

# Fiat Stilo 2.4 20V Abarth



De eerste duurtestperiode met de Stilo Abarth is er een van leugentjes om bestwil, draven op de Autobahn en navigeren op de wallen.

**E**ERST MAAR EVEN met de billen bloot. Diverse lezers hebben ons betrap op een leugentje. De auto die we bij het introductieverslag afbeeldde, was niet de duurtester, maar een stand-in. Reden: we hadden de twee pagina's ingepland, maar de auto was nog niet beschikbaar, waarna we besloten om met een uitzendkracht te werken. Een noodoplossing. Bijgaand de echte duurtester, mét 17-inch lichtmetaal. Dat hem toch nog net weer een streepje beter staat dan 16-inch. De duurtester ziet er sowieso erg lekker uit. De driedeurs variant van de Stilo is erg goed gelukt. Die gele kleur en Abarth-details zijn de kersen op de taart. En als we de metafoor doortrekken, dan is het zogenoemde Sky Window de marsepeinen roos. Wat een prachtig dak, vooral open. De rechtopstaande lamellen vormen een juweel van een designelement.

**RUIM 7500 KILOMETER** hebben we er inmiddels opzitten met de kanariegele duurtester. Hij mocht onder meer mee bij een bezoek aan een aantal tuningbedrijven in Duitsland. Op de Autobahn hebben we hem vanzelfsprekend even lekker laten draven. We klokten zijn top op 230 km/h. Dat zal redelijk overeenkomen met de 215 km/h die de fabriek opgeeft. Tellerafwijking en overige metingen houdt u van ons tegood tot dossier II. Wat op de Auto-

**OOK WENNEN IS** de gerobotiseerde versnellingsbak. Vooral nog is de Stilo Abarth uitsluitend met dit Selespeed te bestellen. Schakelen kan automatisch, maar ook handmatig via een pookje of twee flippers aan het stuur. Koppelen doet het robotje voor je. En daar zit meteen het eerste probleem. Als je wilt weggrijden, duurt dat een fractie langer dan je verwacht, omdat eerst de koppeling bediend moet worden. De eerste paar keer geef je daardoor onbewust wat

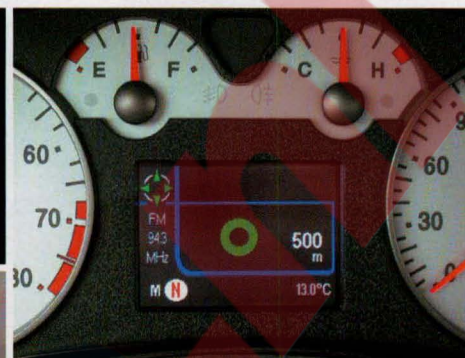
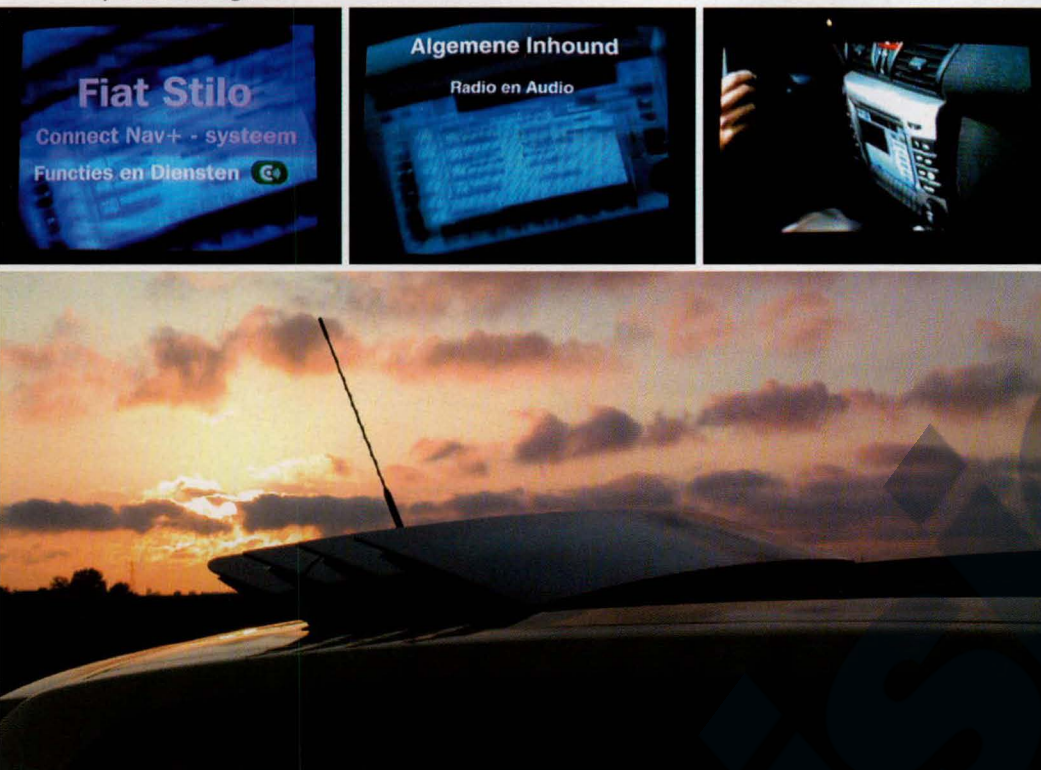
**We weten nu haast al wel zeker dat onze voorkeur naar die handgeschakelde versie zal uitgaan**

