

Modi di trasporto

Klasse, stijl en allure. Enkele tientallen jaren geleden waren deze begrippen van toepassing op Italiaanse automobielen. Maar ook roest, een belabberde afwerking en slechte materialen waren eerder regel dan uitzondering. Deze problemen gingen de Italianen aan het begin van deze eeuw te lijf op een Duitse manier, met als resultaat keurig nette auto's. De Duitse werkwijze weerspiegelde zich echter ook sterk in de beleving. Van klasse, stijl en allure was in de auto's van Fiat namelijk weinig meer terug te vinden. Sinds de komst van de Grande Punto lijkt daar nu weer



Het vlaggenschip van Fiat is in een nieuw modebewust jasje gestoken

verandering in te zijn gekomen. Qua uitstraling zijn de huidige Fiats weer net zo Italiaans als een decennium geleden. De goede Duitse afwerking is daarbij gelukkig echter gebleven. Met de komst van de nieuwe Bravo en 500 werd deze succesvolle formule verder doorgetrokken in het modellengamma, maar ook het vlaggenschip van Fiat werd begin dit jaar overgoten met een dikke Italiaanse bolognesesaus.

Atmosfera Italiana

We zien steeds vaker dat fabrikanten hun modellen bij facelifts intensiever aanpakken, maar bij de Croma hadden we een dubbel gevoel. De gehele 'nieuwe' voorkant smoelde weliswaar niet verkeerd op de persfoto's, maar echt gelukkig oogde het geheel van de nieuwe voor- en de oude achterkant niet. Dat Fiat bij de facelift gretig gebruik had gemaakt van haar onderdelenmagazijn was duidelijk te zien, maar in het gebruik van onderdelen die rechtstreeks van de Bravo afkwamen leken de Italianen wel te zijn doorgeslagen. Recht van voren lijken de neuzen van de



Talrijke chromaccenten doen de naam Croma alle eer aan

Bravo en de nieuwe Croma als twee druppels water op elkaar; de verschillen zijn subtiel. De gefacelifte Croma maakt namelijk onder andere gebruik van dezelfde koplampen, maar dan met een donkere achtergrond. Toch lijken ze niet teveel op elkaar, daar zorgen de twee volledig aparte koetsen wel voor. De Croma is namelijk een stuk hoger, langer en breder en dat maakt duidelijk dat de Croma toch echt

een klasse hoger is gepositioneerd dan de Bravo.

De Fiat Croma doet zijn naam alle eer aan. De talrijke chroomaccenten vallen op onze Corporate Premium in de kleur 'Heavy Metal Black' extra op. De Italianen zijn wat chroom betreft zeker niet bescheiden gebleven en juist de dikke plakken op de deurgrepen en rond de ramen geven de Croma een chique uitstraling mee. Samen met de kleur en de donker getinte achterste ruiten ademt de Croma de Italiaanse sfeer en klasse uit, zoals alleen een Italiaanse auto dat kan. Recht van achteren is er weinig veranderd. Door de hoge koetsbouw oogt de achterkant nogal hoog en smal. De Alfa Romeo-achtige achterlichten staan zeker niet verkeerd, zij zorgen er echter wel voor dat de achterkant wat anoniem oogt. Zeker ten opzichte van de achterkant is het nieuwe front een enorme vooruitgang gebleken.

Moderno e comodo

Achter de A-stijl lijkt alles bij het oude te zijn gebleven, zowel qua exterieur als interieur. En daar is niets mis mee, want het interieur van de Croma was al prima voor elkaar. Een paar nieuwigheden zijn er dan toch te vinden, zoals het nieuwe stuurwiel met dikkere rand en nieuw logo. Bijzonder prettig is de relatief hoog geplaatste middenconsole, waardoor de meeste bedieningselementen goed bereikbaar zijn. Een nadeel hiervan is dat de keuzehendel van de automaat net zo hoog geplaatst is en enigszins het blikveld op de automatische airco wegneemt. Dat is lang niet zo erg, vergeleken met



Fraaie details sieren het hooggeplaatste dashboard van de Croma

de knoppenset voor de mistlampen, welke grotendeels schuilgaat links achter het stuur. Achter het stuur zit de bestuurder op goed verstelbare stoelen die bovendien een erg goede zitpositie leveren. Het stuur is in hoogte en diepte verstelbaar, maar helaas is de laagste stand van het stuur nog steeds wat aan de hoge kant. Door de hogere koets behoort een hogere zitpositie tot de mogelijkheden, waardoor men over het verkeer heen kijkt als in een MPV. Het uitzicht naar voren dat daarmee gepaard gaat is uitstekend, zelfs de A-stijlen liggen niet storend in het blikveld. De fraaie en goed afleesbare klokken met een chique chromen rand completeren het mooie uitzicht voor de bestuurder.

