

Intro

Toen Fiat in 2001 de Stilo introduceerde waren de verwachtingen hooggespannen. Met de opvolger van de Bravo en Brava wilde Fiat hogerop komen in het C-segment, dat tot dan toe aangevoerd werd door de Opel Astra en Volkswagen Golf. Aanvankelijk leek het goed te gaan. De Stilo had een mooi strak en sportief design en was standaard al behoorlijk compleet uitgerust, terwijl de duurdere modellen over opties beschikten die nog niet eerder in dit segment te vinden waren. En met een concurrerende prijs leek succes gegarandeerd. Helaas gooiden technische problemen roet in het eten en haalden stuur- en rijgedrag het niet in vergelijking met de concurrenten. Bovendien kon niet iedereen het design waarderen dat eerder Duits dan Italiaans was.



Sinds eind maart dit jaar heeft Fiat de opvolger van de Stilo in de showroom staan. De naam Bravo werd weer van stal gehaald, het design rigoureus omgegooid en als eerste van alle Fiat modellen voorzien van het nieuwe robijnrode Fiat-logo.

Sinds eind maart dit jaar heeft Fiat de opvolger van de Stilo in de showroom staan. De naam Bravo werd weer van stal gehaald, het design rigoureus omgegooid en als eerste van alle Fiat modellen voorzien van het nieuwe robijnrode Fiat-logo.

Het exterieur

Het C-segment is één van de zwaarst bevochte klassen binnen de autobranche. Wil je de gevestigde orde te lijf gaan dan zul je minstens met iets onderscheidends moeten komen. De nieuwe Bravo heeft in ieder geval streepje - of liever gezegd - een flinke streep voor op de concurrentie wat betreft design. Fiat Centro Stile heeft puik werk afgeleverd door een ontwerp neer te zetten dat zowel dynamisch als elegant tegelijk is. Ofschoon één van de grootste auto's in deze klasse, 1,79m breed, 4,33m lang en 1,50m hoog, is er geen greintje lompheid terug te vinden. Iets wat je van sommige concurrenten niet kan zeggen.



Hoewel in de verte technisch gebaseerd op de Stilo, lijkt de nieuwe Bravo, qua ontwerp, eerder een evolutie van de vorige Bravo. Ronde lijnen domineren de auto. De voorkant is voorzien van het Maserati-achtig front dat we ook kennen van de Grande Punto en moet bijdragen aan de nieuwe, stilistische identiteit van Fiat. De koplampen zijn voorzien van lenzen en liggen in aluminiumkleurige units die ver doorgetrokken zijn naar achteren. Samen met een chromen rand om het robijnrode Fiat-logo geeft het, op dit zwarte test exemplaar, een imposant en chic voorkomen. De mistlampen onderin de hoeken van de bumper dienen tevens als bochtverlichting. Aan de zijkant bevinden zich licht uitklopte wielkasten die Fiat, desgewenst, op kan laten vullen met 18-inch lichtmetaal. De taille- en daklijn lopen respectievelijk op en af, wat de auto een coupéachtig zijaanzicht geeft. Over de flanken loopt een vouw die, onderbroken door de achterlichten, loopt van A-stijl naar A-stijl. Een mooi detail en erg Italiaans. Opvallend is trouwens wel de grote overhang voor.

Vanaf de taillelijn naar beneden loopt de carrosserie sterk naar buiten, wat de Bravo van achteren het karakteristieke heupaanzicht geeft. Het ziet er in combinatie met de kleine achterraut en donkerrode achterlichten erg stijlvol en sportief uit. Verder vinden we ook hier het nieuwe logo dat tevens, door een simpele aanraking, dient voor het ontgrendelen van de achterklep.

Het interieur

Vanwege het dynamische uiterlijk van de Bravo valt bij het openen van het voorportier het ruime interieur op. Er is te zien dat Fiat aandacht heeft besteed aan ontwerp en materiaalkeuze. De bovenkant van het dashboard is bekleed met zachte materialen met een carbonpatroon. De middenconsole is licht naar de bestuurder gericht en is voorzien van donkerglanzend plastic wat ik er persoonlijk netjes vond uitzien. Het meervoudig te verstellen multifunctionele stuurwiel ligt goed in de hand. Daarachter twee in een koker verzonken klokken, met daartussen een display voor de boordcomputer.



Helaas zijn er ook wel wat minpuntjes. Een deel van de armsteunen in de portieren en de rand onder de pookknop voor het inschakelen van de achterraut, zijn van hard plastic. Jammer, want het haalt het kwaliteitsgevoel van het voor de rest mooi afgewerkte interieur naar beneden. De stoelen, die weliswaar mooi bekleed en goed verstelbaar zijn, hebben een ietwat te kort zitvlak, waardoor vermoeidheid in de benen kan optreden. Ook wat minder doordacht is de reflectie in het glas van de klokken. Had Fiat het glas wat dieper gemonteerd dan was daar minder sprake van geweest, aan de andere kant zorgt het glas wel voor een wat chiquere look. Het fraaie design van buiten heeft z'n keerzijde aan de binnenkant. Door de op- en aflopende taille- en daklijn en de kleine achterraut is het zicht naar achteren matig.

