



Fiat Punto

Je bent jong en je wilt wat

Rij-impressie | Je bent jong en je wilt wat. Een ruime auto bijvoorbeeld! En dan het liefst voor de prijs van een kleine auto. Laat dat nou precies zijn wat Fiat aanbiedt met de Punto Young: een middelgrote auto, tegen een klein prijsje. Is dit de perfecte deal?

Het aanbod van middelgrote auto's is enorm! Om toch nog op te vallen, wringen autofabrikanten zich in de meest wonderlijke bochten. Sommige auto's in dit segment hebben een uitgesproken vormgeving en willen op die manier de klant verleiden. Andere merken kiezen voor vernieuwende techniek en lonken met allerhande gadgets. Soms gaat het hele concept op de schop en haalt men maximale ruimte uit minimale buitenmaten.

Maar... de Fiat Punto is al meer dan tien jaar op de markt. In zijn lange bestaan is de Punto weliswaar vele malen verbeterd en doorontwikkeld, maar inmiddels is de compacte Fiat op vrijwel alle punten voorbij gestreefd door nieuwere modellen van andere merken.



En dat is zowel de grootste kracht als de grootste zwakte van de Punto Young! Omdat de Punto al zo lang op de markt is, kan Fiat dit instapmodel tegen een zeer vriendelijke prijs aanbieden. De "Young"-uitvoering is zelfs goedkoper dan de meeste kleinere auto's! Ook Fiats eigen 500 is duurder dan de Punto Young.

Ruimte

De binnenruimte is al goed voor een auto in dit

segment, maar geweldig voor een auto in deze prijsklasse! De ruimte voorin is zo royaal dat ook lange bestuurders nauwelijks bij de pedalen kunnen met de voorstoel in de achterste stand. De ruimte achterin is ook prima, zelfs volwassenen zitten hier heel behoorlijk.



De bagageruimte meet 275 liter (1.030 liter met opgeklapte achterbank) en dat zijn verdienstelijke waarden voor een auto van deze omvang. Wel wordt de kofferruimte geplaagd door een hoge tildrempel; in- en uitladen kan daarom wat extra spierkracht vereisen. Bovendien is de ontgrendeling van de achterklep ronduit onhandig: deze wordt ontgrendeld met een druk op het Fiat-logo, maar vervolgens is er geen handgreep of ander houvast om de achterklep te openen. Dat betekent vastpakken aan de ruitenwischer of aan het (vieze) plaatwerk.

Uitrusting

Dat de "Young" de voordeligste uitvoering van de Punto is, blijkt vooral uit het uitrustingsniveau. Op enkele fleurige "Young"-logo's na, zijn de bekleding en gebruikte materialen uiterst eenvoudig. Het kunststof van het dashboard en stuurwiel is hard en goedkoop.



Veel zaken die inmiddels als gewoon worden beschouwd, ontbreken op de Punto Young. De achteraf ingebouwde radio is simpel, de ruitenwissers hebben weinig snelheden en de achterste zijruiten worden met de hand geopend. In plaats van een klimaatcontrolesysteem voorziet Fiat in een eenvoudige kachel en handbediende airconditioning. Gezien de prijs is dit allemaal heel acceptabel, maar het bewijst vooral hoe luxueus de gemiddelde B-segment auto inmiddels is!



TwinAir

Ondanks het streven naar eenvoud, is onder de motorkap van de Punto Young Fiats grote trots te vinden: de "TwinAir" benzinemotor. Deze telt geen vier of drie, maar slechts twee cilinders. Dit heeft twee grote voordelen: het is goedkoper te produceren en een tweecilinder is in theorie heel zuinig.

Daarbij ligt de nadruk op de woorden "in theorie", want in de praktijk is de tweecilinder heel wat minder zuinig dan de folder belooft (1 op 26.3). Rijden met een tweecilinder vraagt namelijk enige handigheid. Alleen bij een zeer laag toerental (+/- 2.000 tpm) is de TwinAir zo zuinig als Fiat belooft. Op dat moment is de trekkracht echter nihil en wordt zo langzaam gereden, dat de Punto het overige verkeer bijna ophoudt. Bovendien geeft de motor bij lage toerentallen het "bokkende" gevoel dat traditionele motoren geven vlak voordat ze afslaan. De TwinAir is dan op z'n zuinigst, maar het voelt onnatuurlijk om met zo'n onrustige motor te rijden.



De verleiding is daarom groot om altijd een versnelling lager aan te houden dan de schakelindicator voorstelt. Alleen dan loopt de motor soepel en alleen dan is enige reserve voorhanden om vlot te kunnen accelereren. Op dat moment is het echter met het voordeel gedaan en is de TwinAir niet zuiniger dan traditionele motoren. Ondanks een uiterst kalme rijstijl en veelvuldig gebruik van de "Eco"-modus, kwam het testverbruik uit op 1 op 17.9.

Weggedrag

Dat de Punto al enige jaren op de markt is, blijkt vooral uit het weggedrag. De laatste generatie B-segment auto's is zo stabiel en comfortabel, dat het verschil met middenklassers minimaal is. De Punto

daarentegen rijdt als een compacte auto. De Punto voelt kleiner, is minder rustig op de snelweg en glijdt eerder weg over de voorwielen ("onderstuur") dan andere auto's in dit segment.

Dat wil absoluut niet zeggen dat de Punto slecht of onveilig zou zijn. Ook in een snelle bocht of tijdens een panieksituatie gedraagt de Punto zich prima, maar het kan inmiddels nog beter. Bovendien zijn de meeste auto's met eenzelfde prijskaartje als de Punto Young een maatje kleiner en die bieden daarom minder rust en comfort.



Conclusie

Fiat prijst de Punto Young aan als een middelgrote auto tegen een kleine prijs. Een proefrit bewijst dat die belofte grotendeels wordt waargemaakt. De lage prijs van dit instapmodel wordt verklaard door het sobere materiaalgebruik, de eenvoudige uitrusting en het weinig geavanceerde onderstel. De "TwinAir" motor is op papier een zuinigheidswondertje, maar is in de praktijk niet zuiniger dan traditionele motoren.

De Punto Young overtuigt juist met het uiterlijk, de ruimte en natuurlijk de prijs. Bijna alle andere auto's in dit prijssegment zijn kleiner en dus minder ruim. Dus ben je jong en wil je een ruime auto op budget, dan is de Punto Young zeker het overwegen waard. ■

Specificaties

Fiat Punto TwinAir Turbo Young

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	407 x 169 x 149 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1.050 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	275/1030 l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	875 cc
Cilinders / kleppen	2/
Vermogen	100 pk @ 5500 tpm
Koppel	145 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,7 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	3,8 l / 100 km
Verbruik stad	4,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	88 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 11.995,-
Prijs instapmodel	€ 11.995,-