Ook achterin zit men hoger dan in vergelijkbare stationwagens. Maar dat is niet het enige verschil ten opzichte van de concurrentie. Door de hogere koets is niet alleen de hoofdruimte een stuk groter, ook is er meer beenruimte door de rechtere zitpositie. De hoofdsteunen prikken in de laagste stand wel in de rug doordat ze over de achterbank heen vallen, maar daardoor wordt het uitzicht voor de bestuurder naar achteren wel verbeterd, wat toch al niet optimaal is. De Croma is nog wel aardig op lengte in te schatten, maar schuin naar achteren wordt het zicht beperkt door de D-stijlen. Dan is het maar goed dat er vanaf de 'Corporate' standaard parkeersensoren achter aanwezig zijn. De door ons gereden 'Corporate Premium' is de op één na meest complete uitvoering. Een regen- en lichtsensor behoort tot de standaarduitrusting, evenals bi-xenonverlichting. Het Blue & Me navigatie en communicatiesysteem is standaard vanaf de 'Corporate', voor € 1.995 is een upgrade mogelijk naar het Connect nav+ systeem

met het grotere scherm. De bediening daarvan vergt enige gewenning door de vele knoppen, maar na enige tijd heeft men het systeem door.

Naast alle gadgets die standaard op de 'Corporate Premium' zitten wordt vanaf dat uitrustingsniveau ook een handige kantelbare voorstoel geleverd. Hierdoor is het mogelijk de laadruimte aanzienlijk te verlengen, waardoor de nieuwe laminaatvloer gewoon in de auto past. De hoge koets wekt enige verwachtingen op het gebied van interieurflexibiliteit, maar de Croma blijkt niets meer dan een gewone stationwagon met neerklapbare rugleuningen te zijn. De bagageruimte kent een fors formaat, maar de tildrempel is hoog en zit lastig in de weg. Een andere storende factor is de overgang van de bagageruimte naar de vloer van de neergeklapte bank, welke niet goed aansluit. Een soort van traprede is het resultaat daarvan, wat de belading van de Croma niet ten goede komt. Een oplossing voor de hoge tildrempel en de lastige overgang vormt de dubbele bodem, die echter pas op de duurste 'Emotion' uitvoering standaard aanwezig is. Op alle andere uitvoeringen kost de dubbele bodem maar liefst € 195, dat had natuurlijk gewoon standaard moeten zijn.

Mezzo turismo

De complete Corporate-uitvoeringen zijn in eerste instantie bedoeld voor de zakelijke rijder. Zodoende past de door ons geteste 1.9 MultiJet diesel met 150pk prima in dat kader. Steeds meer zakelijke rijders kiezen vanwege het fileelend voor automatische transmissies en de Croma is nu leverbaar met een nieuwe zestraps-automaat. De 1.9 MultiJet is leverbaar als 120pk en 150pk versie, wij reden met de sterkere uitvoering met 150pk en 320Nm in combinatie met de zestraps-automaat. De viercilinder common-rail dieselmotor kent een soepel koppelverloop, waardoor de



De 1.9 MultiJet diesel is een echte kilometervreter

krachtontwikkeling lineair tot stand komt. Hierdoor lijkt het alsof de Croma niet echt spectaculair van zijn plek komt. De bekende duw in de rug ontbreekt, ook wanneer de turbo in het spel komt. Toch kent de 1.9 MultiJet een maximumkoppel van 320Nm dat bij 2.000tpm vrij komt. De acceleratietijden zijn acceptabel, maar door het gewicht van ruim 1.500 kilogram is de sterkste versie van de 1.9 MultiJet net toereikend.

