

# Fiat Stilo 2.4 20V Abarth



**De snelle duurtest-Fiat heeft zijn eerste onderhoudsbeurt gehad. Omdat er inmiddels wat kleine ongerechtigheden zijn opgetreden, hadden we de dealer een rijtje punten gegeven waar aandacht aan besteed moest worden.**

**T**IJDENS DE LANGE zomer heeft het transparante Sky window menigmaal open gestaan. De lamellen netjes opgesteld aan de achterkant van het dak en de wind door de haren. Een fijne optie. Helaas, er kwam een einde aan het mooie weer; van het ene op het andere moment zette Pluvius z'n sluizen open. Tijdens de laatste rit met geopend dakraam zagen we de bui al hangen, letterlijk, en wilden we het dak snel dicht doen. Maar helaas, alsof de duivel ermee speelde reageerden de lamellen niet op enig commando van de draaiknop. Er zat niets anders op dan schuilen onder het eerste het beste viaduct, de sleutel uit het contact te halen en het dak te sluiten met de afstandbediening van de centrale portiervergrendeling. Wat de oorzaak was weten we niet; na deze gebeurtenis reageerde het dak weer normaal op de knop.

**KORT HIERNA IS DE AUTO** voor zijn eerste beurt naar de garage geweest en hebben we het voorval gemeld. De reactie was er allermist een van verbazing. Het probleem blijkt vaker voor te komen en er is van importeurs- of fabriekswege zelfs een procedure om het probleem op te lossen, of eigenlijk het systeem te resetten. Dit gebeurt door de draaiknop in stand 'o' te zetten en deze schakelaar een aantal malen in te drukken tot zowel zonnenscherm als dak gesloten zijn. Je moet het even weten.

Voor een ander probleem had de dealer geen passende oplossing. Wanneer onze duurtest-machine tot de rand toe is volgetankt, hangt er zo nu en dan bij het wegrijden een benzinedamp in het interieur. In eerste instantie niet erg voor mensen die menen dat ze motorolie door hun aderen hebben stromen, maar op den duur gaat het toch vervelen. De dealer kon er echter niets aan doen. Inmiddels is de auto voor dit euvel bij de importeur geweest. Daar heeft men een aantal afdichtingen vervangen, onder andere bij de vulopening en bij de vlotter. Welke ring de dader was, is niet bekend. Het probleem is gelukkig opgelost; bij een volle tank hangt er geen benzinelucht meer in het interieur.

**IN HET VORIGE** duurtestverslag schreven we dat de 59-LK-KT een slokje olie lust: hij verbruikte ruim twee liter per 10.000 kilometer. Niet alarmerend, maar wel een reden om het peil regelmatig te controleren. We hebben het gemeld bij de onderhoudsbeurt. In de werkplaats is de motor uiterst nauwkeurig gevuld met frisse olie en zijn we na 2536 kilometer (bij stand 25.462) teruggegaan voor een controle. Er bleek een halve liter smeermiddel verdwenen te zijn. Weer 3172 kilometer verder (stand 28.634) hebben we er een hele liter bij moeten gieten. Een aanwijsbare reden voor dit consumptiepatroon hebben we nog niet gevonden. Er zijn





Links: Een onwillig zonedak kan toch gesloten worden door de grote ronde draaiknop in te drukken.  
Rechts: De digitale oliemeters zijn leuke gimmicks, maar het betrouwbaarst blijft de conventionele peilstok.



## De meter doet doodleuk of er niets aan de hand is, terwijl op de peilstok het minimum al bereikt is

geen lekkages en de olie zelf ziet er goed uit, evenals de koelvloeistof. Mocht het verbruik verder stijgen, dan zal er nader onderzoek verricht moeten worden. Voorlopig monitoren we zeer regelmatig. Dit doen we niet met de digitale meter, maar gewoon met de peilstok. Dit laatste omdat we weinig waarde hechten aan het elektronische instrument, dat tussen toerenteller en snelheidsmeter verschijnt wanneer de audio-installatie is uitgeschakeld. Deze meter doet namelijk doodleuk of er niets aan de hand is, terwijl op de peilstok het minimum al bereikt is.

