



Arnold van Schepen
28 mei 2012

Dynamisch duo

Toen Fiat in 1986 de direct ingespoten dieselmotor in de Croma (her)introduceerde, heeft bijna tien jaar gekost voordat de consument inzag dat diesels niet per definitie sloom zijn. De acceptatie van de downsize benzinemotor is een stuk vlotter verlopen, het inzicht dat de cijfers onder de streep tellen heeft het gewonnen van de scepsis over kleine cilinderinhouden en minder cilinders. Maar een tweecilinder in een B-segment auto, komt dat wel goed? Fiat durft het aan en wij becijferden wat 875 cc, 85 pk en 1.065 kilo onder de streep oplevert.



Lekker opgefrist

Tijdens de test bereiken de buitentemperaturen bijna de 30 graden, ondanks de aanwezigheid van een licht briesje en de nabijheid van een flinke waterplas. Gelukkig is onze Punto voorzien van een gescheiden klimaatregeling die dan ook flink aan bak mag. De testroute leidt over smalle, konkelende weggetjes en is daarom een betere graadmeter voor de rijdynamiek dan voor het verbruik.

Fiat introduceert de TwinAir met de tweede facelift van de Punto, die zijn carrière ooit begon als Grande Punto, vervolgens Punto Evo heette en nu weer gewoon als Punto door het leven gaat.

Na de laatste opfrisbeurt heeft de Punto volledig in kleur gespoten bumpers en zijn de zwarte kunststofstukken daarin vervallen. Onze Punto is in een helder rode kleur gespoten die de naam Exotica Red draagt, een aanrader. Fiat heeft de auto voorts

voorzien van mooi contrasterende zwarte spiegelkappen en 15 inch lichtmetaal, die ondanks hun bescheiden formaat goed bij de auto passen. De auto heeft de looks van een sportief topmodel met tenminste 150 pk, maar de werkelijkheid is iets anders, hoewel de TwinAir met zijn 85 pk wel de topmotorisering van de benzine-Punto's is. Daarom draagt 'ie ook het TwinAir embleem op de kofferbak, maar de vraag is of dit gepaste trots of juist een blijk van bescheidenheid is.



Aangenaam vertoeven

Na het instappen valt op dat Fiat aangenaam zachte stoelvulling gebruikt. Europese autofabrikanten - met name onze oosterburen - monteren graag stevig zittende stoelen, maar Fiat doet daar niet aan mee. En er is wat voor te zeggen, want ook na een paar uur rijden vertoont het gestel van ondergetekende geen spoor van vermoeidheid. Wat dat betreft zit het letterlijk wel goed, en ook de ergonomie van de rest van het



interieur is goed voor elkaar. Fiat heeft geen grote wijzigingen doorgevoerd aan het binnenste van de Punto. Zo hier en daar begint het interieur wel zijn leeftijd te tonen, zo zijn de gebruikte kunststoffen beneden kniehoogte net een gradatie te laag. Dat merk je wanneer je de stoel instelt; het paneel aan de zijkant van de stoel wijkt enigszins en ook de touch en feel van de verstelhendel kan beter. Maar is de stoel eenmaal goed ingesteld, dan heb je daar uiteraard weinig last meer van. Een ander detail waaruit de leeftijd van het interieurontwerp blijkt, zijn de dotmatrix displays in het dashboard. De puntjes waaruit de karakters zijn opgebouwd zijn aan de grote kant, waardoor ze verouderd overkomen.

De eerste start van een AMG V8 is iets dat je jarenlang bijblijft, en dat geldt ook voor de eerste keer dat je Fiats TwinAir voor het eerst aanzwengelt. Hij pruttelt er namelijk lustig op los, en daarbij valt het op dat Fiat weinig maatregelen heeft genomen om het typische geluid van een staande twin te verhullen. Aanvankelijk ben je geneigd dit als minpunt te ervaren, maar al snel krijg je sympathie voor kenmerkende motor- en uitlaatgeluid.



Alles went

Na elke twee krukasonwentelingen heb je de helft minder arbeidsslagen dan bij een vierpitter en dat heeft gevolgen voor de lafkultur en de vermogensopbouw. Om te beginnen is het motorgeluid lager van frequentie waardoor je als ervaren viercilinderrijder eigenlijk niet op het gehoor kunt schakelen. Door het weglaten van twee cilinders blijft ook de nodige interne weerstand (compressie en wrijving) achterwege, de TwinAir maakt makkelijk en graag toeren. Het is overigens ook wel zaak om de tweepitter boven de tweeduizend toeren te houden, daaronder is de reactie op het gaspedaal niet bijster vlot en wordt het blokje flink brommerig.

