

Vzporedni test

Fiat punto 75 SX in punto GT

Meje padajo: v politiki, v kulturi, v gospodarstvu. Pretok informacij je nezadržen. Kdor kupuje, večidel ve, kaj hoče. In kaj lahko dobi. In kje. In za kakšen denar. Le dobra reklama, bleščeča embalaža in tradicija niso dovolj. Kupec danes zahteva še kaj več.



Tradicija, na primer, je lahko tudi nehvaležna. Površna izdelava je od Fiata odgnala marsikaterega kupca in ga tako zrinila s prvega mesta po prodanih avtomobilih na stari celini. Ampak tradicija je tudi dejstvo, da Fiat zna narediti majhen avtomobil in tega mu pač nihče ne more oporekat. Fiat punto je avtomobil, spodnjega razreda, ki kot že uno pred dobrim desetletjem navdušuje s svojo prostorno notranjostjo (vzdolžnica prednjega sedeža je med 910 in 1110 milimetri, zadnje klopi pa med 800 ter 610 milimetri). Ob tem prtljažni prostor ni prav nič prikrajšan, saj že v osnovi meri 275 litrov, "raztegljiv" pa je vse do 1080 litrov.

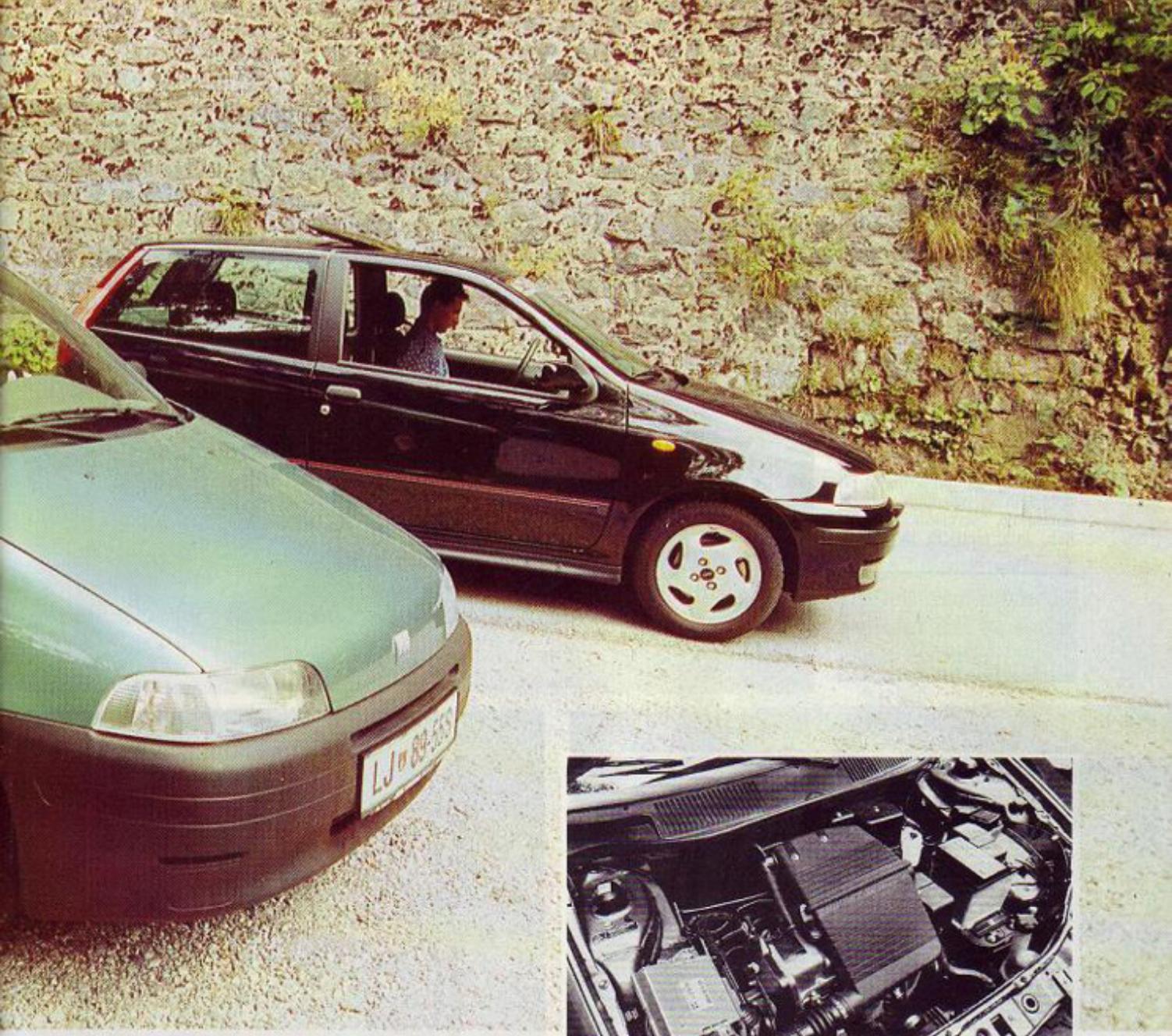
uporabne praznine. Pri testnih ptičih je bilo naslonjalo zadnje klopi deljivo po tretjini, kar je omogočalo še dve nadaljnji kombinaciji potniškega in prtljažnega prostora. Vrata na zadku so široka in se odpirajo povsem do odbijača. Odpreti jih je moč s ključem ali pa s potegom ročice pod vozniskim sedežem, za zapiranje pa je končno predviden plastičen