**NADAT DE AUTO** een paar dagen in de herfstbuiën geparkeerd had gestaan, manifesteerde zich tijdens het rijden een klapperend geluid op het dak. We hebben de eerste lamel van het zonedak even op en neer bewogen en het probleem leek opgelost; alsof er ergens water tussenuit moest. Na een paar kilometer kwam het tikkende geluid weer terug. Nadat de auto vervolgens een nacht in een droge garage had gestaan, hebben we het geluid niet meer gehoord, ook niet toen de auto wederom in de regen had gestaan. Vreemd. Mogelijk is de oorzaak vuil in een afvoer geweest, waardoor het water in de goot van het lamellendak niet weg kon.

**MET DE OMSLAG VAN** tropisch weer naar het Nederlandse herfstklimaat kunnen we nu einde-

lijk ook iets meer zeggen over de vier Vredestein-banden, die de Pirelli's P7000 vervangen waarmee de auto afgeleverd werd. De Vredesteins Sportrac 2 zijn op droog asfalt een goed alternatief voor de Pirelli's, maar overtreffen het Italiaanse rubber niet. Anders wordt het in de regen, dan hebben de Nederlandse banden wat meer grip. Op nat wegdek kost het iets meer moeite om de auto aan het glijden te brengen en ook de stuurprecisie is dan fractioneel beter. Schokkend zijn de verschillen overigens niet; de prestaties liggen dicht bij elkaar. De marginaal betere resultaten op herfstachtige dagen krijg je echter niet cadeau, want de Vredesteins komen ruimere over en, niet onbelangrijk, de prijs is een stuk hoger. Pirelli geeft voor de P7000 in de maat 215/45 R17 een adviesprijs op van € 209,-, terwijl de adviesprijs voor de Sportrac 2 volgens opgave van Vredestein € 242,- per stuk bedraagt (beide prijzen zonder BTW). Dit is voor een complete set een verschil van ruim 150 euro inclusief BTW. In de praktijk is het verschil minder groot. Profile Tyrecentre in Amsterdam-West vraagt voor de Pirelli's 210 euro per stuk, inclusief BTW en montage, en voor de Sportracs 212 euro. Met de

winter voor de deur lijken de Vredesteins een goed alternatief voor de Pirelli's, althans wanneer je er niet te veel extra voor moet betalen. Een belronde met bandencentra loont dus. In het volgende verslag zullen we onder meer melden of de banden van Nederlands fabrikaat zich kranig weten te weren en zullen we de balans opmaken van een jaar Stilo Abarth. ●

### Dossier III

#### Storingen & reparaties

22.248 km	Sky window reageert niet op draaiknop.
22.321 km	Sky window wil weer niet dicht.
22.926 km	20.000 km-beurt.
25.462 km	Halve liter olie bijgevuld.
28.634 km	Een liter olie bijgevuld.

#### Afstanden & verbruik

Beginkilometrage	2.876
Kilometrage dossier I	7.650
Kilometrage dossier II	11.219
Kilometrage dossier III	21.745
Totaalkilometrage	28.634
Brandstof dossier I	846,6 liter
Brandstof dossier II	1256,9 liter

Brandstof dossier III	716,5 liter
Gemiddeld verbruik dossier III	1 op 9,62
Gemiddeld verbruik totaal	1 op 9,13

#### Financiën

Totaal dossier I	€ 1.276,55
Totaal dossier II	€ 1.444,18
Brandstof dossier III	€ 813,17
Kleine beurt 20.000 km	€ 197,60
1,5 liter olie	€ 22,43
Totaal generaal	€ 3.753,93
Variabele kosten per km	14,6 cent

#### Onderdelen & beurten

Kleine beurt (20.000 km)	€ 180,67
Grote beurt (40.000 km)	€ 301,82

Voorruit	€ 235,62
Koplampunit compleet	€ 151,13
Buitenspiegel compleet (incl. afdekcap in kleur of spuiten)	€ 168,98
Set remschijven voor	€ 204,68
Set remschijven achter	€ 114,24
Set remblokken voor	€ 92,82
Set remblokken achter	€ 72,59
Uitlaat compleet	€ 1.235,22
Achterdemper	€ 205,87
Katalysator	€ 1.254,26
Schokdemper voor	€ 109,48
Schokdemper achter	€ 72,59

We zijn benieuwd naar ervaringen van andere Stilo-rijders. Stuur ze ons (o.v.v. Stilo duurttest) via Postbus 36, 1000 AA Amsterdam, fax naar 020-5852927 of e-mail naar [redactie@autovisie.nl](mailto:redactie@autovisie.nl).