



# Croma

1.9 MultiJet

Émotion - 120cv



La Croma est une des Fiat qui a été produite de 1986 à 1996. Ce fut la première voiture à adopter, en grande série, l'injection directe sur le turbo diesel. Après les quelques années d'interrogation sur son avenir, le constructeur italien change ses approches vis-à-vis de sa production. Le peu de sérieux que certains lui reprochaient à la fin du siècle dernier a cédé la place à une refonte importante des mentalités au sein de la maison.

La Punto et l'Idea ont déjà permis de juger du résultat escompté. La Croma proposée aujourd'hui facilite, elle aussi, de prendre la mesure du chemin qui a déjà été parcouru. Gageons que les Italiens prolongent leurs efforts, par exemple en s'attachant à corriger les quelques défauts inutiles au travers d'une persévérance digne des Japonais.

Lors du septième concours international des Prix des Moteurs de l'Année, le bloc diesel présenté par Fiat-GM, le treize cent MultiJet a été reconnu comme le meilleur moteur dans la catégorie 1.0 à 1.4 litre. Le dix-neuf cent qui équipe le modèle testé voit sa puissance limitée à 120 cv.

Ce qui sur les routes hyper-contrôlées de siècle permet quand même allègrement, qui de devoir ouvrir son portefeuille, qui de perdre des points au permis de conduire. Pourtant, à des allures largement consenties par les percepteurs de la route, il serait même possible de contenir les consommations sous les six litres aux cent et par là même occasion de limiter les rejets de dioxyde de carbone dans l'atmosphère.

La Croma du siècle dernier se présentait comme une familiale trois corps. La nouvelle crée une énième catégorie qui lorgne entre le break, le monovolume, le bi-corps, la Station Wagon (SW)... À son bord, le confort et l'espace réservé à tous les passagers méritent les applaudissements. Tant en hauteur pour les têtes que pour les genoux et les coudes.

Un petit bémol pour les rares gabarits de plus d'un mètre nonante, le siège du conducteur n'ira pas suffisamment loin pour assurer un confort digne des longs trajets. D'autant que le volant n'est pas réglable en profondeur et que les bras restent singulièrement tendus. Pour rester dans la gamme des détails à améliorer, la position du changement de vitesse et l'ampleur du déplacement peuvent être améliorés facilement. Il en est autrement pour la position absurde du frein à main qui impose un mouvement étrange.

La clef de la nouvelle Croma, délestée de son empreinte métallique, s'insère entre les deux sièges comme dans les modèles d'une marque suédoise. Les poches s'useront nettement moins et une fois l'habitude prise, les contorsions sous le volant font partie de l'histoire ancienne. Les genoux profiteront aussi de ce choix rendu possible par l'abandon des Neimann du XXème siècle.

Les finitions sont de belles factures, tant pour le cuir que pour les plastiques et les tissus utilisés dans l'habitacle. Le montage est précis. Tous ces efforts contribuent à créer une atmosphère que les concepteurs italiens dominant dans leurs autos. Le toit

## Familiale 5 portes

Prix du modèle testé : **25.400** euro  
Autonomie : **62** litres = **1.000** km  
Émission de CO<sub>2</sub> : **160** gr/km  
Couple maxi : **280** Nm à **2.000** tr/min  
Puissance maxi à : **4.000** tr/min  
Poids : **1.520** kg Cx : **0.28** SCx : **0.???**

panoramique apporte de la lumière dans l'habitacle, ce qui le rend encore plus agréable à vivre. La console au centre du tableau de bord reçoit un nouveau système global intégrant la radio, le téléphone, le GPS, l'ordinateur de bord. L'écran imposant distille les informations en pagaille. Des boutons préprogrammés facilitent passages d'un type d'informations à l'autre. Certains d'entre eux sont même doublés au volant.

Un peaufinage des commandes et des résultats affichés améliorerait encore le résultat déjà excellent par rapport aux offres des années passées, entre autres par la qualité des caractères et des pictogrammes choisis.

En ce qui concerne la tenue de route, les roues seize pouces contribuent au confort. Les suspensions requièrent une conduite coulée à défaut d'accepter des sursauts inélégants qui feraient croire à une conduite approximative du pilote. L'isolation des vibrations et l'insonorisation ont fait l'objet d'attentions particulières des ingénieurs italiens. À cent vingt sur autoroute, le silence masque les bruits mécaniques et les sifflements aérodynamiques. Heureusement qu'un avertissement sonore se faisait entendre pour éviter de se laisser entraîner malgré soi au-delà des vitesses autorisées. La Croma version XXIème siècle se conjugue à des prix intéressants qui risquent d'éveiller des adeptes. Espérons que les concessionnaires adopteront, eux aussi, les nouvelles vues du constructeur en matière de satisfaction de la clientèle.