

Il Punto Racing Club ringrazia per la gentile concessione di questo articolo la redazione di [www.omniauto.it](http://www.omniauto.it)

L'articolo in questione è stato scritto da Rosario Pulvirenti.

Al Salone dell' auto di Francoforte di 10 anni fa (Settembre 1993) fu presentata un'auto ormai entrata di diritto nell'olimpo delle auto di successo, la Fiat Punto. In quei giorni dell' autunno 1993 le speranze economiche dell' intero Gruppo Fiat furono riposte su questo nuovo modello, che si apprestava a raccogliere la difficile eredità della Uno, per un decennio campionessa di vendite nel segmento B, quello delle utilitarie. Disegnata dalla felice matita di Giugiaro, la Punto rompe decisamente col passato e si propone con una linea quasi da monovolume. Il posteriore è la zona più innovativa con i fari a sviluppo verticale ed in posizione sopraelevata e con l'assenza del tubo di scappamento a vista. Questo particolare è celato alla vista dal paraurti posteriore (il condotto nella parte terminale è rivolto verso l'asfalto) e tale soluzione sarà in seguito ripresa da molte auto, in particolare sulle versioni con motorizzazione diesel. La zona anteriore è invece caratterizzata dalla mancanza della classica calandra, sostituita da ampie prese d'aria sul paraurti. Per quel che riguarda le dimensioni esterne la Punto è cresciuta rispetto alla Uno, soprattutto in larghezza, garantendo un maggiore spazio abitabile agli occupanti. La lunghezza raggiunge i 376 cm (7cm più della Uno) , il passo è di 245 cm, l'altezza è di 145 cm contro i 141,5 raggiunti dalla sua progenitrice, la larghezza si attesta sui 162 cm (con un incremento di 6,7 cm rispetto alla Uno). E' forse quest'ultimo dato a farci comprendere meglio la differenza esistente tra le due vetture a livello di confort interno e di abitabilità . L'ampiezza del vano bagagli è di 275 litri, con la possibilità di aumentare la capacità di carico sino a 1080 litri grazie all' abbattimento dei sedili posteriori (su alcune versioni è previsto il sedile posteriore abbattibile in due parti asimmetriche).

All'interno la plancia è realizzata in un sol pezzo ed è caratterizzata da un ampio ripiano superiore, utile per riporre piccoli oggetti. Questo ripiano tuttavia scompare nelle auto dotate di airbag passeggero. Fa effetto la comparsa, su una vettura del segmento B, di accessori importanti, fino a poco tempo prima riservati a vetture di classe superiore. Tra questi citiamo il servosterzo, il climatizzatore manuale, l'ABS, il doppio airbag frontale, le barre antintrusione nelle portiere, i pretensionatori delle cinture di sicurezza anteriori, l'interruttore inerziale per il blocco del flusso di carburante in caso di incidente, i sedili anti-scivolamento, i poggiatesta posteriori ed il sedile guida regolabile in altezza. Peccato che la maggioranza di essi siano disponibili solo a richiesta, o siano appannaggio delle versioni top di gamma.

Per quel che riguarda la meccanica la Punto ha un'impostazione tradizionale, fedele alla storia delle compatte Fiat ed allineata al resto della concorrenza: motore trasversale anteriore e trazione anteriore. Le sospensioni anteriori adottano un classico schema McPherson, mentre le posteriori, a bracci oscillanti collegati ad H come sulle più grandi Tipo e Dedra, segnano un importante passo avanti rispetto allo schema a ponte della Uno. Tutte le versioni hanno freni anteriori a disco e posteriori a tamburo, ad eccezione della versione sportiva, la GT, dotata di freni a disco sulle quattro ruote, con gli anteriori autoventilanti. Il serbatoio carburante è infine di 47 litri (51 litri per la GT). Sin dall'esordio la battaglia per la leadership nel settore delle vetture compatte si presenta impegnativa per la Punto, molto più di quanto lo fosse stata per le sue progenitrici 127 e Uno, pietre miliari nella storia delle vetture di grande serie.

