

# Viva Italia!

Nekaj je treba priznati: v dobrih desetih letih svojega obstoja je Punto nedvomno postal simbol Italije. Vsaj v svetu avtomobilizma povsem običajnih ljudi.

Besedilo **Matevž Korošec**  
Foto **Aleš Pavletič**

Časi, v katerih je Fiat Punto gradil svoj uspeh in na nekaterih trgih celo vladal, za večino preostalih avtomobilov, narejenih v Italiji, niso bili posebno uspešni. Toda Punto je kljub temu vztrajal! Mnoge, tako mlajše kot starejše, je navduševal že z obliko. Naj spomnimo: Punto je bil prvi in do tega trenutka tudi edini avtomobil, ki se je v trivratni različici bahal s športno, v petvratni pa z očitno družinsko obliko. In če se bo komu ta malenkost morda zdela precej nepomembna, ne pozabimo, da ljudje še vedno kupujemo predvsem z očmi. Pa to ne velja le za avtomobile. Jasno je, da ob tem ne smemo pozabiti tudi na nekatere druge značilnosti, ki so Punta postavljale pred tekmece. Gre predvsem za prostorno notranjost petvratne različice in velik prtljajnik, ki v svojem razredu še danes sodi med večje, ne nazadnje pa je Punto veliko svojih kupcev pridobil tudi s ceno, ki je vedno veljala za sprejemljivo. Toda ali novi oziroma, če želite, prenovljeni Punto v sebi še vedno skriva vse te adute?

Če se najprej posvetimo obliki, je odgovor precej begajoč. Razglabljanje o lepoti je sicer hudičeva stvar, toda očitno germanškega nosu, ki smo ga v precej enaki podobni nekoč že lahko videli pri enem izmed Puntovih največjih tekmecev, nikakor ne moremo spregledati. Pa v tem ni pravzaprav nič slabega, le tistemu, kar smo nekoč pri avtomobilih s Apeninskega polotoka najbolj cenili, se Punto čedalje bolj izmika. Notranjosti v grobem niso spreminjali. Lotili so se le materialov in barv, kar pomeni, da so ti zdaj na otip kakovostnejši, predvsem pa odtenki bolj poudarjeni. So pa potniško kabino zato obogatili z opremo, ki je za ta avtomobilski razred že skoraj nedojemljivo bogata. ABS, varnostne blazine, avtoradio s CD-predvajalnikom in šestimi zvočniki, potovalni računalnik, električni







1. Gledano prostorninsko, je ta motor Puntu že ves čas manjkal. 2. Prtljažnik še vedno sodi med večje v svojem razredu. 3. Tako kot zunanost tudi notranost v grobem ni doživela večjih sprememb. Je pa zato občutno bogatejša oprema. 4. Merilniki so postali bogatejši za večopravilni zaslon iz tekočih kristalov. 5. Večja žarometna in posledično boljše svetilnost.

pomik stekel spredaj in zunanjih ogledal, meglenke, merilnik zunanje temperature, daljinsko centralno zaklepanje ter - pozor - dvokanalna klimatska naprava, vse to je vključeno že kar v paket opreme Emotion. In s tem seznama opreme se ni konec. Tudi tipalo za dež si je mogoče omisliti, in sicer za povsem spodobnih 27.400 tolarjev. Je pa res, da kljub štiristopenjski nastavitvi občutljivosti svojega dela ne opravlja najbolje. Podobno grajo bi lahko pripisali avtoradiu, ki je nameščen na dokaj neprimernem mestu, predvsem pa ima odločno premajhna stikala, da bi ga z veseljem uporabljati. Še toliko bolj vas lahko razjezi ponoči njegov zaslon, saj je zaradi preslabotne osvetlitve skorajda neuporaben.

Je namreč edini, ki se ne odziva na nastavitve osvetljenosti instrumentov. Tudi sicer pa moramo ugotoviti, da se s to »težavo« Fiatovi strokovnjaki niso posebej ubadali. Zaslon potovalnega računalnika in klimatske naprave sta, na primer, precej močnejše osvetljena od merilnikov in preostalih za vožnjo pomembnih elementov v notranjosti. Takšnih malenkosti je v Puntu še kar nekaj. Izpis zelenih podatkov iz sicer zelo bogato založenega potovalnega računalnika je že ena. Preden boste prebrali iskani podatek, bo najprej za krajši čas začel izmenično utripati izpis izbranega menija in nato še podatek. To pa ni zgolj moteče, ampak tudi nevarno, saj voznik pozornost s ceste zaradi tega usmeri na za-

