



besedilo: Vinko Kercn · foto: Aleš Pavletič

Še vedno, pa Pika

Saj se še spomnite: je bil Punto, pa spet Punto, pa Grande Punto in zdaj je Punto Evo.

Je pa še vedno Punto. Pika, po domače.

► Od Grande Punta do Punta Evo tehnično ni posebno daleč. Ja, sprememb je veliko, a gre, kot rečeno, le za spremembe, ne za nov avtomobil. A v tem, da ne bo pomote, nič slabega; Punto, tudi kot Evo, je zanimiv avtomobil, med neposrednimi tekmenci še vedno med večjimi, zunaj in znotraj, pa z jasno izraženim italijanskim šarmom. V

Torino so se ga odločili zunaj jasno in opazno ločiti od Grande Punta, ne da bi grobo posegli v osnovno. Temu zato rečemo oblikovna prenova, in čeprav smo se ga že nekoliko navadili, še vedno nismo povsem prepričani, ali so spremembe res posrečene. Grande je imel jasne, čiste poteze in površine, Evo pa ima na to osnovno dodanih (pre)več dodatnih elementov, ki nimajo posebne naloge, funkcije, le lepotno, čeprav bi se tej besedi najraje izognili. A kot rečeno, okusi so različni in včasih trajajo dlje, da nam neka podoba postane všeč. Oblikovalci vidijo dlje kot preostali smrtniki, in morda so tokrat naredili korak več.

Povsem drugače je v notranjosti, kjer je takoj jasno zaznavno, da je večina materialov precej bolj kakovostnih kot prej,



predvsem tisti na najbolj proti potnikom izpostavljenem delu armaturne plošče. Tradicionalno dobrati so tudi sedeži, ki so morda nekoliko mehki, a z učinkovitim bočnim oprijemom, so pa komolčne opore še vedno prekrite z grobo tkanino, ki je do

Fiat Punto Evo 1.4 Turbo Multiair 16v S&S Sport

Cena osnovnega modela: 15.720 EUR
Cena testnega vozila: 17.941 EUR

NAŠE MERITVE

T +14 °C / p. 1.080 mbar / rel. vt. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 1.513 km

POSPEŠEK

0-100 km/h: 9,1 s
402 m z mesta: 16,6 s [136 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV): 8,7 s
80-120 km/h (V): 11,7 s

NAJVEČJA HITROST

205 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 38,3 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.368 cm³ - največja moč 99 kW (135 KM) pri 5.000/min - največji navor 206 Nm pri 1.750/min.

Prenos moči: motor pogonjava prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 R 17 V (Goodyear Excellence).

Mase: prazno vozilo 1.080 kg - dovoljena skupna masa 1.640 kg.

Mere: dolžina 4.065 mm - sirina 1.687 mm - višina 1.490 mm - mednosna razdalja 2.510 mm - prtljažnik 275-1.030 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmožljivosti: največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,5 s - poraba goriva (ECE) 7,3/4,6/5,6 l/100 km, izpust CO₂ 129 g/km.

NAPAKE MED TESTOM

poškodovan vodila predalačka na armaturni plošči levo spodaj

HVALIM IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti, navor
- ▲ nekatere tehnične funkcije (pomoč pri speljevanju v klanec, Start&Stop ...)
- ▲ notranji materiali opazno boljši kot prej
- ▲ učinkovitost brisalnikov
- ▲ notranja prostornost
- ▲ vidljivost iz avtomobila
- ▲ lahketnost upravljanja
- ▲ menjalnik (v splošnem)
- ▲ lahko podiranje zadnje klopi

- ▼ nima sistema ESP
- ▼ volan in posledično slaba smerna stabilnost (hitro) pretikanje iz tretje v drugo prestavo
- ▼ 'enosmeri' potovni računalnik
- ▼ grobe komolčne opore
- ▼ poraba pri priganjanju
- ▼ svovozni nima ročice za oprijem nad vrati
- ▼ stopnica v prtljažniku ob podrti zadnji klopi