Al suo arrivo sul mercato la vettura di casa Fiat si deve confrontare con concorrenti come la Fiesta, apprezzata dal pubblico per la linea gradevole e il favorevole rapporto prezzo/dotazioni, la Clio, fortunata discendente della R5 e la Micra, presentata un anno prima e impostasi subito

come un fenomeno di moda, grazie alla linea gradevole, alle dimensioni compatte e alla ricca lista di accessori di serie, che ha costretto molti concorrenti a rivedere le dotazioni dei propri modelli. E non vanno trascurate altre due novità del '93: la Seat Ibiza e la Opel Corsa. Nel Novembre dello stesso anno iniziano finalmente le vendite in Italia della Punto. La nuova arrivata di casa Fiat è offerta al pubblico con sei motorizzazioni a quattro cilindri e sei allestimenti. A ciascun motore corrisponde una versione:

Punto 55, equipaggiata con il motore Fire da 1108 cc, con potenza massima di 54 CV (40 KW);

Punto 60, equipaggiata con il motore a benzina da 1242 cc, iniezione single point e potenza massima di 60 CV (43 KW);

Punto 75, dotata del più brillante motore da 1242 cc ad iniezione multipoint con 75 CV (54 KW) di potenza massima;

Punto 90, la versione al top di gamma, con il motore da 1581 cc, che vanta una potenza massima di 65 KW (90 CV) e che già equipaggia altri modelli del gruppo Fiat;

Punto GT, che può contare sul motore da 1372 cc Turbo (IHI VL7) dotato di intercooler, evoluzione del motore con identica cilindrata che equipaggiava la Uno. Ha una potenza massima di 98 KW (136 CV) e permette alla Punto di superare agevolmente i 203 Km/h con uno scatto di 7'95 secondi per coprire i 100 metri con partenza da fermo. L'assetto è reso più rigido grazie all'adozione di elementi elastici meno flessibili. Le carreggiate (138 cm davanti e di 136 dietro contro i 136,6/135,2 delle altre Punto) sono state maggiorate per migliorare l'handling. I freni sono a disco (autoventilanti anteriormente) sulle quattro ruote, l'ABS è di serie. Esteticamente è caratterizzata dalle minigonne laterali, dagli specchietti in tinta, dai cerchi da 14" con gomme da 185/55. All'interno la GT è equipaggiata con sedili sportivi e con una strumentazione più ricca rispetto alla versione ELX.

Punto TD, la versione turbodiesel della gamma, che utilizza il motore da 1698 cc e potenza massima di 62 KW (70 CV), già usato in versione aspirata su Uno e Tipo.

Ad ogni versione corrispondono uno o più allestimenti:

S, è l'allestimento base, oserei dire essenziale. Disponibile inizialmente solo su 55, 60, TD.

ED, disponibile sulla sola Punto 55, è in pratica un allestimento S. L'unica differenza riguarda il cambio, che ha rapporti più lunghi e consente una riduzione dei consumi, quindi più che di un allestimento possiamo parlare di una versione derivata dalla 55.

SX, allestimento intermedio, è più curato della S, soprattutto nella dotazione di accessori, tra cui ricordiamo i vetri elettrici anteriori e la chiusura centralizzata. Disponibile su tutte le versioni tranne la 60 (almeno inizialmente).

6 Speed, anche in questo caso più che di un allestimento possiamo parlare di una versione derivata della 55 ed il suo principale segno di distinzione è il cambio meccanico a sei marce, con rapporti molto corti, quasi di tipo motociclistico. Questa versione, pensata espressamente per i neopatentati, ha una dotazione di accessori a metà strada tra l'allestimento SX e l'allestimento ELX. Rispetto al primo ha meno accessori di serie (vetri elettrici e chiusura centralizzata si pagano), ma ha finiture più curate, come sulla ELX: la console centrale arriva fino al cambio, che ha cuffia in pelle, i rivestimenti dei sedili sono di qualità migliori, i paraurti esterni sono in tinta con la carrozzeria.

ELX, è l'allestimento più completo, o comunque quello più curato esteticamente. Disponibile solo su Punto 75, 90, TD. Ha di serie i vetri elettrici anteriori, chiusura centralizzata con comando a distanza, il sedile posteriore sdoppiato. Prevede inoltre paraurti verniciati in tinta con la carrozzeria, fendinebbia e funzione di ricircolo dell'aria con filtro antipolline. Il servosterzo di serie su tutte le ELX ad eccezione della 75, che lo prevede come optional, obbligatorio col

condizionatore.

HSD, ha come base di partenza l'allestimento SX, a cui aggiunge accessori molto importanti, disponibili solo a pagamento nel resto della gamma: climatizzatore manuale, servosterzo, airbag guida, ABS, poggiatesta posteriori. Disponibile sulla sola versione 75.