De zestraps-automaat lijkt hierop volledig te zijn aangepast, wat zich vooral weerspiegelt in het schakelgedrag van de bak. Zo blijft de automaat altijd hangen in de versnelling die het dichtste in de buurt zit van de 2.000tpm. Zelfs in de handmatige modus is het niet mogelijk om op te schakelen, omdat de elektronica dan tegenstribbelt. Dat deze koppige afstelling frustraties oproept zal niemand verbazen, maar erger is het dat de handmatige modus hierdoor feitelijk onbruikbaar wordt. Zodoende heeft de zestraps automaat het karakter van een vierbak, want zelfs bij 80km/h blijft de transmissie in de vierde versnelling hangen. Dat komt wellicht ten goede aan de prestaties, maar het verbruik is er minder bij gebaat. Wij scoorden gedurende de test een gemiddeld verbruik van 7,7 liter per 100

kilometer, wat voor een 1.9 diesel aan de hoge kant is. Dat zou niet zo erg zijn als er Italiaans temperament tegenover zou staan, maar dat ontbreekt. Hoewel de zestraps-automaat onmerkbaar tussen de verzetten schakelt – alsof er olijfolie in de bak zou zitten – ontbreekt het de motor wat aan verfijning. Met de loopcultuur is weliswaar niets mis, maar van goede motorsteunen lijken de Italianen niet gehoord te hebben. Bij het lossen van het gaspedaal kantelt de motor hinderlijk, wat het comfort niet ten goede komt.

Gebrek aan comfort is er verder namelijk niet. Het onderstel van de Croma is er volledig op gericht om kilometers asfalt op te slokken. De vering en demping zijn op reiscomfort afgestemd en dat is duidelijk te merken. Zowel lange als korte oneffenheden worden goed verwerkt. De semi-hard afgestelde onderstellen van de Duitse tegenhangers zijn na enkele minuten vergeten, want de Croma zoekt letterlijk over de weg heen. De besturing is lekker direct en zwaar, een 'City'-stand kent de Croma niet. Wie echter denkt een echte bochtenridder te zijn zal worden teleurgesteld, want met de Croma kan zelfs de meest ongeoefende bestuurder de held uithangen. Het bochtgedrag heeft een veilig karakter wat te merken is in te snel genomen bochten, waarbij de koets ondersturend de buitenkant van de bocht opzoekt. Het gas lossen is voldoende om de Croma de ingeslagen koers weer te laten volgen, hoewel het standaard aanwezige ESP ook ingrijpt als het echt te gek wordt. Het bekende credo 'leuker kunnen we het niet maken, wel makkelijker' had dus net zo goed op deze Italiaanse furie van toepassing kunnen zijn.

Una buona offerta?

De vernieuwde Croma is een heel chique verschijning geworden met zijn nieuwe front en hippe accessoires uit Torino. Een echt Italiaans poppetje is de Croma nog niet, eerder de oudere moeder die nog steeds prima door de beugel kan, ondanks haar leeftijd. Het gemoedelijke comfortabele karakter past daar prima bij, het rauwe temperament heeft zijn scherpe kantjes echter verloren. De 1.9 MultiJet motor is daar gewoon wat te tam en de Croma wat te zwaar voor. Desondanks is de Croma een heerlijke reisauto met een uitgesproken comfortabele wegligging, met



De optionele 18 inch velgen zijn een hip accessoire uit Torino

daarnaast een lekker ruim interieur. Aan flexibiliteit en fantasie ontbreekt het bij het vlaggenschip van Fiat, maar dat mag de pret niet drukken.

Met een instapprijs van € 26.495 voor de basisuitvoering biedt Fiat veel waar voor zijn geld, maar ook de door ons gereden 1.9 MultiJet met 150pk in de complete Corporate Premium uitvoering weet met zijn instapprijs van € 35.595 goed te concurreren in deze zwaar bevochten klasse. De prijs alleen haalt echter nog geen klanten binnen, daarvoor moet de rest van het pakket ook kloppen. Juist hier ontbreekt het de Croma wat aan verfijning, wat gezien de verder goede kwaliteiten gewoon erg jammer is. Tegenwoordig scheppen ook Italiaanse automobielen hoge verwachtingen en vormen kleine gebreken



geen onderdeel van de charme meer. Maar Fiat is met haar huidige modellengamma zeker het goede pad ingeslagen.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Overzichtelijke koets
- + Ruim interieur
- + Comfortabel onderstel

Min

- Afstemming automaat
- Kantelneigingen motor
- Dubbele bodem bagageruimte niet standaard