utor v notranji oblogi vrat. Hvaležna malenkost, ki smo jo pri Fiatu čakali pol desetletja!

Pestra ponudba motorjev je značilna tudi za punto. Preskusili smo različici s 75 ter 136 KM. Prvi je s svojimi 1242 kubiki največji motor generacije "fire" in tudi edini med njimi, ki je opremljen z večtočkovnim vbrizgom. To vrača že malce pozabljeno živahnost

manjšim Fiatovim motorjem, saj je njegova specifična moč skoraj 44 kW/liter prostornine (dobrih 60 KM/liter), kar skupaj z razmeroma velikim navrom in njegovo ugodno porazdelitvijo omogoča zmerne, živahne, pa tudi hitre vožnje. Način vožnje seveda vpliva na uporabo goriva, ki se lahko z normalnih sedmih dvigne tudi na deset litrov za sto kilometrov.

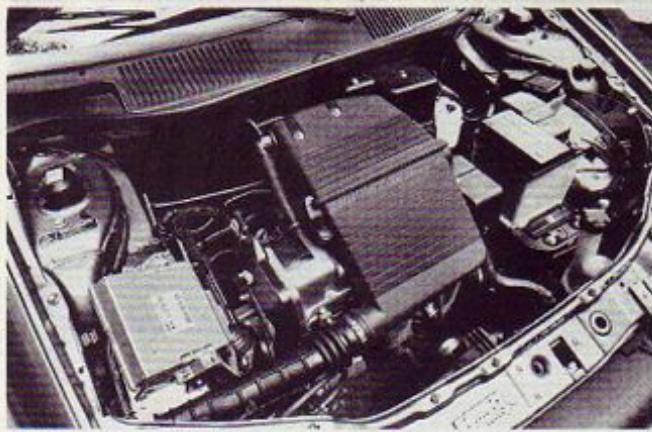
PUNTO D'IN



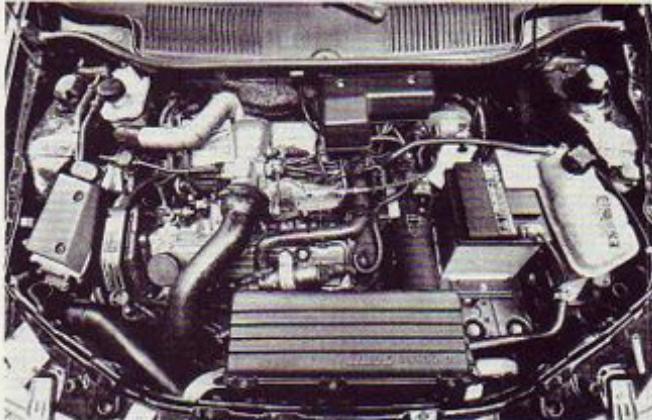
CONTRO

Pri tem puntu razveseljuje tudi tišji tek motorja v višjih režimih, kot smo bili od fiatov vajeni, pa menjalnik z mehkimi in natančnimi gibi ter kljub neservoovanemu volanu lahko volanski obroč. Tudi druga dela, ki jih opravlja voznik, so v puntu netežavna in nemoreča. Obvolanski ročici sta novi in brez nastavljivega prekinjalnika za prednje brisalnike,

