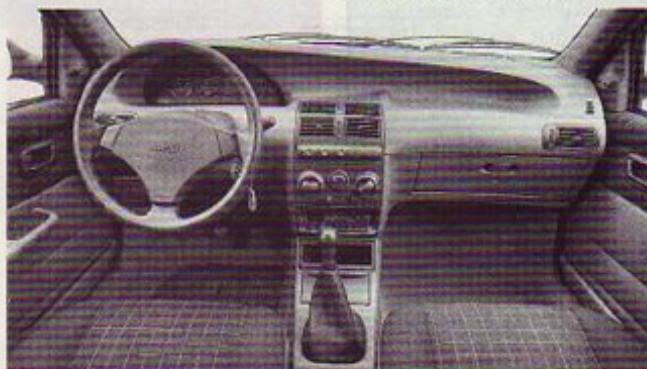


## Fiat punto 55 6 speed

# IN V ČEM JE SMISEL?

Močno sumim, da bo moj oče kmalu iznašel postopek, kako brez izgub spremeniti maso v energijo in to spet nazaj v maso. Energijo namreč lahko z lahkoto prenašate tudi na velike razdalje brez večjih težav, on pa sovraži vse, kar je povezano s primitivnim načinom prevažanja. Do takrat, ko bo objavil iznajdbo, se še vedno vozi z avtomobilom in na vse pretege hvali tistega, ki je iznašel samodejni menjalnik.



Sodobna oblika, cenen material: armaturna plošča

O jaz pa ne, kako sva si različna! Jaz mislim, da mora imeti avtomobil ročni menjalnik. No, kakšni šest- ali osernovaljni limuzini

z več kot dvesto kilovati se avtomatika poda enako lepo, kot liviran voznik in črna barva. Tistem avtomobilom pa, ki zavzemajo devet-indevetdesetodstotni delež prodaje, ne, tistem pa ne.

Vidite, kako različna so lahko mnenja!

Pustimo razglabljanje o tem, komu je punto 6 speed namenjen! Prepričan sem, da kupce ima, in to je dovolj. Bolj zanimivo je odgovoriti na vprašanje iz naslova. Vsak, ampak prav vsak, ki sem mu povedal, da ima punto 6 speed pač šest prestav, mi je postavil natanko takšno vprašanje. Ja, in v čem je smisel?

Punto 6 speed je na voljo le kot punto 55 6 speed. Številka 55 pomeni najšibkejši, 1,1-litrski, a sodoben motor generacije fire s



40 kilovati največje moči. Čeprav se ne ponaša z večtočkovnim vbrizgom ali štiriventilsko tehniko, se z lahkoto zavrti do znamke 6200 na merilniku vrtljajev, kjer elektronika prekine vžig. Za svojo nazivno moč je presenetljivo poskočen, pri zmerni vožnji pa se oddolži z ma-

jno porabo bencina. Vzrok, da so menjalnik s šestimi prestavami namenili najšibkejši različici, je verjetno v ceni, prostoru in navoru. Zunanje mere menjalnika so namreč enake kot pri petstopenjskem, kar pomeni, da ima manjše oziroma tanjše zobnike. Tanjši zobniki seveda ne prenesejo takšnih obremenitev (navora) kot debelejši. Lahko bi jih, če bi zanje namenili kakovostnejši material. Ampak ta je opazno dražja. Že tako je maloserijska izdelava (šeststopenjskega menjalnika) dražja, pa še več sestavnih delov je v njem, kar zade-

*Vsak, ki sem mu povedal,  
da ima punto 6 speed pač šest prestav,  
mi je postavil natanko takšno vprašanje.*



vo spet podraži. Dodatnega stroška z dražjim materialom si torej (za zsj) pri Fiatu niso mogli privoščiti. In tako je krog sklenjen.

Zadnji del imena, 6 speed, pomeni tudi opremo. Izključno triravnati punto, kar se njegovemu značaju vsekakor poda, je dokaj bogato opremljen: elektrika streže osrednji ključavnici in šipama v vratih, pri voznikovemu sedežu sta nastavljivi tudi njegova višina in usločenost naslonjala, tudi volanski obroč je višinsko nastavljiv, zunanjí ogledali sta (ročno) nastavljivi, odbijača sta v barvi karoserije, gume so štirinajstcolske, vsaka od šip žarometov skriva par parabol, zadnja klop je deljiva po tretjini, zadnji šipi se odpirata bočno navzven, k merilnikom spada tudi merilnik vrtljajev in nad notranjim

ogledalom je (digitalna) ura. Videz dopoljujejo še (ročna) sončna streha, megljenki v prednjem odbijaču (oboje za doplačilo) in kolesni pokrov, v katerih vzorcu z le malce domišljije opazite obliko punta.