bahn – en ook tijdens de schaarse stille momenten op de Nederlandse snelwegen – opviel is dat de Stilo heerlijk stabiel is op hoge snelheden. Weinig weet hem van de wijs te brengen, waarmee het een heel geschikte auto is om langere tijd op hoge snelheid te cruisen. Twee opmerkingen daarbij: bij bepaalde hoge snelheden produceert de neus een nare fluittoon en de voorstoelen zijn even wennen. Wie voor het eerst plaatsneemt in de kuipjes, zoekt onwillekeurig naar een knop om de bobbel van de lendensteun wat te verkleinen. Maar dan blijkt dat de bobbel al in zijn meest bescheiden positie staat. Het dwingt je recht op te zitten. Het doet verlangen naar een vijfpunts gordel die je lekker strak tegen de leuning snoert. Vanuit ergonomisch oogpunt prima stoelen, maar wie gewend is een tikje onderuit te zakken, zal de eerste honderden kilometers zitten draaikonten.

meer gas, met als gevolg dat wanneer de koppeling aangrijpt, je met iets te veel toeren weggrijdt. Soms, bij koude motor, gaat de auto zelfs een beetje bokken in de eerste versnelling. Als je eerste meters achteruit zijn, kun je verrast worden door een sprongetje. Nee, we hebben niets geraakt, als u dat soms zou denken, maar uitparkeren was soms verrassend lastig. Ook tijdens het rijden gaat opschakelen trager dan je verwacht. Let wel, we zeggen niet: trager dan met een handbak. Het is vooral een kwestie van perceptie. Je zit letterlijk werkeloos te wachten tot de wisseling van verzet is afgelopen, terwijl je met een handbak zelf aan het werk bent. Laag in de toeren en bij vollast gaat opschakelen prima. Maar bij deellast, verreweg het grootste gedeelte van het toereengebied, gaat het niet zo soepel. De robot neemt te abrupt gas terug, waardoor er een vervelend schokje door de auto



Het verbruik van de Stilo kan best fors zijn. Bij flink doorstampen op de Autobahn moet je vaak tanken wegens 1 op 7! We haalden de pomp een keer op benzinedamp en konden toen zo'n 65 liter tanken, terwijl de tankinhoud volgens het instructieboekje slechts 58 liter zou bedragen... Over de eerste duurtestperiode scoorden we overigens 1 op 9. Valt dus nog mee.



Boven: De Stilo Abarth heeft maar liefst drie displays. Het schermje tussen de klokken meldt onder meer de eerstvolgende verkeerssituatie. Bij een rotonde krijg je echter niet meer dan een rondje. Voor de gewenste afslag moet je op het grote scherm kijken.

Linksboven: Om ten volle te profiteren van het Connect-systeem kun je een lijvig boekwerk doorwerken en een speciale videoband bekijken.

Links: Het Sky Window is in geopende toestand een beeldschone ontwerpdetail.

gaat. Het maakt het lastig om soepel met de Stilo te rijden. Alsof je opnieuw moet leren rijden. Subtiel en op exact het juiste moment een tikje gas loslaten biedt veelal soelaas.

