



Stilo

Multi Wagon 1.9 JTD Dynamique



Par exemple, le revêtement moussé de la planche de bord est tel qu'il n'existe pas de reflet dans le pare-brise. Un confort appréciable pour les yeux !

Les Fiat traînent encore derrière elles une injuste réputation peu flatteuse. Pourtant, les choses sont en mou-

vement. Pour un prix équivalant à ceux de la concurrence, il est à noter que la Stilo offre profusion d'équipements. Au premier abord, les commandes semblent peu intuitives, installées "là où il y a de la place". Après quelques journées de conduite, il faut se rendre à l'évidence que les mouvements ont été réfléchis. Une lecture superficielle de la documentation, mais qui y passe encore du temps, permet de mémoriser les nouvelles habitudes à prendre.

La Stilo Multi Wagon présente encore des défauts qui seront vraisemblablement corrigés dans les prochaines moutures. La position de conduite est encore perfectible malgré

les nombreux réglages disponibles. L'assise du siège est bombée, le pied droit est cassé sur l'accélérateur. Une amélioration des sièges et de la filtration des bruits autoriseraient les utilisateurs de la Stilo à parcourir de longues étapes sans fatigue. Il y a lieu de regretter que l'option de coulissement de la banquette arrière sur seize centimètres annule la possibilité de rabattre la banquette et provoque une rupture notable dans la planéité du plancher lors de chargements importants. L'habitabilité est remarquable pour la catégorie.

Le mode de conduite qui s'adapte le mieux à la Stilo est celui du "bon père de famille". Le châssis, sa suspension et l'agrément de conduite calme recommandent d'apprécier la souplesse. Dans ces conditions, le Multi Wagon reste prévisible dans ses réactions. D'autant que l'anti-patinage gomme les éventuelles dégradations de la route... Le moteur, bien que le plus puissant proposé, est nécessaire pour tirer allègrement les plus de quatorze cents kilos de l'engin.

Sans pour autant grever la consommation, grâce aux 6 vitesses. La route et l'autoroute, visitées aux allures recommandées, n'ont exigé que 5l/100. Les parcours en ville ont été plus exigeants, aux alentours des 7l. La conduite y est facilitée par l'option "City" qui rend le volant très léger aux vitesses inférieures à 30km/h.

L'ordinateur de bord permet la lecture dans un seul sens séquentiel : la date ou la station radio, les infos du "parcours A" (distance parcourue, vitesse, consommation moyenne, durée), la consommation instantanée, l'autonomie restante sur le réservoir, les infos du "parcours B" (distance, vitesse moyenne, consommation moyenne et durée). Le passage d'une information à l'autre implique une répétition superflue de la mention avant d'avoir l'affichage attendu. Gageons que les prochaines versions verront cet état de choses adapté. De plus, une série de réglages à l'arrêt



exploitent les possibilités d'adapter le véhicule en fonction des besoins : ouverture du hayon exclusivement par la clef, verrouillage automatique des portes au démarrage, type d'affichage de l'heure... Seule adaptation possible en route : l'alarme de dépassement de vitesse. Cette option nous a permis de prendre conscience de nos allures.



Monovolume compact

Prix du modèle testé :	25.300 €
TMC :	495 €
TR :	351 €
Autonomie :	58 litres = 950 km