



Hud!

Hud? Igra prenesenega pomena! 'Krvavo' oranžen in z velikimi kolesi pa z razbijaškim turbodizlom. Hud!

Logika sicer ni popolnoma jasna: v prav takšnem Puntu si lahko zaželite tudi povsem enako velik motor z enakim največjim navorom, le z okroglo deseti-mi konjskimi močmi manj. A vseeno: le kakšna desetinka sekunde manj pri pospeševanju in okrogla desetinka več pri normni porabi goriva ni tisto, zaradi česar bi se odločno postavil na stran šibkejšega stroja.

Fiat v tem trenutku (vsaj v Puntu) nima bencinskega motorja, ki bi navzgor zaključil ponudbo Puntov, ima pa odlične turbodizle,

zato ni čudno, če je po zmogljivostih trenutno najmočnejši prav takšen - sicer še v 'prejšnji' konfiguraciji, torej z dvoventilsko tehniko v glavi, a je kar na pamet težko oceniti, koliko bi pridobili z motorjem s 16 ventili v glavi. Okej, večjo moč in večji navor, a skoraj zagotovo slabšo prožnost, pa tudi večjo porabo, (še) dražji vstopni strošek in - večjo maso. To zadnje lahko pri takšni zasnovi deluje preveč moteče.

Avtomobilska tehnika napoveduje ponoven razcvet turbobencinskih strojev, kakršnih se

spomnimo še iz časov Una Turba in prvega Punta GT, ampak za zdaj se bo treba zadovoljiti s turbodizlom. Kar, verjemite, sploh ni slabo. Tale Multijet se hitro predgreje in takoj steče, sprva sicer s prepoznavnim dizelskim glasom, a med tekmeci zagotovo na strani tišjih in nežnejših. In potem ko njegovo temperaturo ustrezno dvignete, je na voljo slabih 4.000 uporabnih vrtljajev ročične gredi v minuti. Lepo potegne s prostega teka in se z veseljem zavrti do 4.000 vrtljajev. Nadaljnjih 500 vrtljajev je sicer na voljo, a se motor tam vse bolj upira,



čeprav je res tudi, da ne glede na vrtljaje motor vsaj za uho in druga čutila teče zelo mehko. Precej pri tem pomaga sodoben neposredni vbrizg (več predvbrizgov), nekaj pa tudi dobri zvočna izolacija in izolacija tresljajev.

V šesti prestavi se pri 3.500 vrtljajih Punto z lahkoto (s pol plina) pelje 190 kilometrov na uro (po merilniku hitrosti) in če pohodite stopalko plina do konca, se bodo vrtljaji dvignili še za 500, kar bo pomenilo vožnjo z naj-

večjo hitrostjo. Menjalnik je, ker doseže največjo hitrost v šesti prestavi, torej rahlo športno izračunan, v vseh nižjih prestavah pa se motor lahko zavrti do številke 4.500 na merilniku vrtljajev.

Ampak takole trpinčiti motor je povsem brez smisla; že če ga vrtite do 3.500 vrtljajev v minuti, bo modro to početi s presežkom v lastnem proračunu, saj bodo hitrosti prehitro nad dovoljeno mejo. Je pa jasno res tudi, da si prav



Kratek test | Fiat Grande Punto 1.9 8v M-jet (96 kW) Sport



»In potem ko njegovo temperaturo ustrezno dvignete, je na voljo slabih 4.000 uporabnih vrtljajev ročične gredi v minuti.«



takšnega Punta ne boste omislili izključno za družinsko uporabo. Že zato ker boste s seboj vozili preveč spečih 'konjev' (in jih jasno prej tudi plačali), pa tudi zato, ker je takšen, torej trivraten, resda frajerski, a z ne prav razkošnim dostopom na zadnjo klop.

Nekaj športnega počutja daje tudi notranjost: s spretno dozirano črnino, z mehкими (plastika), a na videz kovinskimi (aluminij?) čepki na sedežih, z nekoliko bolj zajetnim bočnim oprijemom prednjih sedežev, z merilniki z bolj športno grafiko in z odličnim (oblika, debelina) volanskim obročem. Dobro počutje za njim bo dinamike željnega vabilo k dinamični vožnji. In - če ne ponavljamo zgodbe o motorju - (preostala) mehanika je razveseljivo dobra.

Najprej se bo sicer treba navaditi na precej občutljivi stopalki plina in zavore, kar utegne presenetiti dirkaško usmerjenega voznika. Če bo desna noga to zmogla, lahko sledijo prijetni trenutki. Volan, čeprav električno servoojačen in takšen doslej pri Fiatih nikoli pohvaljen (prej nasprotno), je tule nekako dovolj 'trd', predvsem pa z dobrim povratnim občutkom in lepo neposreden ter natančen. Skratka: dovolj športen. Tudi vodenje koles, čeprav zadaj s poltogo premo (kar se morda ne sliši prav lepo, a je treba vedeti, da je to v tem razredu kar pravilo), bo navdušilo med vožnjo, centimetro odmaknjeno od ograje na planinskih ridah. Na nož. In seveda: menjalnik. Ročica ima morda rahlo predolge gibe za pravi dirkaški občutek, tudi gibi pri vklopu so razmeroma mehki, a se pusti zares hitro pretikati, ročica je pri vklopu natančna in povratni občutek pri vklopu prestave je odličen. Kdor se zna s tem menjalnikom sporazumeti, bo gotovo zadovoljen.

Hud? No, mehanika dopušča tudi neutrujačo in lagodno vožnjo. Ampak še enkrat: če se nameravate tako voziti, si omislite 1.3 M-jet. Tale je namenjen predvsem zahtevnejšim voznikom, ki ne poznajo kompromisov. ■

Fiat Grande Punto 1.9 M-Jet (96 kW) S.

Cena osnovnega modela:	4.189.000 SIT
Cena testnega vozila:	4.371.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p= 1027 mbar / rel. vl.: 59 % / Stanje km števec: 5366 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,2 s
402 m z mesta:	16,7 s (136 km/h)
1000 m z mesta:	30,6 s (170 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,2/12,0 s
80-120 km/h (V./VI.):	9,5/14,6 s

NAJVEČJA HITROST

	202 km/h (VI. prestava)
--	-------------------------

ZAVORNA POT

od 100 km/h:	39,0 m (AM meja 43 m)
--------------	-----------------------

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	8,3 l/100 km
-------------------------	--------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1910 cm³ - največja moč 96 kW (130 KM) pri 4000/min - največji navor 280 Nm pri 2000/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 R 17 V (Bridgestone Potenza RE050A). Mase: prazno vozilo 1280 kg - dovoljena skupna masa 1440 kg. Mere: dolžina 4030 mm - širina 1687 mm - višina 1490 mm - prtljažnik 275-1030 l - posoda za gorivo 45 l. Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 7,8/4,7/5,8 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ barva karoserije, videz
- ▲ motor, prožnost, zmogljivosti
- ▲ menjalnik
- ▲ počutje za volanom

- ▼ vidljivost nazaj
- ▼ dostop na zadnjo klop
- ▼ slaba odlagalna mesta

Končna ocena

Brez skrbi: čeprav ga poganja turbodizel, so občutki v vožnji (lahko) športni in na cesti ste lahko z ustreznim vozniskim znanjem zelo hitri. Med najhitrejšimi. Če vam to kaj pomeni.