**TERUGSCHAKELEN**, vaak met een dotje tussengas, doet de bak overigens perfect. Ook in de 'handstand' schakelt de bak terug als de software oordeelt dat het toerental te laag wordt. Daar kun je het in een aantal gevallen best op aan laten komen. Gaat soepel en vrijwel ongemerkt. Over een paar weken komt er een Stilo Abarth met handgeschakelde vijfbak. Gaan we zeker uitproberen, maar we weten nu haast al wel zeker dat onze voorkeur naar die handgeschakelde versie zal uitgaan. Selespeed presteert gewoon minder goed dan een handbak of echte automaat. Doet zelfs afbreuk aan het sportieve gevoel dat de Stilo verder toch aan alle kanten uitstraalt. Komt bij dat de handgeschakelde Abarth wordt ontdaan van enkele kostbare

stukken standaarduitrusting, zoals het GPS-systeem, zodat er een heel fijn prijskaartje aan zal komen te hangen. En de Stilo Abarth was al geen dure klant (€ 24.225,-) vergeleken met even sterke en sportieve concurrenten als de Ford Focus ST170 (€ 31.000,-) en VW Golf 2.3 V5 (€ 27.040,-).

**ONZE DUURTESTER IS DUS** wél standaard met veel fraais uitgerust. Met een navigatiesysteem en Fiats Connect, om maar eens wat te noemen. Dat navigatiesysteem hebben we al behoorlijk veel gebruikt en we vinden het niet uitblinken in gebruiksgemak. Het is ook niet altijd even nauwkeurig. Op een nachtelijke tocht over de Amsterdamse wallen raakte de navigator helemaal de kluts kwijt. En dat kwam niet door de wenkende dames. De mondelinge aanwijzingen komen vaak wat aan de late kant. Gelukkig zijn er liefst twee displays die aanwijzingen geven. Een uitgebreide

in de middenconsole en een kleintje met een schets van de eerstvolgende situatie tussen de klokken achter het stuur. Veelal kun je volstaan met een blik tussen de klokken. Behalve als je een rotonde nadert; dan toont het kleinste display alleen maar een rondje en moet je toch weer naar het grote kleurenscherm uitwijken. Of luisteren naar de gesproken aanwijzing. Met het Connect-systeem hebben we nog niet veel gedaan. We gaan eerst maar eens het dikke instructieboek en de speciale videoband bestuderen die we, zoals iedere Connect-klant, in de handen gestopt kregen.

**WAREN ER NOG GROTE** problemen deze eerste maanden? Op de valreep van het afsluiten van dossier I weigerde de Stilo dienst met de mededeling dat de oliedruk te laag was. De peilstok leek aan te geven dat er geen druppel olie meer in het blok zat, dus vulden we twee liter olie bij. Hielp niet. Waarna de Stilo door de dealer werd opgehaald. Een deskundige blik onder de kap leerde dat er een slang was losgeschoten bij het luchtfilter. Sensoren kregen daardoor allerlei verwarrende informatie, wat weer tot gevolg had dat de motor onregelmatig ging lopen, de oliedruk inderdaad onder acceptabel niveau raakte en het motormanagementsysteem besloot dat het welletjes was. Het weer bevestigen van de slang verhielp het euvel. Van de twee liter olie werd na inspectie anderhalve liter weer afgetapt. Zodat we een olieconsumptie van een halve liter kunnen noteren. En dat is alleszins acceptabel bij de eerste 10.000 kilometer van een nieuwe auto. ●

#### Dossier I

Storingen & reparaties	Afstanden & verbruik	Leasetarieven
4893 km Radio en kilometerteller haperen, soms is navigatiesysteem wat laat of beetje in de war bij rotondes.	Beginkilometrage 2876	Stilo 1.6 16V 3-d Dynamic € 630,-
8940 km Auto bokt af en toe in eerste versnelling bij wegrijden met koude motor.	Kilometrage dossier I 7650	Stilo 1.9 JTD 3-d Active € 720,-
10.430 km Auto weigert dienst door losse slang luchtfilter.	Totaalkilometrage 10.526	Stilo 1.9 JTD 3-d Dynamic € 790,-
10.430 km Halve liter olie bijgevoeld.	Brandstof dossier I 846,6 liter	Stilo 2.4 20V 3-d Abarth Selesp. € 825,-
	Gemiddeld verbruik 1 op 9,03	
	<b>Financiën</b>	Op basis van 40.000 km per jaar, looptijd 36 maanden, inclusief BTW.
	Brandstof dossier I € 990,55	Bron: Fiat Auto Nederland
	Variabele kosten per km 12,9 cent	
	Abonnement Connect € 286,-	

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