a pripravno pri roki, prav tako kot oba gumba za trobljo na volanskem obroču. Nastavitev zračenja in gretja je preprosta in učinkovita s pomočjo treh vrtljivih gumbov sredi armaturne plošče, pod njimi pa je vzdvod za notranje kroženje zraka, s čimer se ne more pohvaliti vsak puntov tekmeč. No, tudi rez za pretok zraka je dovolj, da je klima v avtomobilu pogodu-



Motor (punto 75 SX): poskočen in varčen



Motor (punto GT): dirkaški in požrešen

Vzporedni test

potnikov. Pod asimetrično zavijanim zgornjim robom armaturne plošče so (pred voznikom, seveda) vsi potrebeni, dobro vidni in pregledni, merilniki z merilnikom vrtljajev vred (oprema SX) ter kontrolnimi lučmi, na voznikovih vratih oziroma na njenem naslonu pa sta še stikali za električni pomik šip ("SX"). Vse to daje vtis nemško-japonske ergonomiske izobiljenosti, kar je skupaj s kakovostno izdelavo puntu in Fiatu nasložno lahko le v prid.

Punto GT je pravi mali GT. Na zunaj ga prepozname po odbijačih in ogledalih v barvi karoserije, serijskih meglenkah, litih plastičnih in širokih

Hvaležna malenkost, ki smo jo pri Fiatu čakali pol desetletja!



Armatura plošča: v obeh primerih zelo podobna, pripravna in lična; volanski obroč z zračno blazino a tudi v punktu GT brez usnja

ter nizkih gumah na njih, le redkodko pa bo opazil za 10 milimetrov manjšo višino. Tudi znotraj je bogateje opremljen, saj oznaka GT pomeni poleg motorja tudi opremo. Ta obsega po višini nastavljiv volanski obroč, štiri zglavnike, usnje na prestavnici ročic, po višini in v lumbalnem delu nastavljiv voznikov sedež, ključavnico za predal pred sovoznikom, širše predale v vratih, električni pomik bočnih šip ter zunanjih ogledal ter daljinsko

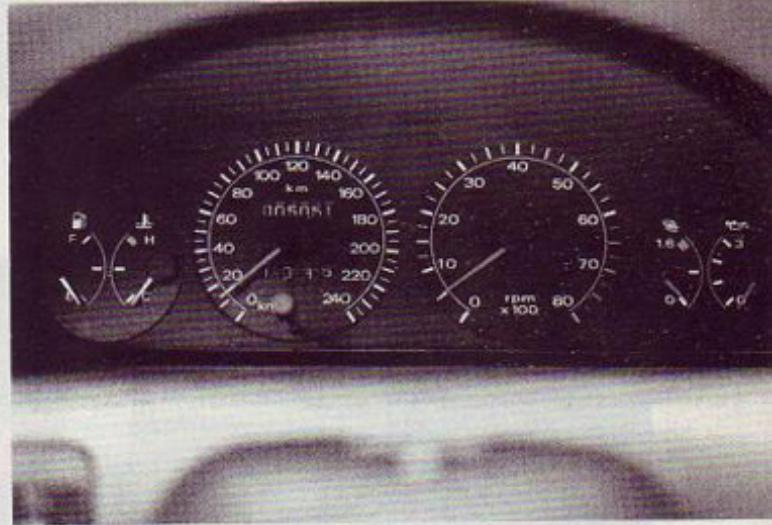
osrednjo ključavnico. V tem puntu GT so bili še kakovosten radijski sprejemnik, ki je tudi oblikovno del armaturne plošče, električno pomična sončna streha ter gumb za (tudi električno) nastavitev snopa žarometov. Bogatejši je tudi kokpit, ki vsebuje še merilnik tlaka v kompresorju in merilnik tlaka olja v motorju. Seveda je punto GT na voljo le s tremi vrati, zadnji bočni šipi pa se v zadnjem delu odpirata navzven.