slon. Marsikomu lahko nekaj nevesčnosti povzročita tudi zunanji vzvratni ogledali, ki sta sicer izrazito športnega videza, toda zato zajameta toliko manjšo sliko. Ob vsem tem najbrž ni odveč še opozorilo za manjše voznike, predvsem pa voznice. Volanski obroč je brez dvoma pohvalno, žal pa tega ne moremo zapisati tudi za zajetno plastično zaščito volanskega drogu, ki lahko, ko sedež pomaknete preblizu volana, začne neprijetno tiščati v noge. Ampak, da ne bomo samo grajali. Puntu je s prenovitvijo dobil nekaj, kar smo do tega trenutka lahko le pogrešali. Nov bencinski motor, ki že s prostornino v celoti opravičuje bivanje v njegovem nosu. Natanko 1368 kubičnih

centimetrov, zaokroženih na 1,4 litra, je seveda tistih, po katerih kupci avtomobilov iz tega razreda najraje sežejo. In če k temu prištejemo še 95 »konjičev« in 128 Nm navora, potem hitro postane jasno, da se Fiatovemu novincu ob bok lahko postavi le malo neposrednih tekmecev. Tovarna objavlja veliko, saj naj bi Puntu s tem motorjem od 0 do 100 kilometrov na uro pospešil v manj kot 10 sekundah in dosegel največjo hitrost skoraj 180 kilometrov na uro. To nam na meritvah sicer ni uspelo doseči, toda kljub temu moramo priznati, da motorček še zdaleč ne deluje podhranjeno. Na ukaze s stopalke za plin se odziva hitro in zdravo, med prehitevanji pospešuje dovolj suvereno, nekaj tudi po zaslugi spodobno preraču-

nanega menjalnika. In če k temu prištejemo še zmerno porabo, ki celo ob priganjanjih ne preseže desetih litrov na 100 prevoženih kilometrov, potem res ni razloga, da ta motor ne bi postal najbolj iskan v Puntu. Zlasti v tako družinskem, kot je bil testni. Bolj skrb zbujajoč pa je podatek o zavorni poti, saj 45 metrov od hitrosti 100 km/h do popolne zaustavitve nikakor ni malo. Toda vse to je očitno davek, ki ga plačuje zasnova avtomobila. Novejši tekmeči imajo namreč danes namesto 14-palčnih tudi že 15- in celo 16-palčna platišča, kar pomeni, da je nanje mogoče namestiti tudi zavore nekoliko večjega premera. In če k temu dodamo, da je Puntu spredaj opremljen s koluti, zadaj pa z bobni, potem zasnova razdalja, kljub dodatku ABS in EBD, veliko krajša preprosto ne more biti. Toda na prenovljenega Punta je treba pogledati tudi z drugimi očmi: v primerjavi s tekmeči je še vedno zelo prostoren, njegov prtljažnik v tem avtomobilskem razredu ni le med največjimi, ampak je tudi povečljiv in ne nazadnje, vožnja v njem je - tudi zaradi novega motorja in neverjetno bogate opreme - še vedno zelo prijetna. In če ga gledamo s temi očmi, potem zanj še vedno velja: Viva Italia! ■



**CENA:** [Avto Triglav]  
**OSNOVNI MODEL:** 2.810.000 SIT  
**TESTNO VOZILO:** 2.910.000 SIT

**Moč:** 70 kW (95 KM)  
**Pospešek:** 11,1 s  
**Največja hitrost:** 178 km/h  
**Povpr. poraba:** 8,2 l/100 km

**NAŠE MERITVE**

**Vozne lastnosti**

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,1
402 m z mesta:	18,6
1000 m z mesta:	33,3
Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	13,8
80-120 km/h (V.):	21,8

**Največja hitrost** 178 km/h (IV. prestava)

**Poraba goriva l/100 km**

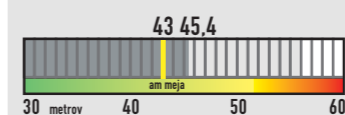
najmanjše povprečje	7,2
največje povprečje	9,1
skupno testno povprečje	8,2



**Trušč v notranjosti dB**

Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	62	61	60
90 km/h	68	65	64
130 km/h	72	71	69
Prosti tek			40

