

## Veliki test Fiat Punto 1.3 16V Multijet Dynamic 3 vrata



## Tegale!

Si jo kar predstavljam, mlado ali manj mlado, a uspešno, samozavestno in do konca urejeno damo. Stoji pred salonom in se ne ozira na okolico, še manj na druge avtomobile v in ob salonu in sploh ne na poželjive poglede mimoidočih moških. S prstom pokaže na krvavordeč trivratni Punto z nekaj bogatejšo opremo. »Tegale bom kupila«. Ne »bi« ali pa »želim«. »Bom!«

Besedilo Vinko Kernc Foto Saša Kapetanovič



Merilniki: čitljivi, športnega videza in osvetlitve.



Armaturna plošča: razgiban videz in dvobarvnost sta glavna vzroka za prijetno vzdušje; nekaj ergonomskih zamer.

**S**o avtomobili, v katerih si laže predstavljáš moškega, in so avtomobili, kjer se zdi, da je edino ženska lahko lastnica. In so seveda tretji - mednje sodi tudi Punto; za volanom si poleg dame iz uvoda lahko predstavljate tudi smrklo ali gospo, mulca ali gospoda. Vseh starosti, vseh slojev. In vsem avtomobil (lahko) enako dobro pristoji.

Koliko mnenj o novem videzu! Priznam: prve fotografije tudi mene niso ravno navdušile. Ampak

spet velja: oglej si z lastnimi očmi. OK, gledano strogo »en face«, se ne morem znebiti občutka, da bi hotel biti vsaj malo podoben Polu, ampak že rahla sprememba kota opazovanja da povsem drugačno sliko: zdajšnji Punto je avtomobil lepega, živahnega, dinamičnega videza. Krog in krog. Tudi dodane luči na zadnjih vratih ne motijo (več).

Trivratni je (še vedno) drugačen od petvratnega; bolj dinamičnega videza, morda tudi bolj agresivnega. Pa ne samo zaradi le

**Kljub majhni prostornini je motor zares dober. Ne le po tehnični plati; tudi in predvsem za voznika.**

para bočnih vrat; tudi zaradi drugačnega zadka, ki daje celotni karoseriji bolj športno noto. Takšen bo spet lahko osvojil marsikatero srce že z zunanostjo in bo hkrati vabil, da mu odprete vrata. Prosim! Nekoliko dolga, jasno, torej rahlo nerodna na parkirišču, a spet ne toliko, da bi to predstavljalo slabe minute začetega ponedeljka. Navsezadnje se bodo taista vra-

ta pošteno oddolžila, ko bo prostora okrog avtomobila več, saj odprejo zares veliko luknjo.

In zdaj: kokpit. Kakšnih korenitih oblikovnih sprememb v primerjavi s prejšnjim resda ni, je pa dvobarvnost notranjosti tista, ki prostor poživi, ga optično poveča in ustvari prijeten ambient. Sedeži so temni, za ta razred razkošnih mer (predvsem dolžina sedalnega



Lega na cesti: uživaško nadzirljiva v vseh pogojih.



1. Predali: brez mehke podloge, ki bi zadrževala predmete v njih.
2. Osrednja konzola: gumbi za pomik šip so še vedno tam, klimatska naprava je samodejna, deljiva, a v toplih sončnih dneh ne povsem učinkovita.



## Drobni detajli in celoten videz ustvarjajo prijetno okolje, zato je v Punta vsakič znova prijetno sestiti.

dela), tudi rahlo bočno oprijemljivi in oblečeni v rahlo grobo tkanino. Delujejo trpežno. »Zidovi, tla in strop« so - kot že rečeno - dvo-barvni; niso povsem črni in povsem beli, so zelo temno sivi in rahlo umazano beli, a vseeno spominjajo na jin in jang. Nosilni element notranjosti je še vedno armaturna plošča, ki narekuje dvo-barvnost: zgoraj temna, spodaj svetla. Zato v prednji šipi ni odseva, zato se zdi prostor še večji in zato je počutje v Punta prijetno.

