



Fiat Punto Evo

Metamorfose

Autotest | Een metamorfose is meer dan zomaar een verandering. Het staat voor een complete gedaanteverwisseling, waarbij alleen de basis gelijk blijft. De Fiat Punto onderging recentelijk zo'n ingrijpende vernieuwing. De auto kreeg een nieuw uiterlijk, nieuwe motoren en een rijkere uitrusting. Deze meest recente evolutie van Fiats succesnummer kreeg zelfs een nieuwe naam en heet voortaan: Punto Evo.

Fiat is uiterst succesvol met de Punto. Vanaf de introductie in 2005 hielp de "Grande Punto" dankzij de gelijke vormgeving, moderne techniek en scherpe prijs het gehele merk Fiat uit een diep dal. De concurrentie heeft in de tussentijd niet stil gezeten en daarom is de "Grande Punto" nu doorontwikkeld tot "Punto Evo".

Fiat spreekt terecht niet van een "facelift", want alleen het basisontwerp bleef gelijk. Zelfs het chassis is aangepast. De stalen kooi die de basis vormt voor de auto, is steviger dan voorheen dankzij nieuwe lasmethoden en sterkere metaal-soorten. Dat maakt de Punto Evo niet alleen veiliger, maar geeft de hele auto merkbaar een meer solide gevoel.



Afwerking

Het succes van de Grande Punto is voor een groot deel te danken aan het uiterlijk. De Punto Evo heeft dezelfde, onmiskenbaar Italiaanse charme, maar straalt nu meer zelfvertrouwen en degelijkheid uit.

Dat degelijke gevoel wordt versterkt door de extra

geluidsisolatie. Zowel het dak als de voorruit zijn voorzien van een isolerende laag en een stille auto voelt automatisch als een solide auto. Let bij een proefrit vooral op het geluidsniveau op hoge snelheid. Terwijl vrijwel alle compacte auto's stil zijn op lage snelheid, blijft de rust in de Punto Evo ook tot relatief hoge snelheid behouden. Op de snelweg is alleen nadrukkelijk windgeruis bij de A-stijl (de balk tussen de voorruit en het voorportier) hoorbaar.



De Punto Evo is iets langer geworden, maar de wielbasis bleef gelijk en dus bleef ook de binnenruimte gelijk. Zowel voor- als achterin biedt de Evo gemiddeld veel ruimte voor een auto van deze omvang. Een leuk detail is dat het logo op de achterklep nu dienst doet als hendel om deze te openen.

De afwerking van het interieur is keurig, terwijl de vormgeving juist extravagant is. De testauto is een "Sport"-uitvoering en daarom uitgevoerd met spannende rode accenten in het dashboard en de stoelen. Mede dankzij de relatief lage zit, als in een sportwagen, heeft de Punto-bestuurder het gevoel een bijzondere auto te rijden.



Blue & Me ... en TomTom

Groot nieuws komt van "Blue & Me TomTom". Zoals de naam al zegt is het (optionele) navigatiesysteem verzorgd door TomTom. Dat betekent een enorme stap voorwaarts ten opzichte van het vorige navigatiesysteem. De instructies zijn nu duidelijker, de bediening eenvoudiger en de mogelijkheden uitgebreider.

TomTom wordt geleverd met een op maat gemaakte zwanenhals die in een speciaal daarvoor gemaakte uitsparing in het dashboard past. "Blue & Me TomTom" is daarom uitneembaar en brengt dus geen verhoogd risico op diefstal met zich mee.

Eco:Drive Info

TomTom heeft de navigatiesoftware speciaal voor Fiat van extra functies voorzien. Via Bluetooth communiceert TomTom met het motormanagement en kan zo hulp bieden bij zuinig rijden, "Eco:Drive Info" heet dat. Een schakelindicator geeft aan wat het meest economische moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen.



Heel bijzonder is dat alle ritinformatie desgewenst op een USB-stick kan worden opgeslagen. Met speciale Fiat-software kan iedere rit op de PC thuis worden geanalyseerd om zo het rijgedrag aan te kunnen passen en steeds zuiniger te rijden.

Wat is gebeven, is de uitgebreide koppeling met de mobiele telefoon. Dat beperkt zich niet alleen tot bellen; deze auto kan zelfs SMS-berichten voorlezen!



Weggedrag

Het weggedrag van de Punto Evo is goed, maar niet zo speels of uitdagend als het uiterlijk van de auto doet vermoeden. De besturing is een tikkeltje licht en indirect. Het resultaat hiervan is dat de auto zich niet zomaar uit balans laat brengen door een plotselinge,

hevige stuurbeweging. Dit maakt de Punto Evo minder levendig, maar wel heel veilig.

