

Evoluzione

Met een opgefrist uiterlijk en nieuwe MultiAir motoren gaat de Punto Evoluzione modeljaar 2010 in. Volgens Fiat is de innovatieve klepbesturing net zo revolutionair als de introductie van common-rail dieselinjectie. Het resultaat van dit luchtmanagement is in ieder geval veelbelovend: meer vermogen, een lager brandstofverbruik en minder uitstoot van schadelijke stoffen.

Lekker dik

Vooralsnog is de nieuwe MultiAir technologie alleen op de 1.4 benzinemotor beschikbaar. Ongeblazen levert het kleine blokje dankzij de nieuwe luchtklepbediening al een achtenswaardige 105pk en 130Nm. Met turbo stijgt het vermogen tot 135pk en bedraagt het koppel zelfs 206Nm. Voor een relatief kleine auto als de Punto Evo is dat best fors. De snelle 1.4 Turbo wordt dan ook alleen als stoere Sport geleverd. Deze is vooral te herkennen aan sportieve zijskirts, donkere 17 inch lichtmetalen velgen en een verchromd uitlaatsierstuk. Alle andere uitvoeringen moeten het zonder deze opsmuk doen, maar zien er door de facelift allerminst zielig uit. Het meest opvallend is de nieuwe smaakgevoelige voorbumper en de modernere achterlichtindeling. Of de kleine Italiaan daarmee daadwerkelijk mooier is geworden laten we in het midden.



Italiaans flair

Voor het interieur van de Punto Evo geldt dat een stuk minder. De meeste wijzigingen zijn met recht als een verbetering te beschouwen, zo bestaat een groot deel van het dashboard nu uit chiquere materialen en is de middenconsole een prachtig voorbeeld van Italiaans design. Aan deze esthetische verfraaiing zijn echter wel de nodige kanttekeningen te plaatsen. De goede ergonomie en overzichtelijkheid van de bediening hebben er namelijk wel deels onder geleden. Zo is de afleesbaarheid van de veel te



kleine knopjes in het zwart glanzend deel van de middenconsole slecht. Verder is het betreuenswaardig dat met de facelift bepaalde zaken onveranderd zijn gebleven, zoals de stengels achter het stuur die uit een Iveco lijken te stammen. Vooral de zeer lompe cruisecontrole hendel detoneert met de sierlijkheid van het stijlvolle interieur.

Aan sportieve details ontbreekt het in de Sport niet. Allereerst is het dakje afgewerkt met een zwarte hemelbekleding. Het lekker in de hand liggende stuur is met mooi leder en fraaie stiksels afgewerkt. Ook het pookje van de vijfversnellingsbak is door de lederafwerking goed vast te grijpen. Als bestuurder en passagier word je omklemd door sportief uitzijnde stoelen, naar onze smaak zijn deze echter te zacht en laat de zijdelingse steun ter hoogte van de schouders wat te wensen over. Verder is het nogal raar dat de passagiersstoel op deze duurste uitvoering geen hoogteverstelling kent. Voorin is de Punto Evo wel voldoende ruim bemeten, langere passagiers zitten desondanks wat op de bok. Op de achterbank is het ruimteaanbod verrassend royaal voor een auto uit het B-segment. Dat gaat wel ten koste aan de beschikbare ruimte in de kofferbak, met 275 liter inhoud is deze niet bepaald de maatstaf.

Mist sportiviteit

Van een uitvoering met de naam Sport verwacht je ook op rijgebied het een en ander. Een straffere demping, directer stuurgedrag of verbeterde remmen bijvoorbeeld. Fiat denkt daar duidelijk anders over. De Punto Evo 1.4 Turbo Sport is met een sprint van nul naar 100km/h in 8,5 tellen een best rappe auto, maar daarmee is ook bijna alles gezegd. Het onderstel en de stuurinrichting verschillen niet van de minder bedeelde modellen en kunnen daardoor slechts ten dele aan de hoge verwachtingen voldoen. Dat wil overigens niet zeggen dat de



Punto slecht rijdt, integendeel, maar echt sportief is het niet. De demping mist stugheid en de besturing weerstand. Deze is nog best direct, maar helaas ook zonder geactiveerde 'City'-stand te licht en gevoelloos. In snel genomen bochten rolt de Punto te sterk over zijn lengteas en bij grotere oneffenheden slaat de vering vaak tot aan de aanslagrubbers door. Dit op comfort afgestemde karakter maakt van de Punto Evo veeleer een rappe gran turismo dan serieuze hot hatch.

Want snel is de Turbo Sport wel. Zoals eerder aangestipt levert het turboblok 135pk en 206Nm. Laag in de toeren merk je wel dat het slechts om een 1.4 liter viercilinder gaat. Tot aan 1.800 toeren levert de turbo namelijk te weinig laaddruk om moeiteloos te versnellen. Ook de reactie op het gaspedaal is dan, ondanks de innovatieve MultiAir technologie, niet optimaal. Er zit een duidelijk merkbare vertraging in die typerend is voor een geblazen motorblok. Ook bij hogere toerentallen verdwijnt dit euvel niet helemaal, wel weet het blokje dan te overtuigen met een lekker smeug koppel. Tussenacceleraties worden daardoor rap afgelegd en door de goede spatiëring van de vijfbak is terugschakelen slechts zelden nodig. Op de snelweg mis je wel een zesde verzet, bij 120km/h draait de motor net geen 3.000 toeren. Een testverbruik van 6,7 liter per 100 kilometer is lang niet slecht, de ervaring leert bovendien dat met een rustiger rijstijl daar meer uit te halen is.

Gran Turismo

Met het geblazen 1.4 MultiAir motorblok is de Punto Evo een zeer leuke en uitdagende auto om te rijden. Voor een kleine hatchback ligt het vermogen vrij hoog en zijn de prestaties respectabel, wij kennen namelijk weinig auto's in deze klasse die moeiteloos een BMW 320i bij weten te houden en met gemak ruim 200km/h halen. De fabrieksopgave van het brandstofverbruik hebben wij niet gehaald, maar het behaalde resultaat is in combinatie met de prestaties zeker keurig. Het blijft wel jammer dat de Sport



uitvoering enkel optische opsmuk aan het toch al fraaie design toevoegt. Daarmee oogt de Punto Evo lekker dik, dit uiterlijk kan hij op asfalt echter niet volledig waarmaken. Daarvoor is de onderstelafstemming te veel op comfort en te weinig op sportiviteit gericht. Dat maakt de Punto Evo wel tot een rappe gran turismo en dat is helemaal niet zo verkeerd. Wie echter op zoek is naar hot hatch met een uitmuntend weggedrag kan beter uitwijken naar de Ford Fiesta.

Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Rappe hatchback
- + Veelbelovende techniek
- + Mooi interieur met fraaie details

Min

- Stuurt te licht
- Demping te zacht
- Mist zesde versnelling