Merkwaardig zijn de knoppen voor het aanroepen van o.a. de navigatie en telematica diensten die in het plafond zitten, net voor de binnenverlichting. Gelukkig zijn de meeste functies ook aan te roepen via stem of knoppen op het stuurwiel. De testauto was voorzien van Blue&Me Nav. Een met de stem te bedienen infotainmentsysteem dat in samenwerking met Microsoft is ontwikkeld. Het systeem kan voorzien worden van een USB-stick met data zoals muziek en wegenkaarten voor de navigatie. Hierdoor hoeft er niet meer omslachtig gedaan te worden met (verouderde) cd's of dvd's. De USB ingang zit onder in de middenconsole. Updaten gaat simpel met behulp van pc of laptop. Tevens kun je, middels bluetooth, handsfree bellen en worden ontvangen smsjes voorgelezen. Het systeem werkt, al dan niet op een geraffineerde manier. In de praktijk wil het nog wel eens voorkomen dat de computer je niet of verkeerd verstaat. Bovendien zijn niet alle functies met de stem aan te roepen en is het display tussen de klokken niet van het ideale formaat om gegevens op weer te geven. Maar goed, misschien een beetje muggenzifterij, want het moet gezegd worden dat dit systeem maar een fractie kost (€990) van de infotainmentsystemen die de concurrenten bieden.

Achterin is er, ondanks de aflopende daklijn, genoeg hoofdruimte voor twee flinke volwassenen. Beenruimte is er ook genoeg, mits de voorstoelen niet helemaal naar achteren staan. De middelste plek is niet echt een volwaardige zit en eigenlijk alleen geschikt voor kinderen en moet meer gezien worden als een noodzitje. De achterbank kan in 60/40 verhouding neergeklapt worden. Er ontstaat dan een laadruimte van 1175 liter. In normale stand is dat nog zo'n flinke 400 liter. Onder de laadvloer bevindt zich i.p.v. een reservewiel een extra bagagevak met een opvulset. Ook hier een minpuntje in de vorm van een hoge tildrempel.

Het rijden

De Stilo stond nou niet echt bekend om zijn verfijnde weggedrag, terwijl de technische knowhow binnen het Fiat concern zeker wel aanwezig is. Goed voorbeeld hiervan is de Alfa Romeo 147 die, zeker ten tijde van zijn introductie, bekend stond om het verfijnde stuur- en weggedrag. Het onderstel van nieuwe Bravo, met vóór onafhankelijke McPherson veerpoten en achter semi-onafhankelijke werkende torsieas, is weliswaar niet hetzelfde als die van de Alfa 147, maar zeker een verbetering ten opzichte van de Stilo.

Het onderstel kan prima meekomen met de concurrenten en is een mix tussen comfort en sportiviteit. Kleine oneffenheden worden mooi glad gestreken en ondanks een overijverige sturbekrachtiging is de stuurinrichting behoorlijk scherp. De testauto is voorzien van een 115 pk sterke diesel en kan het beste omschreven worden als niet meer dan vlot, de motor is pas rond de 3000 toeren echt wakker en is op lage snelheden luidruchtig. Eenmaal op snelheid is daar overigens nog weinig van te merken. De pook is wat aan de lange kant, maar schakelen gaat lekker en trefzeker.



De Bravo is uitgerust met Dualdrive en kent twee werkingsprogramma's: Normal, waarbij de nadruk ligt op een responsieve en exacte besturing bij hogere snelheden, en City, een lichte besturing voor gemakkelijke parkeermanoeuvres en extra wendbaarheid in het stadsverkeer. Eigenlijk een overbodige luxe want onder programma Normal werkt de stuurbevestiging al bijzonder licht, wanneer je hem op City zet is, bij wijze van spreken, een zucht tegen het stuurwiel genoeg om hem van richting te doen veranderen.

Slot

Het gaat goed met Fiat, 11% verkoopstijging ten opzichte van vorig jaar, wat voor een groot deel te danken is aan de Panda en Grande Punto. Het is nu nog te vroeg om te beoordelen of de Bravo dit succes kan versterken. Er zit in ieder geval genoeg potentie in de Bravo. Hij is voorzien van een bovengemiddeld fraai design, goede rijeigenschappen en er kan gekozen worden aan een scala aan opties. We reden met de Edizione Prima uitvoering die o.a. standaard beschikt over adaptieve bochtverlichting, Blue&Me Navigatie, Bi-zone airconditioning, 16 inch lichtmetaal en 6 airbags.



Fiat zet met een prijs van €25.695,- voor de geteste Bravo scherp in. Bovendien is de Bravo, met een gemiddeld gebruik van 5.3l/100km, voorzien van een B-label, wat hem ook aantrekkelijk maakt voor leaserijders.

Plus

- + Design
- + Ruim
- + Zuinig

Min

- Zitvlak voorstoelen
- Zicht naar achteren
- Hier en daar hard plastic