



La 'Punto 2' (progetto 188) arriva nel 1999 e il suo esordio viene subito premiato con le 4 stelle EuroNCAP! Il Centro Stile Fiat decide di dare il massimo per l'auto che segna il centesimo compleanno della casa costruttrice e i risultati si notano subito dalla marcata differenza tra le versioni a 3 e 5 porte; essendo solitamente rivolta ad un pubblico giovanile, la 3 porte Fiat, ha seguito una impronta decisamente dinamica e sportiva. Nel frontale si notano il paraurti e le prese d'aria create su tratti verticali con la parte centrale verniciata di nero, i gruppi ottici anteriori sono appena mascherati da una sottile protezione trasparente, lasciando intravedere i proiettori poliellittici con fari fendinebbia incorporati.

Nella fiancata si notano due scalfature che partendo dal primo passaruota, si concludono nella zona posteriore dove un terzo tratto alza la linea di cintura, rendendo la linea più dinamica ed aggressiva.

Il posteriore, ribadisce il concetto di dinamismo, modellando un andamento romboidale che richiama i tratti alti della fiancata ed enfatizza la larghezza dell'auto, dandole quell'aspetto "massiccio" e i gruppi ottici posteriori, sagomati e sporgenti, ne completano il quadro.

Il 5 porte invece ha una linea più sobria, con grandi differenze soprattutto al posteriore; il portellone disegna un angolo quasi retto con il terreno ampliando lo spazio interno a disposizione del baule mentre i paraurti meno elaborati e le due porte in più sulla fiancata le riconsegnano quell'aria da 'auto di famiglia' che le compete.

Naturalmente Fiat non si è fermata allo studio stilistico ma ha dotato la nuova Punto dei migliori motori e allestimenti in circolazione:

Il 1.2 Fire adesso rispettava le norme anti-inquinamento Euro3 e constava di due diverse versioni a 8v e 16v, rispettivamente di 60 e 80cv. La versione sportiva della Punto (HGT) vide l'addio del 1.4 Turbo in favore del ben noto 1747cc VVT già in uso su altri modelli del gruppo (Barchetta) da 130cv. Il cambio era manuale a 6 marce, in alternativa la trasmissione Speedgear CVT, che emulava anche un funzionamento sequenziale a 6 marce. Venne anche presentata la versione elettrica del classico servosterzo, chiamato Dualdrive. Esso prevedeva una doppia funzione "Normal" e "City", che alleggeriva ulteriormente lo sterzo, l'ideale per i parcheggi. Tuttavia nella prima fase della commercializzazione i problemi a questo dispositivo non mancarono, dalla semplice rumorosità ai pericolosi bloccaggi in marcia. Novità enormi anche sul fronte diesel. La Punto '99 fu la prima utilitaria al mondo a beneficiare di un motore common rail, il ben noto 1.9 JTD, allora in una semplice versione 8v da 80cv. Da ricordare anche la presenza di una versione 1.9D aspirata da 60cv.

A fianco degli allestimenti S, SX, EL, ELX, HLX che offrivano livelli crescenti in fatto di confort e sicurezza, spiccavano le versioni Sporting e HGT indirizzate al pubblico più giovane caratterizzate da motorizzazioni più vivaci e allestimenti impreziositi da spoiler, minigonne e dettagli ad hoc.

Nel corso del 2001 vengono aggiornati i listini della Punto; oltre ai soliti cambiamenti di tessuti, materiali e dotazioni troviamo l'introduzione di una versione aggiornata e potenziata del 1.9 jtd che ora eroga 85 cv e guadagna l'allestimento Sporting e l'introduzione dell'allestimento Abarth sulla Punto HGT che dà lievi segnali di vita per il marchio dello scorpione.

Nel 2003 si passa invece ad un restyling più marcato che colpisce fortemente l'estetica e la meccanica della Punto facendo uscire dai listini la 188.

Fiat Punto II Serie - Nata da cent'anni di esperienza

Fonte: [FiatAutoPress](#)



La Punto esce di produzione e nasce la nuova Fiat Punto. Ma perché una casa automobilistica dovrebbe sostituire una vettura che meno di un anno e mezzo fa era ancora l'auto più venduta d'Europa? Un modello molto apprezzato dal mercato anche oggi: nei primi sei mesi di quest'anno ha raccolto oltre 330 mila ordini. Una vettura invecchiata così poco da non sfigurare neppure in un confronto diretto con modelli appena lanciati. La risposta, è nel desiderio della Fiat, di mantenere nel segmento delle compatte quel ruolo di primo piano che le viene universalmente riconosciuto.

È nell'ideale impegno assunto con gli automobilisti di essere capace, in questo campo, non solo di realizzare prodotti competitivi e di qualità, ma anche automobili belle e portatrici di innovazione. Vale a dire modelli capaci di staccarsi dall'uniformità del panorama nel quale sono destinate a competere per diventare una proposta che fa un passo avanti: nell'immaginare le linee di tendenza del gusto, nell'interpretare i desideri del pubblico. Con queste premesse, la nuova Fiat Punto doveva segnare un cambio di generazione: come fu per la Uno nei confronti della 127 e per la Punto in quelli della Uno. Insomma, non poteva nascere da una trasformazione, sia pure profonda, del modello precedente. Doveva, invece, essere un'altra automobile: diversa per impostazione, stile, soluzioni tecniche. E così è stato.

Resta il nome, come bella eredità di un'auto apprezzata da tanti clienti diversi per gusti, età, nazionalità e professione. In tutto oltre tre milioni di automobilisti di tutta Europa. Fiat Punto, invece, cambia lo stile. Perché è lo stesso comfort, la medesima piacevolezza di guida, uguali prestazioni in termini di sicurezza e di rispetto per l'ambiente, ma in due vetture stilisticamente diverse: una 3 porte dinamica e con una certa carica di aggressività e una 5 porte dalle linee più eleganti che privilegia la disponibilità di spazio. Fiat Punto cambia i contenuti. È, infatti, la prima vettura del suo segmento che adotta un motore turbodiesel di tipo "Common Rail"; la sola dotata di un cambio automatico a controllo elettronico che può essere usato anche come cambio manuale sequenziale (e che nella versione sportiva dispone di 7 marce); la prima con servosterzo elettrico dotato di due logiche di funzionamento. Fiat Punto cambia il modo stesso di pensare l'auto compatta, che da oggi non ha più nulla da invidiare ai modelli dei segmenti superiori. Niente in tema di sicurezza (dalla cintura a tre punti per il quinto passeggero agli airbag laterali), niente in termini di prestazioni (la versione sportiva sfodera 130 CV), nulla in fatto di apparecchiature che garantiscono il piacere di stare in auto: navigatore satellitare, radio Hi-Fi, CD-changer sistemato sulla plancia, luci di cortesia temporizzate per facilitare discesa e allontanamento dalla vettura, tergicristalli e alzacristalli "intelligenti", sedili "con memoria".

Realizzare un'auto così poteva essere difficilissimo e non è certo stato facile. Sicuramente è stato possibile solo ricorrendo ad un'esperienza progettuale e costruttiva iniziata cent'anni fa. È stato possibile grazie all'impegno e alla competenza professionale di quanti l'hanno progettata e realizzata, di tutti coloro che negli stabilimenti di Mirafiori, Melfi e Termini Imerese la costruiscono.

[MECCANICA](#)



SCHEDA TECNICA