



Dirk-Jan Dalhuisen  
31 augustus 2011

## Gevecht tegen de bierkaai

Ga er maar aan staan: wedijveren met giganten als de Golf, de Astra en de Focus terwijl slechts één van je uitvoeringen het felbegeerde 20% bijtellingslabel mag dragen. Bij Fiat kunnen ze erover meepraten dat dat een gevecht tegen de bierkaai is. Terwijl de BlueMotions, ecoFLEX'en en ECONetics je om de oren vliegen, leidt de Bravo in Nederland een relatief onzichtbaar bestaan. En dus komt er een nieuwe 1.4 benzinemotor met 20% bijtelling aan te pas om de Bravo beter op de kaart te zetten. De nieuwe Italiaanse compacte middenklasser was onze reisgezel tijdens een weekje in het pittoreske Normandië.



## Stijlvolle verschijning

De Bravo is typisch zo'n auto waarvan je je afvraagt waarom je 'm maar zo weinig ziet. Optisch weet de Bravo namelijk een verrassend goed Italiaans weerwoord te bieden aan het Duitse geweld waar vooral leasend Nederland massaal voor valt. Neem alleen al het uiterlijk, waarmee de Bravo zich positief onderscheidt van veel conservatief gestileerde concurrenten. Zeker in de door ons geteste configuratie oogt de Italiaan erg stijlvol. Dat is grotendeels de verdienste van het fraaie contrast tussen de witte lak en het zwarte dak, dat in deze kleur is uitgevoerd vanwege het fraaie dubbele glazen dak waarvan het deel boven de voorstoelen ook geopend kan worden. Details als fraai two tone 17 inch lichtmetaal, xenon-verlichting en getinte zijruiten achter doen de rest. Ook het dashboard van de Bravo mag gezien worden. De afwerking is goed, al halen sommige materialen nog niet het niveau van veel Duitse concurrenten. Daar staat tegenover dat fraaie tellers, rode stiksels en een carbonmotief op het dashboard





# Fiat Bravo 1.4 MultiAir Sport

voorkomen dat een donkere, zakelijke sfeer in het interieur de overhand krijgt. Een uitgebreid infotainmentsysteem en lederen bekleding maakten de reis extra aangenaam, zij het dat de zittingen van de sportstoelen kort en vrij hard zijn. Het ruimteaanbod is zoals je dat van een C-segmenter mag verwachten: riant is het niet, maar het schiet ook zeker niet tekort. Nadeel is wel dat de bagage over een forse drempel moeten worden getild.



## Modern stukje techniek

Rijdend door de vele kleine dorpjes die Normandië rijk is, lijkt het net alsof de tijd er heeft stilgestaan. De ingenieurs bij Fiat hebben daarentegen bepaald niet stilgezeten. Het nieuwste speeltje van de Italianen is een technische noviteit die luistert naar de naam MultiAir. Helemaal nieuw is het systeem niet - vorig jaar reden we er al mee in de MiTo en de Giulietta van dochtermerk Alfa Romeo - maar in de Bravo debuteerde het



## Fiat Bravo 1.4 MultiAir Sport

ingenieuze systeem enige tijd later. Vrij vertaald is MultiAir een adaptief technologisch systeem waarbij de brandstoftoevoer wordt afgestemd op de vermogensbehoefte, met als gevolg dat de motor onder uiteenlopende omstandigheden zo efficiënt mogelijk presteert. In de praktijk betekent dat dat je met relatief weinig brandstof over veel vermogen beschikt. Zo belooft Fiat een verdienstelijk verbruik van 1 op 19, terwijl de Bravo ondertussen een keurige 140 pk aan vermogen levert. Dat blijkt ruim voldoende om de Bravo door het glooiende, met oorlogsherinneringen overladen Normandische kustgebied te dirigeren. Daarvoor moet je soms wel de adviezen van de schakelindicator negeren, want zodra de toerenteller onder de 2.000 duikt, is er een turbogat en voelt de motor behoorlijk doods aan. Wie toch opschakelt als de oranje pijl in de boordcomputer verschijnt, zal daardoor soms even een tandje terug moeten schakelen voor een vlotte inhaalsprint of (tussen)acceleratie.





## Berekend op sportieve rijders

De doorrijders onder ons zullen al snel een greep doen naar de 'Sport'-knop op het dashboard. Een druk op deze knop zet de Bravo voelbaar op scherp: de turbomotor reageert een stuk feller en alerter op het gas en voor het sportieve gevoel doet ook de normaal zo sterke stuurbevestiging een stapje terug. Bovendien voelt het onderstel wat strakker aan. Zonder al te veel aan comfort in te leveren wordt de Bravo ineens een stuk meer rijdersauto, die zich duidelijk sneller en met meer gevoel en precisie door een bocht laat sturen dan wanneer de sportieve modus is uitgeschakeld. Vooral op kronkelweggetjes, zoals die ook door de uitgestrekte landschappen van Normandië leiden, komt de 'Sport'-knop goed tot z'n recht en biedt de Bravo veel rijplezier. Des te teleurstellender is het dan ook dat de auto in korte, snelle bochten wat last heeft van z'n gewicht. Heel storend is het gelukkig niet, maar je voelt toch dat de koets de neiging heeft om op z'n oor te gaan hangen. Toch jammer voor wie van een lekker potje sturen houdt, want verder leent de Bravo zich prima voor een dynamische rijstijl. De auto is mooi uitgebalanceerd en lijkt dankzij het fijne sportstuur en een aluminium pedalenset - onderdeel van de Sport - helemaal berekend op sportieve bestuurders. Gevolg van een sportieve rijstijl is wel dat het door de fabriek opgegeven verbruik een utopie blijkt. Gemiddeld noteerden we bij een rustige rijstijl al een verbruik van ruim 1 op 13, waarbij wel moet worden aangetekend dat het verbruik met ingereden motor en op vlakke wegen normaal gesproken gunstiger uitvalt.



## Bravo!

We weten inmiddels dat de Bravo z'n zaakjes goed voor elkaar heeft. De auto ziet er goed uit, rijdt - vooral in de sportieve stand - prima en biedt voldoende ruimte. Maar er is nog iets dat in het voordeel van de Italiaan spreekt: de auto is heel schappelijk geprijsd. Voor een kleine 29 mille neem je de sleutels van deze Bravo in ontvangst en dan ontbreekt het je aan niets: xenon-verlichting, privacy glass, lederen bekleding, climate control, een dubbel glazen dak en een uitgebreid infotainmentsysteem; het zit er allemaal op. Ook motorisch zit je er warmpjes bij, want behoudens een turbogat voldoet de geblazen 1.4 prima. Het blok levert veel vermogen, doet z'n werk in betrekkelijke rust en zet een aardig verbruik neer. Neem je kleinigheden als de harde en korte zittingen, de onoverzichtelijke achterzijde (gelukkig voorzien van parkeersensoren) en de hoge tildrempel van de bagageruimte voor lief, dan verdient Fiats compacte middenklasser eigenlijk maar één conclusie die even terecht als





# Fiat Bravo 1.4 MultiAir Sport

voor de hand liggend is: bravo!

## Plus

- + Fraaie vormgeving
- + Rijeigenschappen in sportstand
- + Value for money

## Min

- Harde, korte (sport)stoelzittingen
- Onoverzichtelijke achterzijde
- Forse tildrempel bagageruimte