Končna ocena

Tako gnan Punto Evo bo všeč vsem: tistim, ki imajo radi zmerno, nestresno vožnjo, pa tudi tistim, ki posegajo po italijanskih avtomobilih zaradi njihovega temperamenta. Pri tem zna biti tudi zmeren s porabo, je do voznika v celiem prijazen in se baha z izboljšanimi notranjimi materiali. Še vedno pa je njegova z naskokom največja slabost volanski servo.

golihi komolcev neprijazna. Posebna poživitev notranjosti so tudi deli plastike v barvi karoserije (oziroma v konkretnem primeru beli), pa tudi beli šivi na sedežih ter na volanskom obroču delujejo dosti bolj skladno, kot se morda utrne le ob branju tega opisa. Dober vtis iz notranjosti podčrta še dvojno strešno okno, od katerih je eno pomicno – zaradi večje količine svetlobe v notranjosti in zaradi učinkovitejšega in hkrati manj obremenjujočega zračenja notranjosti.

Z novim obrazom Punta prihaja tudi nova generacija motorjev Multiair, ki se hvalli z naprednim sistemom krmiljenja napajanja. Izra volana se seveda razlika ne čuti v tehniki, ampak v uporabnosti; motor je uporabnejši prek večjega podrocja vrtlja-

| Fiat Punto Evo 1.4 Turbo Multiair 16v S&S Sport

5.200 vrtljajev v minuti, merilnik hitrosti pa okrog 200 kilometrov na uro, je poraba goriva po trditvi potovalnega računalnika 26,3 litra na 100 kilometrov, kar le potrjuje domnevo o manjši porabi pri velikih hitrostih v primeru, da bi imel menjalnik šest prestav. Naše povprečje na avtomobilski cesti je znašalo 15 litrov na 100 kilometrov, ko smo avtomobil priganjali do največje hitrosti vsakokrat, ko je bilo mogoče.

Seveda je resnični svet okrog nas drugačen, hitrosti krepko manjše, s tem pa tudi poraba. Že za stalnih 160 kilometrov na uro v peti prestavi (pri 4.100 vrtljajih v minutu) naj bi bila poraba goriva 11, pri 145 kilometrih na uro (3.800) pa 9,5 litra na 100 kilometrov. Zmerna vožnja po omejitvah prinese še ugodnejše številke; naše izmerjeno



"Grande je imel jasne, čiste poteze in površine, Evo pa ima na to osnovno dodanih (pre)več dodatnih elementov, ki nimajo posebne naloge, le lepotno."

jev, pa tudi živahnejši, s tem pa so njihovi sicer odlični turbodizeli dobili še en žebelj v krsto. Tudi Multiair je med delovanjem miren in tih, se hitro ogreje na delovno temperaturo (in je s tem zmožen hitreje ogrevati notranjost v hladnih dneh), njegova navorska krivulja oziroma 'sožitje' krivulje navara ter moči pa je takšno, da je za vsak način vožnje povsem dovolj pet prestav menjalnika. Vseeno pa bi dodatna šesta prestava motor pri večjih hitrostih razbremenila, kar bi pomenilo tišjo in varčnejšo vožnjo. Pri polnem plinu in pri največjih hitrostih, ko kaže merilnik vrtljajev v peti prestavi kakih

povprečje po avtomobilski cesti je naneslo dobrih sedem litrov na 100 kilometrov, po podeželski pa slabih šest.

Na splošno si celotna mehanika testnega Punta zasluži visoke ocene, izjema je le volanski servo, ki je verjetno enak kot pri Grande Puntu, se pravi še vedno s premalo povratnega občutka dogajanja izpod koles, saj je tudi pri trsi nastavljivi servo premočan oziroma sukanje volanskega obroča prelahkotno.

Evo, pa ga imamo, ta novega Punta. Se pravi: prenovljenega Punta. Pika, avtomobil, ki ga ni težko imeti rad. No, v zmerinem smislu, seveda. KK