ležna "turbo luknja" opazna do 2500 motornih vrtljajev. Potem turbineski polnilnik "prime" in pri polnem plinu je punto GT skoraj dirkalnik. Zaradi takšnih zmogljivosti je podvozje trše od drugih puntov, pa vseeno malenkostno premeklo. Tudi sedeži ne ustrezajo značaju avtomobila, saj so premalo bočno oprijemljivi in nasploh premalo športni. Ampak s tem punktom se da prav nesramno hitro voziti, bodisi na avtomobilskih cestah, kjer zlahtka drži smer, bodisi na močno ovinkastem cestišču, kjer se zaradi svoje majhne dolžine počuti "kot doma". Komur

Potem turbineski polnilnik "prime" in pri polnem plinu je punto GT skoraj dirkalnik.



Merilniki (punto GT): popolni in pregledni tudi, ko je volanski obroč povsem spuščen

Motor je 1,4-litrski s turbineskim polnilnikom, znan že iz modela uno turbo, a z večjim polnilnikom in dodelanimi zgorevalnimi komorami. Turbineski polnilnik je znamke Garrett in stlači zrak na nadtlak 1,3 bara, preget stlačen zrak pa se nato hlađi v hladilniku (intercooler). Zaradi večjih obremenitev ima tudi motorno olje svoj hladilnik, tako pripravljen motor pa zmore pri le dveh ventilih na valj malenkost manj kot 100 KM/liter prostornine. Čudeža ni, zato je nehva-

uspe motorne vrtljaje držati nad vrednostjo 3000 na merilniku, zelo hitro premikati prestavno ročico (menjalnik takšne gibe dovoljuje, ni pa pohvalno mehak) in obvladovati nos vozila pri pospeševanju in zadek pri zavirjanju v ovinku, ta bo v punktu GT našel izjemno zabavno, a (bencinsko) žejno igračo. Pri normalni vožnji je poraba res v okviru tovarniško deklarirane, ampak takšna vožnja je skoraj nemogoča, saj motor kar sili k priganjanju. Strezni še izračunana pora-

Vzporedni test

ba, ki se pri pretiravanju lahko vzgne tudi na 16 litrov za sto dirkaško prevoženih kilometrov.

Hoditi v korak s časom pri avtomobilih pomeni tudi in predvsem misliti na varnost. Punto je prvi fiat, ki je v tem slogu že zasnovan. Poleg očem nevidnih ojačitev in zmečkljivih con ter sistema, ki preprečuje vžig bencina pri morebitnem trku, sta imela testna punta zračni blazini za voznika in po višini nastavljiva prednja varnostna pasova, v varnost pa se vključuje tudi oblika. Zadnji luči sta nameščeni visoko med zadnjim vrata in bočni šipi, tako da sta najvišja zavorna luč in utripalka takoj pod njo dobro vidni tudi v koloni vozil. In naj je punto videti kot še tako nefiatovsko oblikovani fiat, so ga prav kupci fiatov, pa tudi drugi, dobro sprejeli. V zeleni ali črni barvi, s tremi ali petimi vrati, seveda: barva je stvar okusa, vrata pa stvar potrebe. In dva puncta, tudi naša testna, sta lahko zelo podobna in hkrati povsem drugačna avtomobila. Dva značaja. Umirjeno družinski in divjaško egoistični. Ampak osnovne značilnosti so skupne.



Tisto "nekaj več" je torej tuče na koncu seštejemo puntuove temperament in obliko na eni strani ter varnost in kakovost izdelave na drugi, pridemo do stičišča. Stičišče? Da! »Punto d'incontro«. In to fiat punto v tem hipu tudi je.

Tekst: Vinko Kerc
Foto: Matej Družnik



Naše meritve

	PUNTO 75 SX	PUNTO GT
Največja hitrost:	173 km/h [V]	209 km/h [V]
Pospeški:		
0 - 60 km/h:	5,8 s	4,0 s
0 - 80 km/h:	9,1 s	5,7 s
0 - 100 km/h:	14,1 s	8,5 s
0 - 120 km/h:	21,0 s	12,1 s
0 - 140 km/h:	34,1 s	17,2 s
0 - 160 km/h:	-	24,8 s
1000 m z mesta:	35,8 s (142 km/h)	30,1 s (168 km/h)
Prožnost:		
1000 m od 40 km/h [V]:	37,3 s (140 km/h)	31,9 s (170 km/h)
1000 m od 40 km/h [V]:	43,3 s (121 km/h)	39,6 s (156 km/h)
Zavorna pot:		
od 100 km/h	50,7 m	49,7 m
Natančnost merilnika hitrosti:		
kazalec na	resnično	
60	58,1 km/h	59,0 km/h
80	79,2 km/h	78,7 km/h
100	99,1 km/h	98,1 km/h
120	120,0 km/h	119,0 km/h
Poraba goriva:		
Testno povprečje	7,9	14,6
(litro/100-km)		

