Stilo, Grande Punto, Idea en Panda anders van styling zijn. De grote chromen grill geven de auto een chique uitstraling. Ook de lichtunits zijn wat groot uitgevallen waardoor ze misschien wel wat pompeus overkomen.

De voorzijde van de Croma is gemakkelijk te vergelijken met een modale stationwagon door de vrij lage motorkap. Als de lijn van de auto echter verder wordt gevolgd valt op dat het verloop van de koets te



hoog is voor een vergelijking met een stationwagon. Deze heeft echter meer vergelijkingen met een MPV. Door deze keuze valt de Croma in een lastig te bepalen segment, maar heeft Fiat wel een vrij unieke auto ontwikkeld.

Exterieur delen zoals de stootlijsten, bumpers en buitenspiegels zijn in de kleur van de carrosserie mee gespoten. Opvallend zijn de chromen buitenste portiergrepen. Lichtmetalen velgen zijn standaard op de Croma, buiten de "Active" basisuitvoering om. Wie dakrails op zijn Croma wil, kan deze af-fabriek als optie te bestellen.

Het interieur

Ook in het interieur weet je niet precies waar je deze auto moet plaatsen. Bij een eerste indruk valt direct de hoog geplaatste versnellingspook op. Dit kom je toch frequent in menig nieuwe MPV tegen.

Op de stoelen plaatsgenomen valt op dat de instellingsmogelijkheden niet overhouden. Het is lastig een echt lekkere zitpositie te vinden, zelfs na een ½ dag sturen was dit nog niet gelukt. Over het algemeen zitten de voorstoelen wel lekker zacht, maar de zijdelingse steun is er ver te zoeken. Het lijkt ook wel of je "op de bok" zit aangezien je een stuk hoger zit als in een stationwagon. Het stuurwiel is zowel axiaal als horizontaal verstelbaar, maar ook deze verandert de situatie niet drastisch.



Het interieur straalt toch wel iets uit

Het dashboard ademt een vrij luxe lucht uit, maar als er gedetailleerd op de materialen wordt in gegaan, en vooral de aansluiting van verschillende materialen/dashboarddelen, valt dit wel wat tegen. Sommige interieur delen sluiten niet geheel naadloos tegen elkaar aan, en dat haalt toch de kwaliteit van de Croma wat omlaag.

Op het stuurwiel zijn bedieningsknoppen van de radiobediening aanwezig. De knoppen werken goed, indien je weet waar ze ook daadwerkelijk voor dienen. Het stuurwiel is in leer uitgevoerd en ligt lekker in de hand. De klokkenwinkel is niet bijzonder in vormgeving, maar wel in afleesbaarheid. Er kan bijna gesuggereerd worden dat de snelheidsmeter uit een Frans schap komt, die is voor ons wat onlogisch ingedeeld.

De standaard Blaupunkt radio met cd-speler is mooi in het dashboard verwerkt. Onder de radio is de automatisch geregelde 'Dual-zone' airconditioning gesitueerd.

Tussen de voorstoelen in is opmerkelijk genoeg het contact gesitueerd wat bijvoorbeeld Saab ook hanteert.

Voorin de Croma is er veel bergruimte gecreëerd, onder meer in de (grote) portiervakken, het flinke handschoenenkastje en tussen de voorstoelen in.

Wanneer het achterportier wordt geopend valt direct de ruimte op. De beenruimte is meer dan voldoende in de Croma, waardoor het goed vertoeven is achterin. De achterbank zit, net als voorin, niet slecht als je dit soort zitcomfort gewend bent. Automobilisten die, vooral het Duitse, zitcomfort gewend zijn zullen het betitelen als "te zacht".

De algemene interieurruimte is ruim. De hoogte in het interieur suggereert niet alleen ruimte, het is er ook: hoofdruimte in overvloed.

De toegang tot de bagageruimte is groot, waardoor gemakkelijk grote goederen vervoerd kunnen worden. De bagageruimte is netjes afgewerkt en heeft een groot "luik" waarin o.a. het reservewiel in is verwerkt. De achterbank kan in 2 delen (40/60) neergeklapt worden. Wanneer dit wordt gedaan, wordt direct duidelijk dat er geen vlakke laadvloer ontstaat. De aanwezige verstevigingsbalk belemmert helaas deze mogelijkheid. De bagageruimte is voorzien van een afdekhoes wat de bagage uit het zicht houdt. Standaard bedraagt de inhoud 500 liter, met de achterbank plat 1610 liter.

Het rijden

De gereden Croma is voorzien van een, van Opel afkomstige, 1,8 liter die een vermogen van 140pk bij 6300 toeren per minuut levert. Het maximale koppel van 175Nm komt bij 3800tpm vrij.

