



Wilbert Huls
12 juli 2010

© Rijtesten.nl

Reputatie

Soms komen er van die auto's op de markt, waarvan de reputatie ze al is vooruitgesneld. De Punto Evo MultiJet 85 is zo'n auto. Vanwege de belastingvoordelen bij zuinige auto's is de belangstelling overweldigend, ondanks het feit dat de auto nu pas in ons land gearriveerd is. Nu de gelegenheid zich voordeed om zelf met de auto te gaan rijden, grepen we die met beide handen aan om te kijken wat de zuinige Punto te bieden heeft ten opzichte van zijn concurrenten



© Rijtesten.nl

Effectieve motorupdate

Het verbruik van een auto daalt niet zomaar en dus verwacht je heel wat wijzigingen, maar aan de buitenkant zie je die er niet van af. In tegenstelling tot bij enkele andere belastingvrije auto's zijn er geen uiterlijke wijzigingen doorgevoerd ten behoeve van een verminderde luchtweerstand. De winst wordt met name gehaald in het gebruik van moderne technieken. Zo is de bekende 1.3 Multijet diesel voorzien van een verbeterde inspuiting, die heel verrassend Multijet II is genoemd. Effectief is deze echter wel, want van een vermogensstijging van 15 pk met daaraan gekoppeld een lager verbruik, wordt natuurlijk iedereen vrolijk. Uiteraard is een roetfilter aanwezig om de reeds verminderde uitstoot verder te zuiveren en is een start-/stopsysteem op de auto geïnstalleerd om onnodig stationair verbruik te bestrijden.



Opvallend stil

Van alle belastingvrije oliestokers is deze Fiat de enige met een viercilinder en dat klinkt niet alleen op papier leuker, maar zorgt ook voor een betere loopcultuur. Geen vervelende resonanties en al helemaal geen overheersende motorgeluiden. Zelfs in het lage toerengebied is de Punto opvallend stil voor een diesel en dat dit niet alleen met isolatie te maken heeft, blijkt als je buitenstaat op het moment dat de auto langskomt. En dat is niet onbelangrijk, aangezien de beste verbruikswaarden toch bij lage toerentallen behaald worden. Vanaf zo'n 1.200 toeren pakt de Fiat al lekker op en wanneer je niet al te wilde plannen hebt, kan je je daar prima mee redden. Wil je toch wat extra's vragen dan moet je toch behoorlijk doorklimmen, maar dat voelt heel onnatuurlijk aan. Aan alles wordt duidelijk dat deze auto daar simpelweg niet voor bedoeld is.



Lichte bediening

Er wordt ook niet gestimuleerd om gekke dingen te gaan doen. Niet alleen de schakelindicator raad je al vroeg aan om op te schakelen, maar ook de bediening van het stuurwiel, de pedalen en schakelpook is zodanig licht, dat een relaxte, haast luie rijstijl voor de hand ligt. En eigenlijk is dat wel jammer, want als belastingvrije auto met misschien wel het meest temperamentvolle voorkomen van allemaal, verwacht je iets meer gevoel. Zeker met een beschikbare city-knop voor nog lichter stuurgedrag, zou de Fiat bij lage snelheden niet zo licht hoeven te sturen. Zuinig rijden en gevoel bijten elkaar immers niet. Bij oplopende snelheden wordt het overigens wel beter. Het onderstel voelt gelukkig wel als een goede mix tussen comfort en toch communicatie. Oneffenheden worden op een prettige manier gladgestreken, zonder dat de compacte Fiat een zwevend tapijt wordt.



Oud en nieuw

Het bijzondere van de belastingvrij Fiat is dat hij ook nog in zijn oude gedaante leverbaar is. Als Grande Punto ligt de vanafprijs zelfs nog 2.500 euro lager. En als je dan weet dat er een aanzienlijke groep mensen is die het pure, Italiaanse, haast Maserati-achtige snuitje van de Grande Punto mooier vinden dan de snor van de Evo, vraag je je af of Fiat zichzelf niet beconcurrereert. Toch zijn er wel belangrijke pluspunten voor de laatste editie van Punto, want het interieur is ontegenzeggelijk een paar niveaus hoger komen te liggen en daar bovenop is hij completer uitgerust met standaard airconditioning, cruisecontrol, audio met stuurwielbediening en diverse extra airbags.



Waar voor je geld

Het feit dat deze zuinige Punto Evo goedkoper is dan enkele minder sterke benzinevarianten is al een goede verklaring voor de overweldigende aandacht. En die aandacht is meer dan terecht, want met zijn interessante prijsstelling krijg je veel waar voor je geld. Het uiterlijk blijft iets subjectiefs, maar de rustige loopcultuur van het blok is een dikke pre voor de Fiat. Het reële verbruik is lastig in de korte tijdspanne van een introductie bepalen, maar met de verschillende waarden van de boardcomputer in ogenschouw nemende, lijkt een waarde van net boven de 4 liter per 100 km bij normaal gebruik haalbaar en daarmee komt hij aardig in de buurt van bijvoorbeeld de eerder geteste Polo Bluemotion. Net als bij die auto hebben we wel de uitdrukkelijke tip om je slag te slaan nu het nog kan, want met nog meer belastingvrije auto's op stapel bij de concurrentie, is het een kwestie van tijd voordat de vrijstellingsregels weer verscherpt worden.



Fiat Punto Evo 1.3 MJ 85 Dynamic

Plus

- + Heerlijk motorblok
- + Kwalitatief interieur
- + Aantrekkelijke prijsstelling

Min

- Geen spannend rijgedrag
- Lichte besturing
- Grande Punto fors goedkoper