

Lepotec



Teško bi spregledali lepoto tega italijanskega šarmerja, ki se v rdeče-sivi kombinaciji postavlja, kot bi pred minuto skočil z modne steze.



► Stari pregovor pravi, da ima vsak marlar svoje oči, zato bomo o zunanji obliki zelo na kratko rekli le: bravo, Fiat. Teško bi Puntu Evo našli primerne tekmece, ko takole koketira v rdeče-sivo-črni po meri narejeni karoserijski obleki. Mogoče lahko ob njega postavimo kakšnega bratranca iz Alfinih logov, vsekakor pa ne suhoparnih nemških ali bolj ali manj ponesrečenih francoskih avtomobilov – z redkimi izjemami. Se strinjate? Super, me veseli. Se ne strinjate? Še bolje, če smo vsi na isti strani barke, se ta prevrne. Pa še svet bi bil zelo dolgočasen, če bi vsem ugaljale iste stvari.

Punto evoluzione (če smo lahko malce pesniško svobodni) ne razočara niti v not-

ranjosti. Materiali so bistveno boljši kot pri predhodniku, sploh če so v črno-rdeči barvni kombinaciji. Zato boste prav radi poprijeli za usnjen volanski obroč in prestavno ročico, ki se bahata z rdečimi šivi. Servovolan lahko prilagajamo mestni vožnji s programom City, ki omogoča že kar neprijetno preprosto usmerjanje koles (he, he, dobrodošlo predvsem za njene nežne roke, ko manevrira med trgovinami z modnimi dodatki), lahko pa si pomagamo tudi s 'klasično' skromnejšo pomočjo serva, primernejšo za močnejše fante. In če bodo one zadovoljne, oni ne bodo, saj je občutek za volanom še vedno preveč posreden. In to je škoda, saj je kombinacija podvožja in motorja vsekakor

dorasla bolj športnemu lastniku. Seveda je prostora za napredek še veliko. Recimo položaj za volanom je bolj pisan na kožo italijanskim voznikom, ki so znani po svoji skromni višini, ne omogoča pa nizkega športnega položaja, kot ga nekateri nemški tekmeči. Pa tudi vklop brisalnikov z vrtenjem obvolanske ročice bi že lahko šel na odpad zgodovine, da o zgolj enosmernem potovalnem računalniku sploh ne govorimo. To so sicer majhne kaprice, ki pa sčasoma začnejo motiti. Bomo po Puntu, Grande Puntu in Puntu Evo morali počakati še na Punta Eva 2? Mogoče pa



bo poimenovan Seconda generazione, po domače druga generacija? Izpostaviti pa moramo navigacijo; čeprav prav nemarno kuka iz armaturne plošče, se uspešno zlije z notranjostjo in dodatno pripomore k občutku, da sedite v avtomobilu višjega cenovnega razreda.



Motor kljub skromni prostornini ne razočara, saj primerno hrabro vleče že iz kleti, a vseeno najraje živi v višjih nadstropjih. Šele pri višjih vrtljajih se zares zbudi, pokaže svoje veselje do telovadbe in kljub povečanemu hrupu prispeva k voznikovemu navdihu. Multiair (s hidravli-ko podprto spremenljivo gibanje ventilov, odpade pa dušilna loputa) že ni več novost, saj napredno napajanje zagotavlja



suverenost v vseh vrtljajih, hkrati pa tudi manjšo porabo goriva in manjše izpuste. Hmm, o manjši porabi goriva lahko govorimo le pri zelo nežni desni nogi, sicer pa boste ob dinamičnem vozniku morali računati kar na 11 do 12 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Če pa vas bo na morje peljala ona, boste tja grede zlahka privarčevali za kakšen kapučino, po vrnitvi domov pa se že lahko odpravite na prigrizek v McDonalds. Sistem S&S, ki ugasne motor ob kratkih postankih, deluje zelo dobro in prav nič moteče, čeprav takšnega načina varčevanja niste navajeni.

Če vas bo draga hotela na vsak način peljati v svoje 'fensi' trgovine, raje sedite za volan in se odpravite po Yamahino ru-to ali Ferrarijevo kapo. Saj veste, Fiat je del tako tekmovanja MotoGP kot (posred-

no) F1. Tudi v športnih oblačilih boste namreč v tem avtomobilu dobro videti. ◀◀

Fiat Punto Evo 1.4 Multiair 16v S&S Fun

Cena osnovnega modela:	12.840 EUR
Cena testnega vozila:	15.710 EUR
NAŠE MERITVE	
T = 17 °C / p = 1.113 mbar / rel. vl. = 38 % / Stanje kilometrskega števca: 11.461 km	
POSPEŠKI	
0–100 km/h:	11,8 s
402 m z mesta:	18,0 s (123 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV./V.):	14,0 s/18,2 s
80–120 km/h (V./VI.):	20,9 s/28,3 s
NAJVEČJA HITROST	185 km/h (VI. prestava)
ZAVORNA POT	40,2 m (AM meja 41 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	11,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.368 cm³ - največja moč 77 kW (105 KM) pri 6.500/min - največji navor 130 Nm pri 4.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 R 17 V (Dunlop SP Sport 9000).
Masi: prazno vozilo 1.150 kg - dovoljena skupna masa 1.530 kg.
Mere: dolžina 4.065 mm - širina 1.687 mm - višina 1.490 mm - medosna razdalja 2.510 mm - prtljažnik 275–1.030 l - posoda za gorivo 45 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 185 km/h - pospešek 0–100 km/h 10,8 s - poraba goriva (ECE) 7,5/4,7/5,7 l/100 km, izpust CO₂ 134 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- videz zunanosti in notranosti
- šeststopenjski menjalnik
- sistem S&S
- navigacija (dodatna oprema)
- upravljanje brisalnikov
- potovalni računalnik
- poraba goriva

Končna ocena

V Fiata Punta Evo se ob prvem srečanju zaljubiš, nato pa kot tipični zaljubljenec postaneš slep za nekatere njegove napake. Pri tem motorju namenoma spregledaš tudi večjo porabo goriva, recimo.