All'estero è disponibile inoltre un altro allestimento, denominato EL, che si pone a metà strada tra gli allestimenti SX ed ELX. Tutte le Punto, ad eccezione di ED, 6 Speed e GT sono disponibili sia in configurazione a tre che a cinque porte. Tutte le versioni, tranne la 55, possono montare il condizionatore. I prezzi non sono dei più bassi, soprattutto quelli delle versioni più accessoriate. Alcune concorrenti offrono di più a prezzi inferiori, ma tuttavia la Punto riuscirà ad affermarsi come campionessa di vendite in Europa dal 1994 al 1997, grazie alla linea innovativa associata all'ampia abitabilità interna.

Nell'Aprile dell'anno successivo (1994) è presentata ufficialmente la Punto Cabrio, disegnata e costruita da Bertone, che va a riempire lo spazio vuoto lasciato dal pensionamento della Ritmo Cabrio. La nuova vettura aperta di casa Fiat è disponibile in due versioni: la 60 S, con motore 1200 da 60 CV, dalla dotazione di serie piuttosto scarna e la 90 ELX, con motore 1600 da 90 CV, che ha di serie servosterzo, vetri elettrici, chiusura centralizzata, capote ad azionamento elettrico. Le vendite della Punto Cabrio iniziano due mesi dopo, nel Giugno del 1994, giusto in tempo per permettere ai clienti di apprezzarne il piacere della guida all'aria aperta nella stagione che è più congeniale a questo genere di vetture: l'estate. Nello stesso mese iniziano le vendite di un'altra importante versione, la 60 Selecta, disponibile sia a tre che a cinque porte, dotata di cambio automatico a variazione continua "ECVT" ed equipaggiata col motore 1200 da 60 CV. Nel Dicembre 1994 l'offerta di versioni diesel è ampliata dalla versione aspirata 1.7 D da 60 CV, offerta nel solo allestimento S, in configurazione sia a tre che a cinque porte. Nel Giugno 1995 la gamma si arricchisce di una nuova versione sportiva, la Sporting, che affianca la Turbo. Disponibile solo in versione tre porte, è riconoscibile per l'assetto ribassato, le modanature laterali, la scritta Sporting sul portellone. All'interno l'abitacolo è arricchito dalla strumentazione sportiva con indicatori rossi e dal volante sportivo con airbag. Il motore è il 1600 che equipaggia la 90, ma è associato a un cambio con rapporti più corti. La Turbo è invece oggetto di alcune migliorie nell'allestimento: nuovi sedili più bassi e meglio profilati lateralmente e nuovo volante a tre razze con airbag rivestito in pelle, la gamma colori si arricchisce di una nuova tonalità, il giallo ginestra.

Dopo un anno di stasi (in casa Fiat sono i mesi del debutto di Bravo, Brava, Marea), nel Gennaio 1997 la gamma Punto è oggetto di alcune modifiche negli allestimenti, volte soprattutto a mantenere costanti i prezzi a fronte di un aumento dei costi delle materie prime. La mossa si rivela vincente, dato che dopo pochi giorni sono varati i primi incentivi per l'acquisto di vetture nuove, in caso di rottamazione di vetture con più di dieci anni. Tra le tante modifiche, tutte di lieve entità, ricordiamo l'eliminazione di alcune spie, la scelta di materiali più economici (ad esempio la cuffia del cambio non è più in pelle ma in similpelle), le modifiche alle guarnizioni ed all'impianto d'aria condizionata; la versione SX perde gli indicatori di direzione anteriori bianchi (come sulla ELX) ed eredita quelli color arancio della S; la versione ELX guadagna invece le maniglie esterne e il portatarga posteriore in tinta con la carrozzeria. Nello stesso mese debutta una nuova versione, la 55 Team, disponibile in versione tre porte sia con cambio a cinque che a sei marce, che strizza l'occhio agli acquirenti più giovani. Rispetto alla SX da cui deriva offre in più il nuovo volante a tre razze con airbag, i sedili sportivi, i nuovi rivestimenti interni, i fendinebbia, i cerchi in lega, le modanature laterali e gli indicatori di direzione anteriori bianchi. Per poter soddisfare le nuove normative europee antirumore è rivista la gamma diesel: ora ci