**Zavorna pot** od 100 km/h: (AM meja 43 m) 45,4 m



**Napake med testom** - brez napak

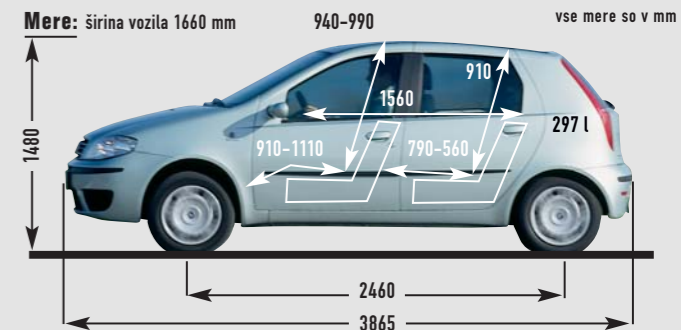
**ocena**

Zunanost (15)	11	To je sicer odvisno od okusa, toda »novi« Puntu je oblikovno še bližje germanskemu slogu oblikovanja.
Notranost (140)	106	Prostor je enako velik kot v predhodniku, toda materiali so kakovostnejši in oprema bogatejša.
Motor, menjalnik (40)	31	Končno! Ta motor smo pogrešali že od vsega začetka, pa čeprav zmore manj kot objublja v tovarni.
Vozne lastnosti (95)	70	Lega in vodljivost sta ostali nespremenjeni in se v celoti skladata z namembnostjo petratnega Punta.
Zmogljivosti (35)	20	Na papirju motor objublja precej več kot v praksi. Je pa kljub temu vedno dovolj poskočen.
Varnost (45)	23	Da je zasnova v grobem stara že polnih deset let, brez dvoma dokazuje tudi nerazumno dolga zavorna pot.
Gospodarnost (50)	38	Garancija in poraba goriva si zaslužita visoke ocene, kar pa ne velja za ceno, čeprav je oprema zelo bogata.

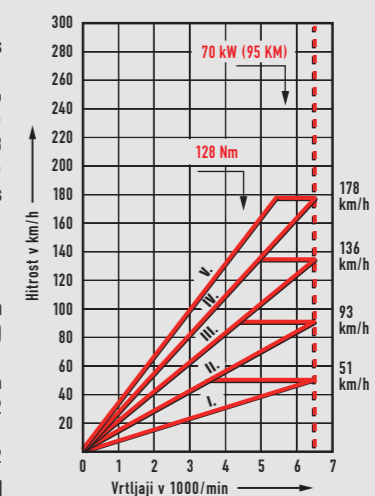
**Skupaj** 299

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

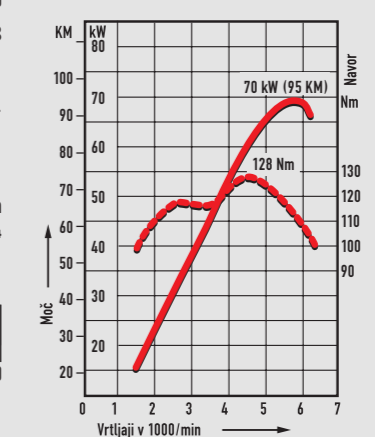
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1, 181-240 = 2, 241-300 = 3, 301-360 = 4, 361-420 = 5



**Diagram menjalnika:**



**Diagram motorja:**



**TEHNIČNI PODATKI**

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1368 cm<sup>3</sup> - največja moč 70 kW (95 KM) pri 5800/min - največji navor 128 Nm pri 4500/min.  
**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume Continental ContiEcoContact  
**Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste - rajdni krog 10,5 m - posoda za gorivo 49 l.  
**Mase:** prazno vozilo 960 kg - dovoljena skupna masa 1470 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg.  
**Zmogljivosti:** največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - poraba goriva (ECE) 7,8/5,1/6,1 l/100 km.

**Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 L):**  
1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (68,5 l)

**Užitek v vožnji:**

☺☺☺☺☺  
Bogata oprema in soliden motorček? Ni kaj, pomanjkanje udobja temu Puntu ne moremo očitati, ampak ob tem vseeno ne gre spregledati, da želi biti predvsem družinski avto.

**HVALIMO IN GRAJAMO**

- ▲ bogata oprema
- ▲ kakovostnejši materiali v notranjosti
- ▲ motor (zapolnjevanje praznine)
- ▲ dovolj velik in povečljiv prtljažnik
- ▲ izpisovanje radijskih sporočil RDS na zaslonu poleg merilnikov
- ▼ plastičen pokrov volanskega droga lahko žuli v noge
- ▼ premajhni zunanji ogledali
- ▼ način izpisovanja podatkov potovalnega računalnika
- ▼ neenaka osvetlitev merilnikov in instrumentov
- ▼ povprečna kakovost nekaterih materialov v notranjosti
- ▼ odpiranje posode za gorivo in prtljažnih vrat s ključem