Het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar precies goed. De wegligging is gemiddeld voor een auto van deze prijsklasse. Alleen de duurste en snelste Evo's zijn standaard voorzien van een elektronisch vangnet ("ESP").

MutliAir

De Punto Evo is de eerste Fiat met "MultiAir"-techniek. Deze nieuwe vinding van Fiat zou motoren sterker en tegelijkertijd zuiniger maken.

De theorie achter deze techniek is eenvoudig. Voor verbranding zijn brandstof en zuurstof nodig. Vrijwel alle motoren beschikken over systemen om de brandstof zo exact mogelijk te doseren. In de regel wordt de benodigde zuurstof echter volop of helemaal niet toegediend. Fiat kan de zuurstof nu variabel toedienen, om in iedere situatie de ideale mix tussen brandstof en zuurstof te verkrijgen.

Om het verbruik verder te verlagen, is MultiAir-motor gekoppeld aan een start/stop-mechanisme. Wanneer de auto tot stilstand komt en de versnelling in neutraal wordt gezet, slaat de motor automatisch af. Zodra de koppeling wordt ingetrapt om de eerste versnelling in te leggen, start de motor vanzelf weer. Helaas werkt dit systeem bij Fiat te traag en daarom bestaat de kans dat de bestuurder het koppelingspedaal alweer loslaat terwijl de motor nog niet draait. De enige oplossing is de rijstijl aan te passen en kalmer te schakelen.



De meeste testkilometers zijn afgelegd met de 1.4 liter MultiAir-motor met 105 pk / 130 Nm. Dat is op papier ruim voldoende vermogen, maar in de praktijk voelt de krachtbron onwillig. Dat komt omdat het volledige vermogen pas bij hoge toerentallen beschikbaar is. Wie voorzichtig met het gaspedaal omspringt, krijgt nauwelijks reactie. Alleen wanneer de auto nadrukkelijk wordt geprovoceerd, zijn de prestaties goed.

Het door Fiat beloofde verbruik van 1 op 17.5 is in de praktijk lastig te realiseren. Mede omdat de motor hard moet werken om te presteren, leent de krachtbron zich niet voor een zuinige rijstijl. De grootste meerwaarde van MultiAir is echter dat het verbruik ook beperkt wordt wanneer veel van de motor wordt gevraagd. Andere brandstofbesparende systemen komen juist tot hun recht wanneer nadrukkelijk kalm wordt gereden. Tijdens deze rijtest is stevig doorgereden en desondanks bedraagt het testverbruik 1 op 14.



1.4 Turbo

Dezelfde 1.4 liter MultiAir-krachtbron is ook beschikbaar met turbo en dat maakt een wereld van verschil. De turbomotor is juist wél sterk bij lage toeren en voelt daarom vanaf het eerste moment sterker en gewilliger. Wanneer het mag, is de 135 pk / 206 Nm sterke Punto Evo zelfs ronduit snel en zeer uitdagend.

Omdat de turbomotor minder toeren hoeft te maken om te presteren, is het verbruik ervan zelfs lager (!) dan dat van de ongeblazen 1.4 motor. De turbomotor is de meerprijs daarom zeker waard en als het budget het toelaat een echte aanrader.

Conclusie

Fiat's succesnummer, de Punto, heeft een metamorfose ondergaan. De auto die tot voor kort bekend was als "Grande Punto" is geëvolueerd tot "Punto Evo". Die nieuwe naam is terecht, want de auto is op alle punten merkbaar verbeterd.

Dankzij "MultiAir"-techniek zijn de motoren sterk en toch zuinig, alhoewel in de praktijk niet zo zuinig als Fiat belooft. Extra geluidsisolatie, een betere bouwkwaliteit en een gewijzigde besturing zorgen ervoor dat de Punto Evo meer comfort biedt. Het uitrustingsniveau is, mede dankzij samenwerking met TomTom, naar een hoger plan getild. Dankzij de

metamorfose is de Italiaanse charme sterker dan ooit. ■



Specificaties

Fiat Punto Evo 1.4 16v MultiAir Sport

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	406 x 169 x 149 cm
Wielbasis	251 cm
Gewicht	1.035 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	275/1030 l
Bandenmaat	205/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1368 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	105 pk @ 6000 tpm
Koppel	130 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,8 sec.
Topsnelheid	185 km/u
Verbruik gemiddeld	5,7 l / 100 km
Verbruik stad	7,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	134 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 19.195,-
Prijs instapmodel	€ 12.495,-