

FIAT PUNTO A POINT NOMMÉ



Fiat change son fusil d'épaule, vise la qualité, et redonne à la technique une part qui avait disparu sur ses derniers modèles. Détails de la future vedette de la marque : la Fiat Punto.

Entre une Opel Corsa et une Renault Twingo, Fiat a tranché et misé prudemment sur des formes classiques pour sa Punto. Seule originalité, un léger déhanchement de la partie arrière et des groupes optiques placés verticalement tout le long du coffre. L'ensemble est plutôt agréable malgré la hauteur de la ceinture de caisse. Pour souligner les lignes douces de la carrosserie, Fiat a retenu des couleurs vives. Plus grande que la Uno qu'elle remplace, la nouvelle Fiat Punto profite de dimensions généreuses (empattement 2,450 m - longueur 3,76 m - largeur 1,62 m - hauteur 1,45 m) pour offrir une

habitabilité à la hausse. Cette impression est par ailleurs renforcée par les surfaces vitrées importantes de la Punto. Autre bonne nouvelle à l'intérieur, Fiat se décide enfin à placer la qualité en objectif numéro Un. Du coup, les matériaux retenus, ainsi que la finition d'assemblage se rapprochent des standards habituels. Confortable, profitant d'une direction légère et précise même dans les versions ne disposant pas de l'assistance, la Punto a de sérieux arguments pour reconquérir les parts de marché que la Uno ne pouvait plus conserver. Elle sera aidée en cela par des prix ultra-compétitifs : de 55 900 F pour la Punto 55 S à 99 000 F pour la Punto GT.

NOUVELLE PLATE-FORME

Fiat a développé un ensemble plate-forme/châssis entièrement nouveau. On notera que la coque a fait l'objet d'un soin attentif pour garantir une rigidité exemplaire. En ce qui concerne la résistance à la torsion, on note la valeur de 61 000 mkg/radian pour la version 3 portes et 64 000 kg/radian pour la version 5 portes. Quant à la résistance à la flexion, la Fiat Punto atteint 510 mkg/mm pour la 3 portes et 545 mkg/mm pour la 5 portes. Pour accroître la longévité de la carrosserie,

60 % du poids de la coque est réalisé avec des tôles zinguées. Les parties creuses également en tôles zinguées, sont soumises à des traitements anti-corrosion. Ajoutons à cela un accroissement des éléments isolants et l'on comprend mieux pourquoi le poids varie de 840 kg (Punto 55 S) à 1000 kg (Punto GT)...

Les liaisons au sol sont assurées classiquement par 4 roues indépendantes, avec barres stabilisatrices sur toutes les versions (à l'exception de la 55 S). La suspension avant adopte le principe d'un Mac Pherson, avec ressorts hélicoïdaux décalés, bras oscillants en fonte sphéroïdale haute résistance (inclinés dans le sens de la marche pour assurer l'effet anti-plongée) et amortisseurs à double effet. La suspension arrière est pré-assemblée sur un berceau auxiliaire en "H". Elle se compose de bras longitudinaux oscillants, avec un angle de 7,5° (afin de minimiser le roulis et augmenter le confort par adoption de ressorts

souples). On trouve également des tampons élastiques intercalés entre le berceau et la coque, ceci afin de réduire les vibrations transmises et permettre le rattrapage du train arrière de la voiture dans les virages ou dans les changements brusques de trajectoires à vitesse élevée.

Toutes les versions disposent d'un classique schéma de freinage en X avec disques AV et tambours AR (mais 4 disques sur la GT). Dès son apparition, la Punto dispose d'une gamme complète de moteurs : Fire 1,1 SPI de 55 ch - Fire 1,2 SPI et MPI de respectivement 60 et 75 ch - 1,6 MPI de 90 ch - turbo 1,4 de 136 ch et turbo-diesel 1,7 de 72 ch.