Oblikovalci so predvsem v armaturno ploščo, delno pa tudi drugod, ujeli nekaj koristnih mest za odlaganje drobnarij, a z eno pripombo: zvečine nimajo grobih tal (recimo tkanine), zato se predmeti v njih lahko kotalijo sem ter tja ali celo padejo ven, če je voznik bolj živahne sorte. Takrat bo treba vse drobnarije zložiti na primernejša (varnejša) mesta, na primer v predal pred sovoznikom. Sicer pa lahko tale generacija Punta potnike razvaja še vsaj z dvema kosoma opreme: z dobrim Blaupunktovim avdiosistemom (ah, škoda, na žalost z zelo slabimi, ne-

ergonomskimi tipkami) in z deljivo samodejno klimatsko napravo. Prosim, ne pričakujte kakovosti na ravni luksuznih limuzin višjega velikostnega in cenovnega razreda, kar pomeni, da je v Punta še vseeno treba pogosteje posegati v njeno delovanje, predvsem v toplih dneh, obsijanih s soncem, ko zares hladen zrak piha šele ob nastavljeni zelo nizki temperaturi (17 stopinj Celzija ali manj). Sicer pa ji dobro uspeva vzdrževati zeleno klimo pa tudi temperaturna deljivost ji gre dobro od »rok«.

Nekaj nerganja nad zapletenim upravljanjem potovalnega računalnika je očitno zaleglo; zdaj ima Punto gumb za sprehod po podatkih na vrhu desne obvolanske ročice, kar je dobro, žal pa je en sam, kar pomeni, da se lahko sprehajate le v eni smeri. Še vedno se tako ta del opreme ne zdi povsem idealen, je pa nedvomno uporaben. Podatke z računalnika najdete na velikem zaslonu v merilnikih, kjer so še nekateri drugi podatki: ura, zunanja temperatura, višina snopa žarometov ter (le skupni, »dnevni« so del potovalnega raču-

nalnika) prevoženi kilometri. Še vedno pa pogled pritegnejo sami merilniki: lepi in športnega videza z rdečimi kazalci ter belimi številkami. Tudi glede tega: tipičen Fiat. In ena od njegovih boljših lastnosti.

Drobni detajli in celoten videz ustvarjajo prijetno okolje, zato je v Punta vsakič znova prijetno sestiti. Tale, ki je v osnovi po ceniku vreden več kot 2,7 milijona, žal nima v usnje oblečenega volanskega obroča, le vrh prestavne ročice. Ima pa obroč tri prečke, kjer sta zgornji v takšni legi, da ponujata dobro spodnjo oporo dlanem v pravilni drži. Za dober položaj voznika v vožnji je tudi poskrbljeno: njegov sedež in volanski obroč sta nastavljiva po višini, razmerja med obročem, stopalkami in prestavno ročico pa se zdijo posrečeno izbrana. Zdaj ste pripravljeni na vožnjo.

Če bi moral katero lastnost posebej izpostaviti, bi bila to nedvomno sama vožnja. Punto je (še vedno) prijazno lahkoten in lahko vodljiv. To velja za upravljanje v celoti: s stopalkami, s prestavno ročico in s samim krmiljenjem. To pomeni, da so naprave za upravljanje dovolj mehke, da so lahkotne, a tudi ne premehke, da še vedno puščajo nekaj mehanskega občut-

ka pri delu. Še posebej uporaben je lahko dvostopenjski volanski servo: z gumbom se odločite za močno ojačenje serva (pri parkiranju na mestu, ko želite mehak volan) ali za šibkejšo ojačenje (torej trši volan) za normalno vožnjo. S pripombo: tudi trša možnost se zdi rahlo premehka.

Takšne lastnosti omogočajo Punta, da zares zadovolji večino v uvodu naštetih možnih lastnikov oziroma voznikov. Je nezahteven, a ponuja veliko. Kdor ni ravno zagrižen ljubitelj vožnje, mu ta ne bo predstavljala napora, kdor ljubi stik s cesto, bo s Puntom lahko ujel veliko užitka polnih, menjajočih se ovinkov. Dobro vodena kolesa omogočajo tudi zelo športno vožnjo brez pretiranih nagibanj karoserije, odlični občutek na zavori pa bo še dodatno začnil morebitno dinamično vožnjo po črni zaviti kači. Le pri učinkovitosti zavor ni presenečenj: Puntova zavorna pot je le povprečna.

Kaj pa pravi pogon? Se zmrdujete nad motorjem, ker je le 1,3-litrski dizel? Ne prehitevajte z zaključki, preden ne poskusite - ali pa verjemite nam! Ja, že res, da »gre« takšen Punto »le« 170 kilometrov na uro, ampak zgodba o ►►