Z vso to opremo, ali pa brez

nje, je punto 55 6 speed še vedno - punto. Za koga žal, za drugega k sreči. Volan ni servoovojačan in razvajeni se mora spet navaditi, kot so učili v avtošoli in kot je prav: vrteti volanski obroč takrat, ko se avtomobil vsaj malo premika. Če

to obvladate, težav ni. Armaturna plošča je še vedno (preveč) plastična ter s stikaloma varnostnih utripalk za volanskim obročem (ki ima tudi podnevi nevidno kontrolno lučko) in sedeži ter notranje obloge so v kombinaciji (cenenega,





**Poskočen, a pri priganjanju požrešen: motor**



**Delno in v celoti povečljiv:  
prtlijažnik**

a preprostega za čiščenje) sivega skaja in (prijetnega na pogled in otip) temno modrega tekstila z barvnimi črtami. Greje je hitro, zračenje pa po zaslugu veliko rež, pa tudi sončne strehe in zadnjih bočnih šip učinkovito. Sopotnik še vedno nima ročaja na stropu, pedala so neprimerno nameščena za tehniko prsti-peta in zadnji brisalnik veliko bolje opravlja svoje delo kot prednja. Zaradi svojih zunanjih mer je primeren za mestno vožnjo, zaradi majhnega rajdnega kroga za tesno obračanje in zaradi izjemne notranje prostornosti tudi za manjšo družino.

*Z vso to opremo, ali pa brez nje,  
je punto 55 6 speed še vedno - punto.*

Večina njenih članov pa gotovo ne bi bila zadovoljna z divjo vožnjo, ki jo (tudi) punto 6 speed zmora. Lega na cesti je sicer zelo dobra, vendar ker moč motorja ni velika, se ovinkov lahko lotite tudi drugače: če prednji del sili iz ovinka, sa trenutek odvzamete plin, zadek nekoliko zdrsne in ko že v naslednjem trenutku spet pohodite plin, je punto na dobrni poti, da varno izpelje ovinek. Vedeti je treba le, da je takšna igra mogoča le takrat, ko je hitrost v ovinku (razmeroma) velika, ko so razmere na tleh prave (ne preveč idealne) in ko je voznik tega več. Šeststopenjski menjalnik pa je pri tem lahko v pomoč.

Kako pa tole gre? No, prestavna shema ima seveda obliko dvojne črke H (šesta prestava je nasproti pete), za vzvratno pa je treba ročico nekoliko potopiti. Šesta prestava ni varčna, saj je njen prestavno razmerje zelo podobno peti prestavi pri petstopenjskem menjalniku; največja hitrost enaka kot pri punktu 55 s petstopenjskim menjalnikom, pa tudi pospeški niso bistveno boljši, saj tisto, kar pridobi z eno prestavo, izgubi med pretikanjem. Res pa je, da je menjalnik zelo hiter, zelo me-

doseže v šesti prestavi. Preostalih pet prestav je enakomerno razmeščenih pod šesto prestavo, zato so opazno kraje, punto 6 speed pa je tako bolj poskočen in motor navidezno bolj prožen. Oboje je pri mukotrpni mestni vožnji nadvse dobrodošlo, koristno pa tudi na daljših klancih, ko laže in bolje izkorisčajo motorni navor. Prav tam se najbolje opazi, da je še največja razlika med peto in šesto prestavo, čeprav kratka prva prestava le ni tako kratka, kot bi pri šestih prestavah, tej motorni moči in tem razponu hitrosti lahko pričakovali. Kljub temu, da ima punto 6 speed eno prestavo več, ima motor še vedno le 40 kilovatov, torej je tudi največja hitrost enaka kot pri punktu 55 s petstopenjskim menjalnikom, pa tudi pospeški niso bistveno boljši, saj tisto, kar pridobi z eno prestavo, izgubi med pretikanjem. Res pa je,



*Kako pa tole gre?*

hak, dovolj natančen, le gibi ročice so za boljši občutek nekoliko dolgi. Že kar vidim mladce, ki z žago v roki krajajo prestavno ročico! Kaj korkoli že je, prestavljanja je pri tem puntu več, občutek je športen tudi zato, ker število vrtljajev motorja hitreje narašča in vožnja je v vsem območju hitrosti lahko zelo živahnja. Smisel pa ni ne v manjši porabi bencina, ne v boljših zmogljivostih.

In v čem, pravite, je torej smisel? Zabava, dragi moji. Le zabava. Za nekatere, predvsem mlajše, čisti zadetek v polno. Tudi občutek nekaj velja, mar ne?

VINKO KERN

Foto: MATEJ DRUŽNIK

*Že kar vidim mladce,  
ki z žago v roki krajajo prestavno ročico!*



# Fiat punto 55 6 speed

## Tehnični podatki

**Motor:** 3-vratni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, predno - vrtina in gib 70,0 x 72,0 mm - gibna prostornina 1108 kubikov - kompresija 9,6:1 - največja moč 40 kW (55 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,2 m/s - specifična moč 36,1 kW/liter (49,6 KM/liter) - največji novit 85 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmica gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - glava iz luke kovine - elektronski enotičkovni vbrizig in elektronski vžig (IAW) - vodno hlajenje 4,6 litra - motorno olje 3,6 litra - akumulator 12 V, 32 Ah - alternator 65 A - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka 6 stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,545; II: 2,157; III: 1,480; IV: 1,121; V: 0,902; VI: 0,744; vzdutina 3,818; diferencial 4,923; plastična 5,008 x 14 - gume 165/60 TR 14 (Michelin MXT), kotačni obseg 1,67 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 22,6 km/h, v VI. prestavi 27,4 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija, spredaj in zadaj s pomožnimi okvirji - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna predno vodila, stabilizator zadaj posamične obese, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, leteškoški blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehansko ročno zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo in s spremenljivim prenosom, 4,4 vrtljada od ene do druge skrajne točke.

