

SPEED TEST

TOTO DI KOFI GENTILE & GIOVANNI FALZONI

FIAT GRANDE PUNTO



MOVING PASSION



Le sei Punte elaborate alle quali si aggiunge la speciale versione della Fiat Auto For Speed by Fiat.

Dopo il debutto al Motor Show di Bologna, le 5 Grandi Punto elaborate approdano sulla pista di Anagni per un maxi test dinamico insieme ad altri due esemplari messi a disposizione dalla Fiat. Sensazioni al volante e telemetria supportano il confronto diretto tra vetture che interpretano il tuning ognuna a modo suo

La Fiat Grande Punto è appena nata ma già sfoggia un ottimo curriculum in materia di tuning. È una storia incredibile, esaltante e irripetibile per gli amanti delle elaborazioni: basti pensare che le cinque "demo car" hanno visto la luce per volontà della stessa Fiat, la quale ci ha chiesto di personalizzarle per esplorarne il potenziale sotto ogni profilo. Detto fatto! Abbiamo individuato 5 Aziende cui affidare le nostre cavie e in pochi giorni sono nati altrettanti esemplari che, seguendo vie diverse, stimolano la passione e la fantasia ognuna a modo proprio. Al debutto nell'area 48 dello scorso Motor Show di Bologna, dove gli appassionati hanno ammirato e provato le Punto a fianco dei collaudatori Fiat, fa seguito questo nostro maxi test dinamico. Una ghiotta occasione, unica nel suo genere, che ci dà modo di analizzare in dettaglio le possibili modifiche e metterle a confronto diretto in pista. Il responso della prova, oltre alle consuete impressioni al volante (che stavolta può contare sull'alternanza di vari piloti del Test Team di Elaborare), è avvalorato da una rinnovata telemetria satellitare di grande precisione. L'apparecchiatura utilizzata ci ha permesso di misurare, oltre alle consuete prove di accelerazione, anche i tempi su giro della pista di Anagni con relativi intertempi. Un bel vantaggio questo, perché abbiamo potuto suddividere la pista in 5 settori, ognuno dei quali ha messo in evidenza un aspetto diverso dell'handling che caratterizza i cinque esemplari elaborati. Mai fino ad ora abbiamo avuto tra le mani una simile quantità di dati per caratterizzare un test, a tutto vantaggio dell'imparzialità e della godibilità del responso...

! E TUNING!

GRANDE PUNTO 1.9 MJ 8V 120 CV BY FRANCO ALOSA



Il look è caratterizzato dalle strisce adesive blu e che avvolge tutta la Punto. In evidenza anche il ribassamento sportivo con fessure e giunti regolabili.



**Frenata impressionante!
Buona anche l'erogazione della
potenza e la sportività
dell'assetto**

Il cerchio STP da 16" con pneumatici Continental Sport Contact 215/35, con il nuovo fessore Project M da 330 mm con pinza a 4 pennelli.



L'abitacolo si fregia di accessori Bobot e di strumenti analogici Max Car Racing per pressione di sovralimentazione e temperatura olio. Il sito, il copriorile della testata in carbonio.





Dietro la presa d'aria c'è l'intercooler aspirato da Maxi Car Racing, invece il catalizzatore, oltre al coperchio della testata in carbonio, anche il filtro aria K&N.



Il retratorena sloggia i gruppi ottici oscurati, come altre superfici vetrate, e il doppio terminale di scarico artigianale.

TUNING

INTERNI

- Pedaliera Sabati
- Cuffia scintilo Sabati
- Pannello cambio Sabati
- Strumenti aggiuntivi
- Maxi Car Racing: pressione turbo, temperatura olio
- Pellicole oscuranti
- Tappetini Franco Rosa ori

ACCESSORI

- Coperchio motore in carbonio big TCI
- Impianto di allarme satellitare gestibile da remoto
- FLEETTRACK ALARM
- Fari posteriori oscurati
- Applicazione striscia bianca

MECCANICA

- Elettronica Rosa
- Centralina aggiuntiva
- Intercooler Maxi Car Racing
- Filtro aria a pannello K&N
- Assetto AP a ghiera regolabile
- Scarico Rosa artigianale
- Impianto frenante potenziato con pastiglie e dischi freno battenti Project, 330 mm con cavigliata in argal e pinza forgiata 4 pompanti di 37 mm

GRUPPO RUOTA

- Cerchi RTP da 18 pollici
- Pneumatici Continental Sport Contact 215/35 R18

TESTER FIAT MATTIO LUCIANO

Luciano ha una ventennale esperienza in ambito sperimentazione Velocità, ma al contrario di Gianni e Germano il suo bagaglio tecnico è maturato soprattutto in ambito R&D Romeo. Inoltre mette la sua abilità di guida a disposizione del reparto, che internamente si occupa delle delibere di guidabilità del veicolo e la lunga esperienza gli permette di spaziarci in gli campi: "accensioni, freni, pneumatici". Internamente gli viene riconosciuta anche una grande capacità di acquisizione dati strumentali, in pratica è uno di quelli che sa dove posizionare i sensori da cui, interpretando i dati rilevati, si può giudicare il comportamento dinamico dell'auto.

