

KRATEK TEST - FIAT PUNTO 1.9 JTD ELX

Punto



# Kdo osvaja?

Prodajne vrhove v Sloveniji še vedno, če nam je všeč ali ne, osvajajo pretežno avtomobili nižjega razreda. Recimo Fiat Punto. Pa saj tudi drugod po Evropi ni bistveno drugače.

Morda prvi pogled na novi Punto vara; je sicer bistveno drugačen od prejšnjega, a mu je kljub temu podoben. Tehnika pod kožo in daljši preskus pokažejo drugo sliko: novi Punto je vreden pridevnika »novi«.

Ni idealen. Tudi če izvzamem osebna merila, mu lahko naštejemo nekaj zamer. Na primer potovalni računalnik: malo podatkov, poraba v le Italijanom domačih enotah (kilometrov na liter). Potem ročica utripalk: včasih zastane v vmesnem položaju. Ali pa gumbi za pomik šip: v Fiatih še nikoli niso bili na sredinskem delu armaturne plošče, zdaj pa so. Pa pokrov posode za gorivo: spet ga je mogoče odpreti le s ključem.

To pa je povečini vse.

Prav, morda bi h kratici ELX, ki označuje dokaj bogat paket opreme, lahko sodil tudi žep na hrbtišču voznikovega sedeža in

morda bi lahko bil predal pred sovoznikom osvetljen.

Pa vendar so to le malenkosti. Prijaznost avtomobila se meri drugje: pri prostornih se-



V ovinek: prijetni občutki, brez težav

dežih, pri počutju za volanskim obročem in pri občutku v vožnji. Punto je v vseh treh točkah v vrhu med konkurenti. Izmerjeni centimetri kažejo, da mu je znotraj težko kateri kos, sedenje za volanskim obročem ni utrujajoče in vožnja je prijetna. Nekaj seveda tudi po zaslugi mehanike.

Zdaj se med seboj razlikujeta. Tale s petimi vrati je v primerjavi s trivratnim drugačen tudi spredaj, sicer le po režah na odbijaču, a dovolj, da ga prepoznate. Bistvena razlika je na boku (vrata) in na zadku, ki je nekoliko daljši, da je v prtljažniku več prostora. Tega je od skoraj 300 litrov naprej, pa primerjajte.

Prijaznost avtomobila se meri drugje.

Še vedno so najizrazitejši del Punta povsem na rob karoserije postavljena zadnja kolesa in zanimive prednje luči, čeprav so izvirne tudi zadnje, čez katere gre eden od karoserijskih robov. Vsekakor je Punto nekaj pridobil pri zunanosti, še bolj pa to velja za



**Motor: sodoben, prožen in varčen turbodizel**



**Detajl: karoserijske linije se zaključujejo na zadnjih lučeh**

zvočna izolacija notranjosti. V vožnji je največja vrlina tega motorja njegova prožnost, saj odlično vleče že od prostega teka in potem enakomerno čez celotno delovno območje, je pa res, da smo že vozili dizle, ki so se raje vrteli proti 5000 vrtljajem v minuti kot tale. No, prav Punto na merilniku vrtljajev nima rdečega polja, in čeprav to polje sega do številke 7000, je 4500 zgornja meja, do katere smo ga priganjali na meritvah. Se je pa izkazalo, da je vrtenje nad 4000 vrtljaji v minuti brez smisla, saj Punto JTD dosega zanemarljivo slabše zmogljivosti pri vožnji v srednjem območju vrtljajev, ker je turbodizel dovolj prožen. Za takšen značaj gre najbrž kriviti dvoventilsko tehniko v glavi, nastavitev turbinskega polnilnika in princip vbrizga s skupnim vodom.

Zelo dobro se je spet odrezal tudi menjalnik, ki sicer ni najbolj natančen, ampak je lahko dirkaško hiter, če tako želite, in prve tri prestave so odlično izračunane glede na krivulji navora in moči motorja. K četrti in peti prestavi nimamo pripomb, če je avtomobil prazen, ko pa je obremenjen, prehitro opešata; lahko bi bili za spoznanje krajši.

