

Testnotizen zum Fiat Punto Evo Racing 1.3 MTJ mit 70 kW/95 PS, Fünftürer

Im Test vom 22. bis zum 29. März 2010.
Kennzeichen: F – PR 7121

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Heckwischer** hält einen großen Teil der Heckscheibe frei, während der Frontscheibenwischer eine große Ecke oben rechts ungewischt lässt.. Das verschlechtert die Sicht groß gewachsener Fahrlehrer.

Die **Tankentlüftung** ist recht gut, was das Volltanken erleichtert. Wie bei anderen Kleinwagen sieht der Fahrer den Bug trotz höhenverstellbaren Sitzes nicht. Etwas lästig ist, dass man die **Heckklappe** durch Druck auf das Fiat-Emblem oder per Fernbedienung entriegeln und dann an die untere Kante greifen muss, um die Klappe zu öffnen. Dabei holt man sich immer schmutzige Finger. Um den **Kofferraum** zu beladen, muss man eine **hohe Ladekante** überwinden. Unter dem Kofferraumboden ist nur ein Pannenset untergebracht, kein Ersatzrad. Die Heckklappe kann man nur an einer Griffmulde innen rechts zuwerfen.

Die **Außenspiegel** sind für einen Kleinwagen ausreichend groß. Ihr oben stark gerundetes Gehäuse und der schmale Spalt zwischen dem Spiegelglas und dem Gehäuse erschwert die Anbringung eines Klemmspiegels.

Die **Sicht** zur Seite auf herannahende Radfahrer ist gut. Die Sicht nach hinten beim Einparken ist in etwa vergleichbar mit der im aktuellen VW Polo, also ganz ordentlich.

Der Punto Evo bietet ein **Tagfahrlicht**. In der getesteten Variante hat er ein **Abbiegelicht** auf Basis der Halogen-Nebelscheinwerfer, die zugeschaltet werden. Diese Funktion kann man empfehlen.

Innenraum

Das **Lenkrad** ist in der Höhe und der Entfernung verstellbar. In der getesteten Ausstattung hat es **Bedientasten** für das CD-Radio und das Bluetooth-Telefon, die sich gut anfühlen. Einen Geschwindigkeitsregler hatte der Testwagen nicht.

Der Punto Evo bietet eine **gute Antipffunktion für den Blinker**. Das Wischerintervall stellt man nicht mit dem rechten Lenkstockhebel selbst ein, sondern durch ein Einstellrad außen am Hebel, was Umsteiger leicht verwirrt. Nur einmaliges Wischen aktiviert man mit dem Hebel selbst. Ein zweites Einstellrad ist für den Heckwischer zuständig. Diese Art der Bedienung ist umständlicher als die gängigere Methode, mit dem Lenkstockhebel selbst das Intervall zu beeinflussen. Nachts tastet

man erst einmal eine Weile, bevor man das zweite Verstellrad für den Heckwischer zu fassen bekommt. Am linken Lenkstockhebel sind auch die Lichtfunktionen versammelt.

Nachts sind **alle Bedienelemente**, auch die im Lenkrad, **beleuchtet**. Die **Innenbeleuchtung** ist **angenehm hell**. Die Abdeckung über den Armaturen spiegelt gelegentlich, ansonsten sind sie liebevoll gestaltet, aber kleinteilig und deshalb nicht optimal ablesbar. Das **Cockpit** ist jetzt **gut verarbeitet** und besteht aus Materialien, die sich gut anfühlen. Der im Testwagen in der Mittelkonsole verwendete schwarze Klavierlack zieht Staub an. Logisch und überhaupt nicht verspielt ist die Bedienung der manuellen Klimaanlage gelöst. Ihre Drehregler fühlen sich gut an und wackeln nicht.

Der Fahrlehrer sieht von 30 bis 150 km/h auf den links sitzenden Tacho, wenn der Sitz ganz hinten steht. Bei vorn stehendem Sitz endet der sichtbare Bereich bei immer noch gut ausreichenden 130 km/h. Den Drehzahlmesser und die Tankuhr kann der Fahrlehrer vollständig sehen.

Der Testwagen hatte **keinen höhenverstellbaren Beifahrersitz**. Die Sitzfläche der **Vordersitze** ist für groß gewachsene Menschen zu kurz, während die Polsterung auch auf längeren Strecken komfortabel ist. Die Seitenführung ist befriedigend, die vorderen Kopfstützen sind auch für große Menschen weit genug ausziehbar. Erfreulicherweise kann man an beiden Vordersitzen die Lehnenneigung feinfühlig über Rändelräder auch während der Fahrt verstellen. Eine Lendenwirbelstütze hatte keiner der beiden Vordersitze.