IMPRESSIONI DI GUIDA

"Fin da subito la vettura mi ha colpito per l'estetica molto grintosa ma non eccessiva, con un ottimo abbinamento dei colori (inacquerisce su frontale chiaro, striscia bianca su carrozzeria di colore blu metallizzato estesa su tutta la lunghezza), gli che genera dinamicità dalle ruote (pneumatici Continental 225/35 18" su cerchi RFP da 18 pollici), ottimo design dei terminali di scarico, interni adeguatamente personalizzati con rivestimenti sportivi Sabati su pedaliere e poggiatesta laterali, su pannello e cofano cambio e strumenti di misura per pressione turbo e pressione olio motore. Ottimo impianto audio personalizzato "By BPE" che, accompagnando il test, ha favorevolmente impressionato i giovani che si sono avvicinati per il giro di prova. Il tutto ha contribuito ad imprudersi la vettura senza scendere negli eccessi. Sul circuito del Memorial Bottega (Riva 4E) la vettura si è rivelata eccezionale, sicura e divertente da condurre nonostante le condizioni dell'asfalto e volte proibitive. Ho apprezzato l'ottimo inserimento in curve con un leggero sottosterzo di potenza, comunque facile da gestire grazie all'efficacia dell'impianto freni con dischi maggiorati e pinze a 4 pompanti e al grande motore. Franco Alosa non si è certamente risparmiato, intervenendo opportunamente su elettronica (centralina di potenziamento aggiuntiva) e aspirazione, iniezione e filtro aria, il tutto corredato di un'ottimizzazione della tubazione di scarico. Infine tutte le mie ottime impressioni sono state avvalorate dalle persone che di volta in volta si sono sedute accanto a me per il giro di prova, dimostrando grande stupore e gioia nel cogliere il comportamento della vettura".

1 FRENATA

L'inserto maggiorato Progeol in regola al gran feeling con il motore e permette frenate sicure e precise senza compromessi eccezionali di spazio.

**2 INSERIMENTO BASSA VELOCITÀ E TRAZIONE IN USCITA**

Il motore risponde in maniera precisa, agisce ad un livello ben definito e rigido che si comprime in un po' di trazione in uscita dalle curve lente.

**3 SCOLLINAMENTO CON ALLEGGERIMENTO GAS**

La vettura ha una leggera tendenza ad allargare con il pedanone, ma questo scolora e risulta ben gestibile, deciso e sicuro.

**5 HANDLING A GAS COSTANTE PARZIALIZZATO**

L'assetto rigido lo rende stabile e preciso nel trattare le piccole irregolarità e scosse.

**4 FRENATA IN CURVA**

Reato del freno motore di carico, si stabilisce, tende al bloccaggio ma rimane controllabile.

**6 - 7 INSERIMENTO E PERCORRENZA SU CURVA VELOCE**

L'inserimento nelle curve veloci è preciso, veloce e diretto, ed effettuato con troppo decisione il rettilineo allarga leggermente, inserisce bene, ma la percorrenza fatica a tenere la linea perdendo di precisione e allarga.



8 TRAIETTORIA E TRAZIONE IN USCITA DI CURVA

Il motore a 4 cilindri e il motore che spinge forte compiono un'operazione importante al momento della fuga.

DATI STRUMENTALI

ACCELERAZIONE

	Tempo (Sec.)	Vel. uscita (KM/H)
100 M	6,63	90,68
200 M	9,72	114,88
400 M	15,36	137,36

	Tempo (Sec.)	Distanza (m)
0-50 KM/H	4,18	36,6
0-100 KM/H	7,36	124,78



9 ALLUNGO MOTORE

Ottimo per potenza e coppia, lascia l'ingombro di ogni regime, riprende bene gli dai 7.000 giri e scende forte sotto i 4.000. Turbo-log protezione Automatica.

GIRI DI PISTA

Lap 1: 00:01:25.000
Lap 2: 00:01:24.546
Lap 3: 00:01:23.464
Lap 4: 00:01:24.000
Lap 5: 00:01:24.123
Lap 6: 00:01:23.582

VEL. MAX SUL GIRO
152 km/h

MIGLIORI INTERTEMPI

- 21"364
- 12"364
- 21"463
- 10"455
- 17"818

EMOTION 1.9 MULTIJET 120 CV

DESCRIZIONE: Motori 4 cilindri, iniezione a iniezione, accensione a carica 800 e 30.4 mm, cilindrata 1910 cc, potenza max 120 CV (88 kW) a 4000 giri/min, coppia max 200 Nm a 2000 giri/min, ammortizzatori iniezione diretta Multijet tipo "Common Rail" con turbo e geometria variabile e interrottori, accensione per compressione.

TRASMISSIONE: Trattore anteriore, cambio manuale a 5 marce, rapporti di 3.818 - 1.742 (65) - 1.341 (80) - 1.144 (90) - 1.544 (74) - 1.844 (67) - 1.844 (54) - 1 rapporto di riduzione finale 3.350

STRADA: A sterzo a pignone con guida elettrica, sterzo di sterzo 11 cm.

FRIZIONE: A pignone a disco autoventilato, 234 x 22 mm, posteriori a disco 234 x 21 mm.

SOSPENSIONI: anteriori a ruote indipendenti tipo McPherson, posteriori a ruote indipendenti, barre stabilizzatrici con battenti a cross shaft, posteriori ad assale a traversa torsione, ammortizzatori a molla telescopici.

DIRIGIBILITÀ: Angolare a larghezza e altezza 4030 x 1657 x 1430 cm, peso 2510 kg, peso in ordine di marcia 1205 kg (16) capacità serbatoio 45 l.

PRESTAZIONI: 0-100 km/h: 10,5 sec. 0-100 km/h: 10,5 sec. 0-100 km/h: 10,5 sec.



La qualità migliore costa meno di quello che credi



Turbocompressori T4 Turbonetics a partire da

648 € + IVA



Impianti NOS con bombole originali USA a partire da

440 € + IVA



Elettronica per motori giapponesi Centraline complete programmabili a partire da

1.370 € + IVA

Tel. 010-9640452

WWW.PLRACING.COM