FIAT PUNTO 75 SX

Hvalimo
• okretnost
• všita varnost
• motor
• prostornost
• izdelava

Grajamo
• visoko sedenje
• zasilno rezervno kolo
• pokrov posode za gorivo brez ključavnice

Cena 19.967.375 ITL •
(AUTO MAKAR, Ljubljana)

Končna ocena

Fiat punto morda označuje preporod Fiata in s tem celotne italijanske avtomobilske industrije. Vsem že od prej znanim dobrim lastnostim se pridružujejo še kakovostenjska izdelava, smisel za podrobnosti in všita varnost. Ne glede na razliko je fiat punto zelo prostoren in okreten avtomobil in kot tak primeren za družino (75 SX) ali posameznika (GT). Skupaj z ugodno ceno utegne biti resen konkurenčni izdelkom domače avtomobilske industrije.

Tehnični podatki

FIAT PUNTO	75 SX	GT
motor (zasnova/namesnilstvo)	Stirvaljni, Stiraktarni, vsmišlj. IGT: turbo/predaj, predno	
vrtina in gib (mm)	70,0x78,9	80,5x87,4
gibna prostornina (ccm)	1242	1372
kompresija	9,8	7,8
največja moč (kW/km pri 1/min)	54 (75) pri 6000	98 (136) pri 5750
največji navor (Nm pri 1/min)	106 pri 4000	204 pri 3000
odmična gred (pogon)	1 v glavi (zobati jemneni)	1 v glavi (zobati jemneni)
št. ventil. za valj. št. ležajev roč. gredi	25	25
polnjenje z gorivom, vžig	veččokvani vbrug (WW marelli)	več, vbrizg bosch motronic M.3
hlajenje	vodno; 4,6 litrov	vodno; 6 litrov
mjenjalnik (število prestav)/pogon	petoštepenjski/predaj	petoštepenjski, predaj
prednja prema	posamečne ebese, vzmetni nos, vzdolžna predna volida, stabilizator	
zadnja prema	posamečne ebese, vzdolžna zadna volida, vijačne vzmeti, teleskopski blaziniki, stabilizator	
zavore predaj	kolatne, servo	kolatne, notranje hlajene, servo
zavore zadaj	bobnaste, servo	kolatne, servo
volan/št. zavrtljajev	z zobato levijo; 4,25	z zobato levijo, servo; 2,9
platička	5,00 R x 14	5,51 x 14
gume	165/65 R 14 T (Michelin NOXT)	185/55 HR 14 (pirelli P700 Z)
teža praznega vozila (kg)	935	1000
dovolj. skup. teža/teža prikolice (kg)	1330/1000	1450/1000
medosna razdaljajo kolo/tekaj (s/z) (mm)	2450; 136/1352	2450; 1380/1360
dolžina x širina x višina (mm)	3770x1625x1450	3770x1625x1440
prtljažnik (litri)	275/1080	275/1080
največja hitrost (km/h)/prestava	170V.	205V.
pospešek 0 - 100 km/h (s)	12	7,9
poraba goriva po ECE (l/100 km)	5,1/6,9/7,8	6,1/8,3/9,7
vrsta goriva (bencin)	neosvinčeni, super	neosvinčeni, super

FIAT PUNTO GT

Hvalimo
• zmogljivosti motorja
• lega na cesti
• všita varnost
• neposreden volan
• prostornost

Grajamo
• premalo bočno oprijemljivi sedeži
• zavore brez ABS
• premalo učinkoviti brisalniki
• manjka ročaj za sopotnika
• zasilno rezervno kolo
• poraba goriva

Cena 28.439.375 ITL •
(AUTO MAKAR, Ljubljana)