In eerste instantie zou 140pk genoeg moeten zijn, ook al imponeert hij tijdens het rijden niet in de 1405 kilo zware Croma. Desondanks is het geen verkeerde motor in deze auto, aangezien je toch eenvoudig met het overige verkeer mee kan komen. In lage toeren is de motor, vooral in de hogere verzetten, niet tot nauwelijks thuis als het op trekkracht aan komt. Boven de 3000tpm presteert de 1,8 liter het plezierigst, ook al is hij dan wat meer in het interieur aanwezig.

Bij vlotte (tussen)acceleraties zal het verzet vaak veranderd moeten worden. Gelukkig is de versnellingsbak erg prettig in combinatie met deze basismotor, waardoor schakelen eerder als plezierig wordt beschouwd als vervelend. De bak schakelt misschien iets wat hakerig, maar je krijgt wel het gevoel dat je "trefzeker" schakelt. Ook de plaatsing van de pook is lekker, helemaal in combinatie met de lendensteun tussen de voorstoelen in.

Tijdens het rijden valt vooral het veercomfort op. De Croma ligt heerlijk comfortabel op de weg, waardoor verkeersdrempels harder dan gemiddeld genomen kunnen worden zonder dat daar daadwerkelijk hinder van ontstaat. Tijdens een rit op de snelweg worden ook (korte) oneffenheden in het wegdek goed door de vering en demping opgevangen. Er kan dus geconcludeerd worden dat de, onafhankelijke, wielophanging in de Croma zorgt voor een uiterst comfortabele wegligging.



De 1.8 16V is de beste benzine keuze

Het algemene karakter van het stuurwiel is niet optimaal te noemen. De communicatie tussen wegdek - voorwielen - en bestuurder (stuurwiel) is slechts gematigd aanwezig. Ook voelt het stuur in de middenstand "doods" aan. Wanneer het stuur in de middenstand staat kan er gerust circa 5cm gestuurd worden, de auto doet echter niets.

Tijdens (lange) snelweg kilometers kan dit echter wel een goede combinatie zijn met het zachte veercomfort. Hierdoor wordt de Croma echt een comfortabele "kilometervreter".

De reminstallatie werkt zoals je van een auto van dit kaliber mag verwachten: goed ingrijpend wanneer daar naar wordt gevraagd. Over het koppelingspedaal heeft uw testrijder een persoonlijke mening. Het aangrijpingspunt ligt hoger dan in vrijwel alle andere auto's waardoor het, ten eerst al vreemd aanvoelt. Je zit echt te wachten: "wanneer komt hij nu". Ten tweede, als het onderstel van de bestuurder wat langer is, kan hierdoor een aanraking met het dashboard onvermijdelijk blijven. Door deze gegevens betitelt uw testrijder de koppeling als minder prettig. Uiteraard zullen meer kilometers in deze auto de mening veranderen, immers is gewenning in een auto erg van belang.

Het testverbruik, op een gecombineerd parcours, is met 1 liter op 11,5 kilometer een goede prestatie te noemen. Fiat geeft zelf een gemiddeld verbruik van 1:13,3 op.

Slot

De Fiat Croma is zeker een auto dat stof doet opwaaien. Het design is vrij behouden, maar toch zeker apart te noemen. Met welke auto is het design van de Croma bijvoorbeeld te vergelijken?

De 1.8 liter is zeker een aanrader, aangezien de 2.2 MPI 16V benzinemotor maar 7 paardenkrachten meer levert, de prestaties nagenoeg hetzelfde zijn en het verbruik hoger zal liggen. Voor de 2.2 16V moet ook nog eens € 2100.- meer bij de dealer achtergelaten worden.

Het comfort van deze auto staat op een hoog pitje en bied zich aan voor langere autoritten, daarbij het ruimteaanbod bij optellend is het een ideale auto voor (kleinere) gezinnen.



De gereden Fiat Croma 1.8 16V Dynamic komt inclusief Metallic Lak op € 26.990.-

De standaarduitrusting is hierbij vrij riant te noemen, waaronder een automatische airconditioning, Leder stuurwiel met audiobediening, Cruise Control, 16" lichtmetaal en Velours bekleding.

Als er bij de concurrentie geshopt gaat worden, waaronder de Toyota Verso, Seat Altea, Renault Scénic, Mazda 5 en de Ford C-max kan je voor dit bedrag alleen de basisversie berijden.

Wanneer er puur gekeken wordt naar de geboden interieurruimte, prijs, uitrustingsniveau en vooral "waar voor je geld" is de Fiat Croma een zeer goed alternatief.



Plus

- + Rij-/Veercomfort
- + Ruimteaanbod
- + Prijs-/Kwaliteitverhouding

Min

- Zoeken naar de ideale zitpositie
- Stuur doet in middenstand "doods" aan
- Geen vlakke laadvloer bij achterbank plat