UNE BOITE 6

Trois types de boîtes ont été développés pour la Punto : deux à 5 rapports qui diffèrent selon leur couple, et une à 6 rapports. Ses boîtes

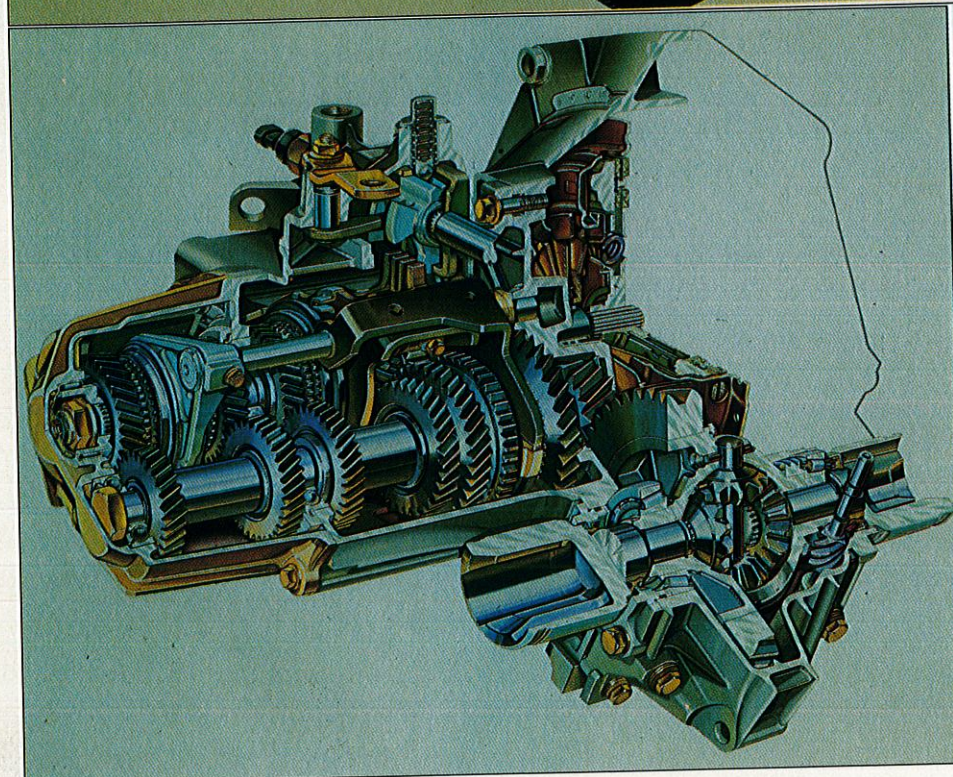
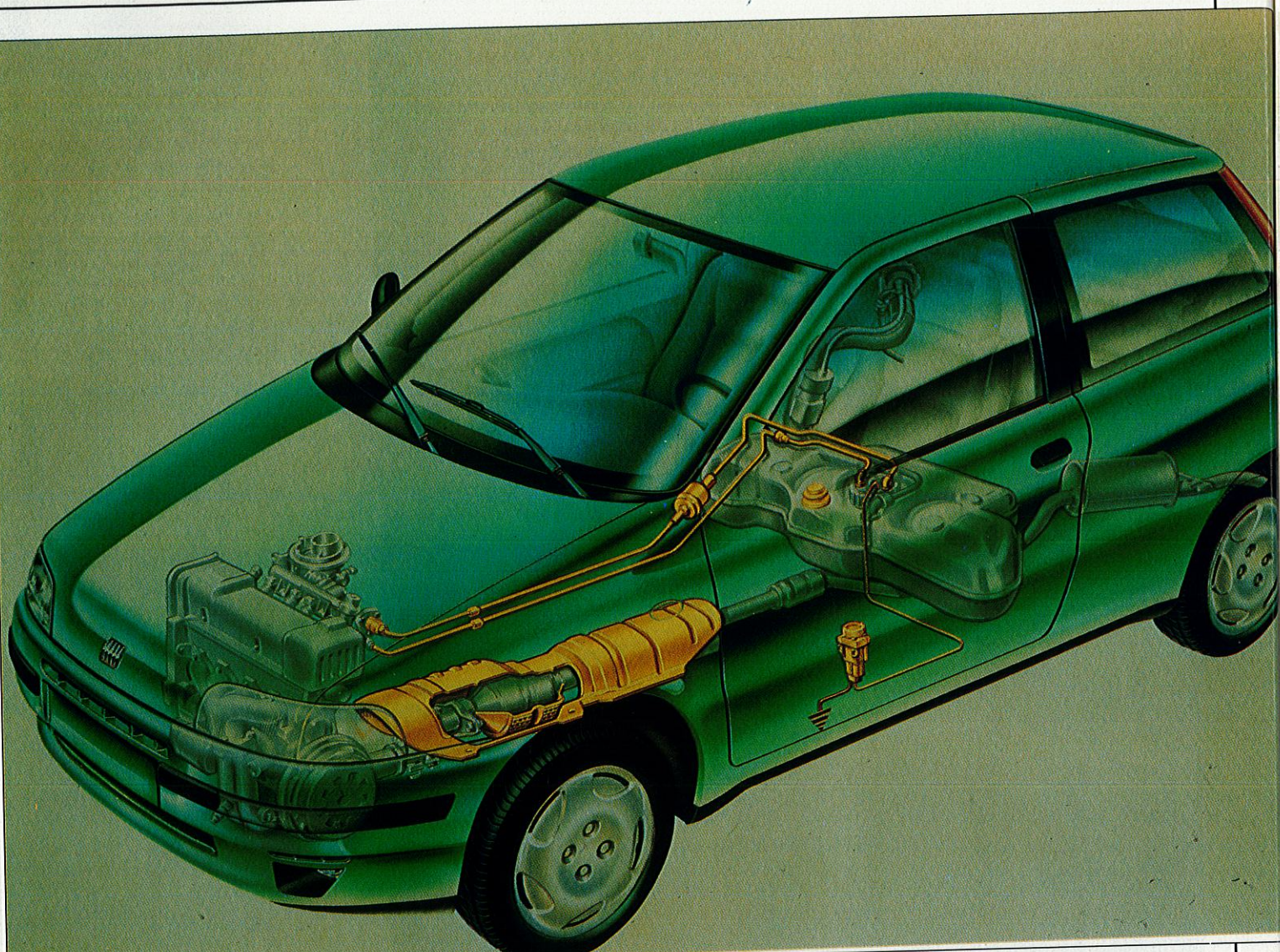
manuelles seront complétées par une transmission ECVT à variation continue du rapport, avec embrayage électromagnétique à poudres de fer et gestion électronique. Les commandes des BVM sont par câbles bowden pour l'enclenchement des rapports et par tige pour leur sélection.