Hinter dem ganz nach hinten geschobenen Beifahrersitz kann kein Erwachsener mehr seine Beine unterbringen. Wenn zwei rund 1,86 Meter große Menschen hintereinander sitzen, stößt der Prüfer mit den Knien an die Vordersitzlehne, sofern die nicht recht steil gestellt ist. Die **Platzverhältnisse** sind **mit einem Polo vergleichbar**. Der Prüfer sieht den oberen Geschwindigkeitsbereich gut ein, aber wegen des Pralltopfes im Lenkrad sieht er erst ab 70 km/h auf den links sitzenden Tacho.

Vor dem **Schalthebel** kann man einen Becher abstellen. Eine kleine Ablage unter dem Handbremshebel hat nur niedrige seitliche Flanken und ist deshalb kaum nutzbar. Je ein Becher oder eine 0,5-l-PET-Flasche passen in die Türablagen vorn. Daneben ist dann gerade noch Platz für vier Musik-CD. Das **beleuchtete Handschuhfach** nimmt außer den Fahrzeugunterlagen gerade mal noch einen schlanken Terminkalender auf, der kleiner als DIN A5 ist.

Wie bei den meisten Pkw-Herstellern üblich ist die **Fußmatte** auf der Fahrerseite mit zwei um 180 Grad drehbaren Knöpfen befestigt, während die auf der Beifahrerseite nur eingelegt ist.

Motor und Antriebsstrang

Beim Kaltstart ist der kleine **Vierzylinder** rappelig und laut. Auch warm gefahren bleibt er stets gut hörbar. Wegen des kleinen Hubraums von nur 1,3 Litern verlangt der Motor nach Drehzahl, wenn man flott vorankommen möchte. Er dreht aber munter hoch. Inzwischen hat ihm Fiat das **Turboloch ausgetrieben**. Beim Abbiegen

überrascht er Fahrschüler dank eines Turboladers mit variabler Geometrie nicht durch einen plötzlich zupackenden Turbolader, sondern **dreht recht gleichmäßig wieder hoch**. Innerorts passt eher der vierte als der fünfte von insgesamt fünf Vorwärtsgängen. Außerorts kann man auch im fünften Gang noch munter beschleunigen. Den ersten und den dritten Gang, die nahe nebeneinander liegen, kann man leicht verwechseln, der Rückwärtsgang hinten rechts ist leicht einlegbar. Das **Getriebe** lässt sich leicht und leidlich präzise schalten, es wirkt aber leicht teigig.

Rangieren kann man vor- wie rückwärts mit Standgas. Auf der Autobahn **vermisst man einen sechsten Gang**. Deshalb ist die Geräuschkulisse dort schon recht hoch, selbst wenn man sich auf Tempo 130 km/h beschränkt.

Eine sehr **gute Sache** ist die serienmäßige **Start-Stopp-Einrichtung**, die sehr weich funktioniert. Bei betriebswarmem Motor wird er gestoppt, sobald man den Leerlauf einlegt und vom Kupplungspedal geht. Sobald man die Kupplung wieder tritt, startet der Motor sofort und ganz weich. Wenn das Fahrzeug bei eingelegtem Leerlauf in ausgekuppeltem Zustand anrollt, startet der Motor ebenfalls – ganz so wie etwa bei Audi oder BMW.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Fünftürer war mit **Winterreifen** des Typs Pirelli Winter 190 Snow Control in der Dimension 185/65 R 15 bestückt. Sie lassen den Punto Evo nicht so knackig über kurze Unebenheiten hoppeln die die Version mit 17-Zoll-Bereifung. Auch sein **Fahrwerk** wirkt aber eher einen Tick zu weich und leicht unterdämpft. Selbst auf neuen Autobahnen ist die Karosserie ständig leicht in Bewegung. Die Federungsabstimmung ist zwar deutlich besser als beim Vorgänger Grande Punto, aber noch nicht so gediegen wie im in dieser Hinsicht Maßstäbe setzenden VW Polo.

Die **elektrische Servolenkung** verfügt für Fahrten in der Stadt über einen per Knopfdruck aktivierbaren „City-Modus“. Sie bietet dann besonders hohe Lenkunterstützung, was beim Parken ganz hilfreich sein kann. Offenbar schaltet sich dieser Modus bei höheren Geschwindigkeiten nicht von alleine aus, was dann zu einem unruhigen Geradeauslauf führt. Auf Seitenwind reagiert der Punto Evo sehr empfindlich. Insgesamt bietet die Lenkung einen befriedigenden Fahrbahnkontakt.

Verbrauch

Auf insgesamt 999 Test-Kilometern erzielte der fünftürige Fiat Punto Evo Racing 1,3 MTJ mit 95 PS einen Durchschnittsverbrauch von 5,4 Liter. Solche Werte kann man auch in der Golf-Klasse mit hubraumstärkeren Motoren erzielen, die nicht so sehr nach Drehzahlen verlangen wie der mit 1,3 Litern Hubraum doch recht kleine Vierzylinder.