sono due versioni, entrambe turbodiesel, con la stessa cilindrata (1700), ma con potenze di 60 e 70 CV. Sparisce la Punto D, equipaggiata con il motore diesel aspirato. Nel Maggio dello stesso anno, al Salone dell'automobile di Barcellona, Fiat presenta una novità assoluta nella gamma Punto, il motore 1200 Fire 16V da 85 CV. Il nuovo motore sostituisce il 1600 da 90 CV (le prestazioni sono molto simili): la versione 90 è dunque sostituita dalla 85 16v. Il nuovo brillante motore va ad equipaggiare anche la Punto Sporting che ora si chiama Punto Sporting 16v, che si differenzia dalla ELX per l'assetto più rigido (cambiano le molle, gli ammortizzatori e il diametro della barra stabilizzatrice posteriore), per i pneumatici 185/55 R14H (invece dei 165/65 R14 T) e per il rapporto finale di trasmissione più corto. Sono aggiunti alla gamma nuovi colori di carrozzeria e nuovi tessuti per l'abitacolo. Ora il servosterzo è disponibile, a richiesta, già a partire dalla 60 S ed è di serie sulle 1200 16V e sulle TD 1700. Il climatizzatore è disponibile a richiesta anche sulle 55. Esce dal listino la Punto Team (una meteora!). Un anno dopo, nel Marzo 1998, il Salone di Ginevra è la passerella scelta per presentare la nuova gamma delle Punto Cabrio. La Cabrio 90 è sostituita dalla Cabrio 16v, con motore 1200 da 85 CV; la Cabrio S cambia denominazione e diventa più semplicemente Cabrio. Sono ridotte le differenze di allestimento tra le due versioni Cabrio e Cabrio 16v. Entrambe hanno ora di serie i vetri elettrici anteriori, la chiusura centralizzata, il servosterzo. Lievi le modifiche al resto della gamma Punto: il servosterzo è ora di serie su tutte le benzina a partire dalla 75 SX e su tutte le diesel, la Selecta è ora disponibile anche col più completo allestimento SX. All'inizio dell'estate, nel Giugno del 1998, la Fiat cerca di rinvigorire le vendite della Punto presentando tre nuovi allestimenti: Sole, Star, Stile. La Punto Sole è offerta con motori 1.1 Fire a benzina (55 CV) e 1.7 TD (63 CV). Ha lo stesso equipaggiamento della S e nuovi tessuti interni. La Star ha il 1.2 a benzina da 60 CV e il 1.7 TD da 63 CV. Di serie ha climatizzatore e servosterzo, fasce paracolpi laterali, nuovi rivestimenti interni, nuovi colori di strumentazione e plancia. Al vertice c'è la Stile, con climatizzatore e servosterzo, equipaggiata col 1.2 16V a benzina da 85 CV e col 1.7 TD da 70 CV. Rimangono in listino la Selecta, la 6 Speed che guadagna l'airbag guida, la Sporting 16v con climatizzatore e ABS di serie, la GT e la Cabrio. Il climatizzatore è di serie su tutte le Punto tranne Sole e 6 Speed. Dal Marzo del 1999 la Punto Sole è offerta anche con motore 1.2 da 60 CV, ma ormai la Punto prima serie ha i mesi contati.

Nel Luglio dello stesso anno è presentata alla stampa la seconda serie della popolare vettura Fiat, con una linea completamente nuova, più spigolosa e moderna, ma che tuttavia non è riuscita a cancellare dal cuore di molti il ricordo della sua diretta progenitrice.

Ancora oggi la Punto prima serie si presenta come un'auto dal design attuale ed il suo successo è testimoniato dai milioni di esemplari prodotti. A dire il vero anche la Punto, come tutte le automobili, ha avuto i suoi guai: tra i principali difetti segnalati dagli utenti ricordiamo la scarsa protezione del blocchetto della serratura e l'eccessiva fragilità delle lamiere laterali ai piccoli colpi ricevuti nei posteggi. Difetti veniali, largamente compensati dalla facilità di manutenzione e dal basso costo degli interventi di riparazione. Per produrre a Punto è stato addirittura realizzato lo stabilimento di Melfi nel quale prendeva forma anche la "cugina" Lancia Y.

Volendo dare un giudizio sintetico a questa vettura si rivela perfetta la frase del compianto senatore Giovanni "Gianni" Agnelli che disse di lei alla sua presentazione: " La Punto non è nata in tre anni ma è la sintesi di un secolo di lavoro" .

Rosario Pulvirenti.