La BVM 8-13 mkg est montée dans toutes les versions sauf la GT. Elle bénéficie d'une commande intérieure par tige, les fourchettes de 1ère/2ème et 3ème/4ème vitesses coulissant sur la tige même, afin d'optimiser l'enclenchement; une fourchette aux branches en plastique co-stampé pour réduire le bruit d'enclenchement; un système de synchronisation indépendante, avec 3ème/4ème et 5ème vitesse sur l'arbre primaire, pour éliminer le bruit de claquement.

Une boîte à 6 rapports est dérivée de ce modèle, elle se caractérise par ses rapports très rapprochés qui rappellent les boîtes de moto.

Réalisée en une seule pièce, la planche de bord profite de matériaux de qualité et d'une instrumentation particulièrement complète.



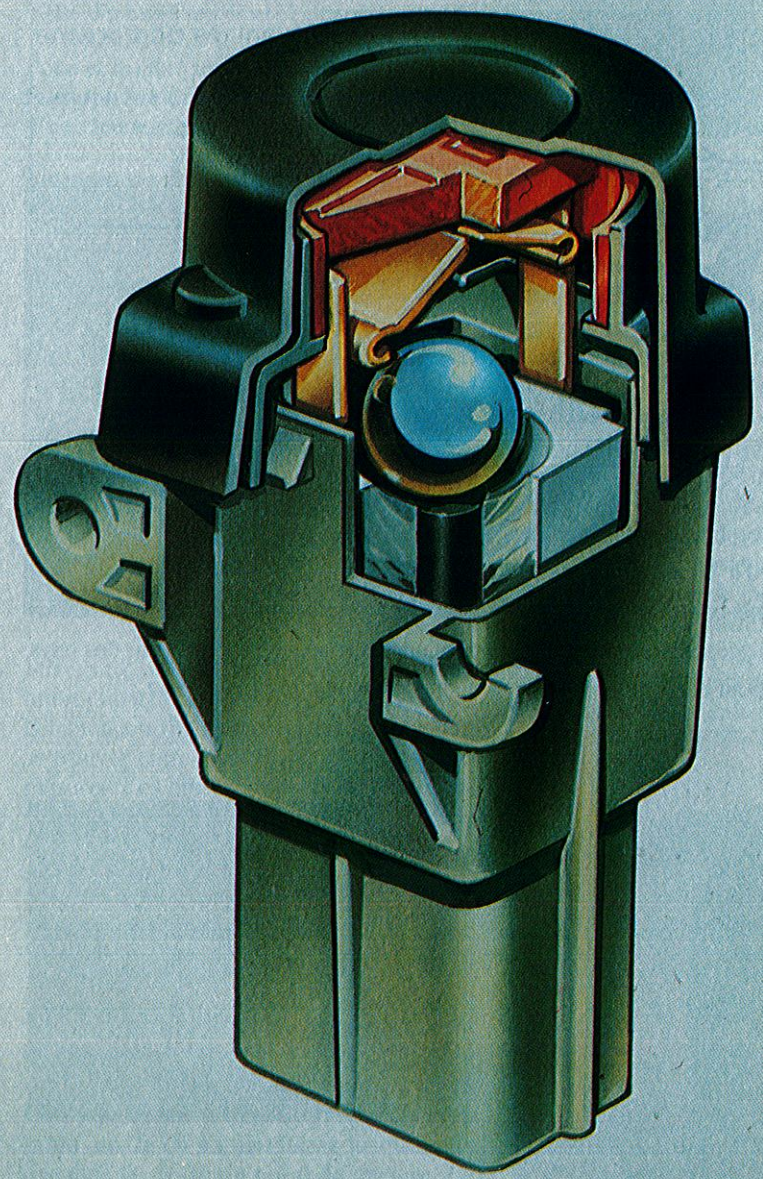


▲ Pour réduire le risque d'incendie au minimum, Punto hérite d'un système comprenant un interrupteur inertiel anti-reflux doté d'un clapet anti-écoulement qui, en cas de choc, arrête la pompe électrique instantanément. Le réservoir est conforme aux standards internes Fiat (chute libre de 6 m de hauteur sans perforation). Enfin, la ligne d'échappement bénéficie de protections spéciales athermiques.

▲ Une première sur une voiture de cette catégorie : la boîte 6 vitesses disponible avec la plus petite motorisation (1108 cm³ - 55 ch).

Rapports :
 Ie 3,545 : 1
 IIe 2,187 : 1
 IIIe 1,480 : 1
 IVe 1,121 : 1
 Ve 0,902 : 1
 VIe 0,744 : 1
 MAR 3,818 : 1
 On passe les rapports à la volée et le moteur

ne quitte pas les hauts régimes lorsque l'on veut jouer avec. Avec la GT, La Punto 55 6-Speed est la plus ludique des Punto. Une autre version viendra compléter ce tandem : le cabriolet. Dessiné par Giorgetto Giugiaro, ce séduisant cabriolet ne sera pas disponible avant l'été 94. Il héritera de 2 motorisations : 1,2 monopoint de 60 ch et 1,6 multipoint de 90 ch. ■



FICHE TECHNIQUE : FIAT PUNTO

Moteur :
 4 cylindres, transversal
 1372 cm³
 Rapport volumétrique
 7,8 : 1.
 Puissance :
 136 ch à 5750 tr/mn
 Couple :
 21,2 mkg à 3000 tr/mn
 Traction avant
 Embayage monodisque
 Suspension :
 à roues indépendantes, Mac Pherson
 avant et arrière, bras oscillant
 transversaux.
 Direction :
 crémaillère avec assistance.
 Diamètre de braquage :
 9,7 m
 Freins :
 disques ventilés AV
 Tambours arrière
 Roues / Pneus :
 185/55 R 14 H
 Poids :
 1000 kg
 Consommations normalisées
 à 90 km/h : 6,1 l
 120 km/h : 8,3 l
 en cycle urbain : 9,7
 moyenne ECE : 8 l
 Vitesse maxi : + 200 km/h
 Accélération :
 0 à 100 : 7,9 s

