



**Vozili smo**  
**FIAT PUNTO:**  
**CABRIO, 90,**  
**SELECTA**

# STREHA, MOTOR, MEN

Če upoštevate, da fiata punta uradno še vedno ni moč zaznati na slovenskem trgu, so tri nove različice približno toliko kot nič. Vseeno smo na kratko preskusili: punto cabrio, punto 90 in punto selecta.



Umetno nebo: na roko ali z elektriko

Kdor ni Anglež, v dežju ne odpira strehe. In v St. Margheriti je na peto (letošnje) majsko jutro lilo kot iz skafa. Genovski ciklon se je šele opoldne za toliko raztrgal, da si je ona čez kodre poveznila kabrioletsko čepico, si ovila šal in ukazala: proč s streho! Koktajl Bellini v mondenem Portofinu je bil neizmerno vabljiv.

Fiat punto (Vozili smo, AM 19/93) je načelno resen avto. Fiat punto cabrio je nenačelno smešen avto. Navidez (pre)visok in (pre)ozek, v resnici pa

s samo dvojimi vrati in nadvse kratkim zadkom je s streho vred kot košara z balonom, ki ga skušajo napihnniti za vzlet, brez nje pa kot avtomobilček iz lunaparka, s platneno klobaso za ozko in kratko zadnjo klopjo. Če izberete cabrio S, vas čaka 1,2-litrski motor fire (43 kW/ 58 KM) in ročno delo z zložljivo streho. Če pa izberete cabrio ELX, streže strehi elektrika, celemu vozilu pa 1,6-litrski štirivaljnik s 65 kW oziroma 88 KM. Zaradi tega pravijo fiatovci puntu cabriu avtomobil



Carozzeria Bertone: "zgoraj brez"



Punto selecta: ECVT

# MEJALNIK

z dvema dušama, ampak pre-  
 tirano izbirčen tu ni vredno  
 biti: ELX resda pomeni tudi  
 karoserijsko obarvanost zunanjih  
 ogledal, obrobe pragov, vgra-  
 jene meglenke in lepša platišča,  
 prepričljive vzvojnne čvrstosti  
 in tiste elegancje zadka, ki jo  
 premore trdo ostrešeni punto.  
 Zato je v "predalu" pod (nas-  
 vetovano prekrito) strešno "klo-  
 baso" le za 200 litrov praznine  
 in vsakomur posebej je pre-  
 puščeno, ali mu je to všeč ali  
 ne. Samozategovalnika pred-  
 njih varnostnih pasov sta serijs-  
 ka, za zračno blazino je potreb-  
 no doplačilo, bočne ojačitve  
 in zapora goriva v kritičnih  
 trenutkih pa vnovič povečajo  
 veselje do (vse večkrat) vgra-  
 jene varnosti.

Punto cabrio je štirise-  
 dežnik (na zadnji klopi je  
 zaželen vitkost), aerodinami-  
 ka je naštudirana tudi zoper  
 dotok izpušnih plinov k  
 potniškemu prostoru, zadnje  
 naslonjalo pa je po polovici  
 sklopljivo, kar pomeni nekaj

več upanja za prtljago in pos-  
 topno odštevanje možnih pot-  
 nikov.

Strešni mehanizem je pre-  
 nesel 10.000 (tovarniško) test-  
 nih zgbiv, kar pomeni desetlet-  
 no uporabo po trikrat na dan.  
 In triplastna streha je na voljo  
 v treh barvah: slonokoščena,  
 temnomodra in črna.

Menjalnik ob motorju je  
 vselej petstopenjski, pospeška  
 0-100 km na uro sta 15,0 in  
 12,3 sekunde, največji oblju-  
 bljeni hitrosti 150 in 170 km  
 na uro, povprečni porabi (ECE)  
 pa 6,9 in 8,4 litra neosvin-  
 čenega bencina super na 100  
 km.

No, po novem je punto z  
 1,6-litrskim motorjem MPI (in  
 z oznako 90) na voljo tudi s  
 čvrsto streho, pri čemer gre  
 za enakih 65 kW (88 KM) kot  
 pri cabriu in v celem za po-  
 dobne, le rahlo boljše končne  
 zmogljivosti vozila (0-100 km  
 na uro: 11,5 s; največja hitrost:  
 178 km na uro; poraba goriva  
 (ECE): 7,8 litra na 100 km).

komur je delo s prestavno  
 ročico odveč, si lahko zaželi  
 punto selecta. V tem primeru  
 je v nosu 1,2-litrski motor (enak  
 kot v šibkejšem cabriu), me-  
 njalnik pa je brezstopenjski  
 ECVT iz japonske koproduk-  
 cije, znan tudi iz drugih  
 modelov te hiše. Elektromag-  
 netna sklopka in kovinski jer-  
 men med dvema jermenicama  
 s spremenljivima premeroma  
 omogočata resda slabotnejše  
 končne zmogljivosti, olajšata  
 pa predvsem mestne vožnje.  
 Punto selecta pospeši z mesta  
 do 100 km na uro v 17,5 se-  
 kunde, doseže največjo hitrost  
 150 km na uro in porabi v  
 povprečju (ECE) 6,8 litra  
 neosvinčnega bencina super  
 na 100 km. Kodri v selecti sicer  
 ne plapolajo, ampak ona je re-  
 kla: fino, saj gre skoraj sama  
 od sebe.

Takšne reči so ženskam pač  
 všeč.

MARTIN ČESENJ