**Mere, zunanj:** dolžina 3770 mm - širina 1625 mm - višina 1540 mm - medenosna razdalja 2450 mm - kololek spredaj 1369 mm, zadaj 1352 mm - najmanjša razdalja od tal 150 mm - radij krog 9,7 m - **notranje:** dolžina (od armature pličice do zadnjega naslonjalja) 1570 mm - širina (komoci) spredaj 1380 mm, zadaj 1380 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870 - 900 mm, zadaj 920 mm - vzdolžnica prednji sedež 910 - 1090 mm, zadnja klop 840 - 630 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtičnik (normino) 275/1080 l - posoda za gorivo 47 l

**Teža:** prazno vozilo 865 kg - dovoljena skupna teža 1315 kg - dovoljeno težo pritrdilice z zavoro 900 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti:** (tovarna): največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h: 16,0 s - poraba goriva (ECE) 5,0/6,9/7,0 nosavinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
154 km/h [VI. prestava]

## Pospeški:

0-60 km/h: 6,2 s  
0-80 km/h: 10,3 s  
0-100 km/h: 16,2 s  
0-120 km/h: 26,3 s  
1000 m z mesta:  
36,6 s (133 km/h)

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (V):  
39,2 s (130 km/h)  
1000 m od 40 km/h (VI.):  
43,0 s (120 km/h)

## Zavorna pot:

od 100 km/h: 48,2 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

### kazalec na resnično

60	53,5 km/h
80	73,4 km/h
100	93,1 km/h
120	113,5 km/h

## Trušč v notranjosti (dB): prestava III IV V VI

50 km/h	64	61	59	59
100 km/h	-	70	68	67
150 km/h	-	-	75	74
prosti tek			45	

## Poraba goriva:

Testno povprečje  
8,5 litra/100 km

## Cena

20.640.000 ITL  
(Avto Makar d.o.o.)

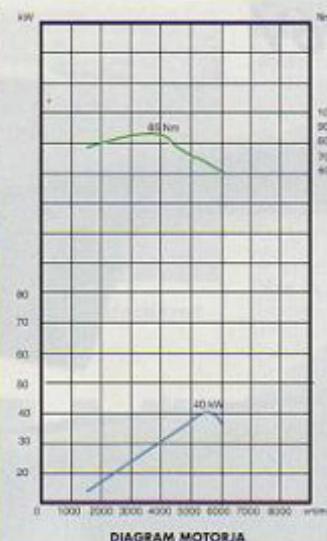


DIAGRAM MOTORJA

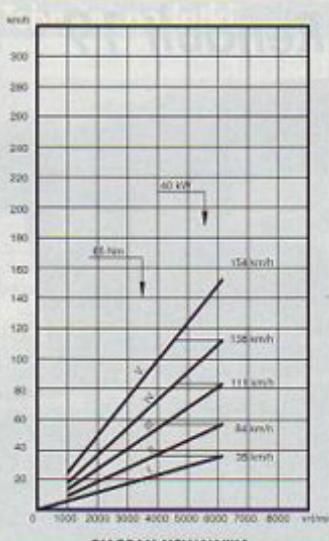


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- Menjalnik
- Notranja prostornost
- Lega na cesti
- Zračenje
- Občutek med vožnjo

## Grajamo

- Materiali v notranjosti
- Namestitev stikala varnostnih utripalk
- Prednja brisalnika
- Ni stropnega ročaja za sopotnika

## Iz oči v oči

Tam, kjer je začel uno, prav tako uspešno nadaljuje punto. Fiatu moramo priznati, da ima pri izdelavi majhnih avtomobilov res srečno roko, ki se ji pridružita znanje in tradicija, uspešno združena z vsečno in svežo obliko. In če k temu dodamo še skrb za varnost, glede na velikosti avtomobila prostorno notranjost, kjer je vse, kar voznik potrebuje na svojem mestu, punto zasluži v zvezek majhnega zapeljivca.

Tjaša Snrekar

Testni punto je simpatične zlate barve, ki se mu zelo poda. Iaska tudi z dobro izdelavo, za fiata nadgovrnčno, in s tistim kar je pri Fiatu najcenejše in hkrati najkakovostenjše - spoločno tehnologijo. Šest prestav v menjalniku in zabava z njimi se ni bilo nikoli bolj dostopnih kot v puntovem primeru.

Andrej Supé