De Punto is met zijn 1.065 kilo voorlopig de zwaarste auto die door een TwinAir wordt voortbewogen, maar het motortje doet het met verve. Fiat voorziet de Punto TwinAir standaard van een zesbak waarmee de auto vlot tempo maakt. De eerste versnelling is

wel aan de lange kant, om soepel en vlot weg te rijden moeten de linker- en rechterschakelaar goed kunnen samenwerken. En ben je gewend om linkerbochten in de derde versnelling te nemen, dan is het in de TwinAir zaak om toch terug te schakelen naar de tweede, omdat het toerental zo onder de 1.500 duikt. Het vergt enige tijd - wellicht een paar weken - om aan het laagfrequente motorgeluid te wennen. Niet dat het heel raar klinkt, maar je moet er vooral op letten om tijdig te schakelen. Het is verleidelijk om af en toe lekker in toeren door te trekken omdat het motortje heel gemakkelijk klinkt.

In het interieur is het motorgeluid overigens keurig gedempt, wanneer je boven de 3.500 toeren komt is het geluid wat nadrukkelijker aanwezig, maar bij 120 km/u blijft het motorgeluid mooi op de achtergrond. De trillingen bij stationair toerental zijn in het passagierscompartiment slechts op de achtergrond waarneembaar. De TwinAir heeft weinig moeite om de Punto op snelheid te brengen en bovendien is de Punto aangenaam soepel geveerd. We hebben voornamelijk op een netwerk van bochtige binnenwegen gereden, van wisselende kwaliteit. De vering en demping van de Punto zijn plezierig afgestemd, net als het zitmeubilair is het onderstel wat zachter afgestemd dan bij zijn directe concurrenten en daarvoor verdient Fiat lof. De Punto is comfortabel, zonder zweverig te worden, en leent zich ook prima voor een lekker stukje sturen. De besturing is licht en direct, iets meer feedback zou voor de echte stuurder welkom zijn, maar dit is waarschijnlijk ook te ondervangen door de velgen een maatje groter te nemen.



De toerenparadox

Na een middagje sturen ontpopt de Punto zich als een comfortabele rijdersauto, iets wat we op voorhand niet gedacht hadden. Fiat gaat in haar marketing prat op de lage uitstoot, het geringe verbruik en de bijbehorende fiscale voordelen. Dankzij de uitstoot van 98 gram koolstofdioxide per kilometer is de Punto vrijgesteld van BPM en wegenbelastingvrij tot 2014. Het opgegeven gecombineerde verbruik van 1 op 23,8 zal niemand halen, een praktijkverbruik van 1 op 18 lijkt ons een stuk reÃ«ler.

Het verbruik wordt in de praktijk vooral opgedreven door twee factoren, zijnde het toerental dat de motor moet draaien om prestaties te leveren en de graagte waarmee de motor toeren draait. Zou je de adviezen van de schakelindicator strikt opvolgen, dan zal het verbruik zeker dalen, maar tegelijkertijd rijd je als een zondagsrijder. Het is zaak om de schakelindicator te laten voor wat 'ie is en tegelijkertijd de toerenteller scherp in

het oog te houden om vooral niet teveel toeren te draaien. Het klinkt als een gevalletje "het is ook nooit goed", maar het is vooral een kwestie van gewenning. De tweecilinder is niet alleen in technisch opzicht innovatief en afwijkend, ook het rijden ermee vergt enige gewenning.



Goede combi

Wat levert de som van 875 cc, 85 pk en 1.065 kilo uiteindelijk op? In de eerste plaats valt het comfortabele rijgedrag van de Punto op, daarmee onderscheidt hij zich van zijn jongere concurrenten. De 85 paardenkrachten die de TwinAir genereert zijn genoeg om van de Punto een vlotte auto te maken, maar daarbij moet er wel gedisciplineerd geschakeld worden. Het is jammer dat de zesbak niet iets soepeler schakelt, het zou een wezenlijke verbetering van het rijplezier betekenen.

In elk geval zijn de Punto en de TwinAir een dynamisch duo, de auto is met deze motorisering in elk geval geen afrader. Fiat is het cuore sportivo gelukkig niet vergeten. Houd er wel rekening mee dat het motortje hiervoor af en toe flink aan de bak moet en dat dit gevolgen heeft voor het brandstofverbruik. Wie kiest voor de Punto TwinAir kan nog even meeprofiteren van enkele belastingvoordelen en zich tegelijkertijd vermaken met een plezierig rijdende auto. En niet te vergeten een vermakelijk motorgeluid.

Plus

- + Comfortabel rijgedrag
- + Stil / trillingsvrij interieur
- + Pittig motortje

Min

- Verbruik is kiezen of delen
- Materiaalgebruik interieur
- Niet de jongste meer