Edina šibka točka mehanike so zavore, ki se v izmerjenih metrih pri močnem zaviranju niso najbolje izkazale (nekaj sicer lahko pripišemo zimskim gumam, ki vselej nekoliko podaljšajo zavorno pot), dajejo pa dober občutek na stopalki pri normalnih zaviranjih. Vse dvome je še enkrat razblinil električni dvostopenjski servovoln, ki s svojo natančnostjo, neposrednostjo in trdoto omogoča športno vožnjo v ovinke, v drugi, bolj ojačani stopnji pa dovoljuje mestne ali druge manevre brez fizičnih naporov. Zelo dobro se z nekaj večjo težo nosu (turbodizel) kosa tudi podvozje, ki ne daje vtisa prevelike trdote in v ovinkih ne dopušča pretirane nagiba karoserije.

Nedvomno torej osvaja Punto. Videti je, da težko nalogo - ugajati umirjenim in živahnim, športno navdihnjnim in družinskim, damam in gospodom, tehnično podkovanim in le uporabnikom avtomobila - z lahkoto obvladuje. To pa, verjemite, ni lahko.

Vinko Kernc

## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib 82,0 x 90,4 mm - gibna prostornina 1910 cm<sup>3</sup> - kompresija 18,5 : 1 - največja moč 59 kW (80 KM) pri 3000/min - največji navor 196 Nm pri 1500/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda, elektronsko vodena črpalka - turbinski polnilnik na izpušne pline (IHI RHF3), hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 4,0 l - oksidacijski katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,909; II. 2,238; III. 1,444; IV. 1,029; V. 0,767; vzvratna 3,909 - diferencial 2,850 - gume 185/60 R 14 T (Continental ContiWinterContact)

**Voz in obese:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, dvojna vzdolžna vodila, vijake v zmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, električni dvostopenjski servo (Dualdrive)

**Mere, zunanje:** dolžina 3835 mm - širina 1660 mm - višina 1480 mm - medosna razdalja 2460 mm - kolotek spredaj 1398 mm, zadaj 1392 mm - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1560 mm - širina 1360/1370 mm - višina 930-1000/910 mm - vzdolžnica 910-1120/780-570 mm - prtljažnik (normno) 297-1080 l - posoda za gorivo 49 l

**Mase:** vozilo 1055 kg - dovoljena skupna masa 1565 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1100 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg  
**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,2 s - poraba goriva (ECE) 6,6/4,0/4,9 l na 100 km (plinsko olje)

### NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0 - 60 km/h:	5,4 s	hitrosti:	
0 - 80 km/h:	9,0 s	kazalec na: resnično:	
0 - 100 km/h:	13,7 s	60	57,6 km/h
0 - 120 km/h:	21,6 s	80	75,3 km/h
0 - 140 km/h:	31,2 s	100	95,3 km/h
1000 m z mesta:	35,4 s	120	113,3 km/h
	(145 km/h)	140	132,5 km/h

### Največja hitrost:

172 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 35,3 s (144 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.): 40,7 s (136 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 119,2 m  
od 100 km/h: 51,2 m

### Poraba goriva:

Testno povprečje 7,1 l/100km

Najmanjše povprečje 6,4 l/100km

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščne meritve
Prestava:	III. IV. V.	T = 12 °C
50 km/h	60 59 58	p = 1025 mbar
100 km/h	68 66 65	rel. vl. = 48 %
150 km/h	- 72 71	
Prosti tek	46	

### KONČNA OCENA

Fiat Punto JTD s petimi vrati je verjetno tehnično najbolj optimalna kombinacija tega modela; prostora je dovolj, dostop je zelo dober, motor zna biti zelo varčen in je v vožnji nezahteven. Na koncu se vse skupaj ustavi le pri ceni, ki pa, upoštevajoč vse dodatke, ni pretirana. Le Slovenci najbrž nismo ravno tiste vrste, ki bi odšteli več denarja za tehniko.

- |                                                               |                                                                         |
|---------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| <input checked="" type="checkbox"/> videz                     | <input checked="" type="checkbox"/> cenena plastika na volanskem obroču |
| <input checked="" type="checkbox"/> prostornost, dostop       | <input checked="" type="checkbox"/> postavitev gumbov za pomik šip      |
| <input checked="" type="checkbox"/> zelo tiha notranjost      | <input checked="" type="checkbox"/> odpiranje posode za gorivo          |
| <input checked="" type="checkbox"/> motor, prožnost           | <input checked="" type="checkbox"/> predolgi 4. in 5. prestava          |
| <input checked="" type="checkbox"/> menjalnik                 |                                                                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> prostor za drobnarije     |                                                                         |
| <input checked="" type="checkbox"/> vodljivost, lega na cesti |                                                                         |

**CENA: 2.776.641 SIT (Avto Triglav)**