

Ni igrača

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc, Aleš Pavletič

Ne. Zagotovo ni.
Čeprav se tudi najbolj trezno
razmišljajočemu ob pogledu nanj
nehote vsiljuje ta primerjava.



» Ljudi pogosto zanese, pogosto gredo predaleč: »Joj, kako je luškan ... Ampak znotraj je pa majhen.« Ja, kakšen pa naj bo, dame in gospodje? 500 je dolg le dobre tri metre in pol. Saj ni Renault Trafic.

Fiat že najmanj 50 let ne potrebuje več opravičila za majhne avtomobile; ves čas znotraj enega avtomobilskega razreda ponuja več modelov, za katere se zdi, da se 'trgajo' za iste kupce, a praksa kaže, da ima vsak od njih dovolj dober razlog, da je tu.

Tu je zdaj tudi 500, tisti 500, ki se je moral zgoditi, potem ko so leta 2004 v Ženevi verjetno z bistveno manj pričakovanji pokazali prototipček Trepiano in se je publiki skoraj zmešalo. Izvolite. Če je Panda premalo igračkasta, preveč klasična, preveč 'uporabna', premalo izstopajoča in še kaj, potem je 500 prava smer. Z njim boste zagotovo opaženi, čeprav si tega ne želite, in tako bo vsaj še kakšno leto.

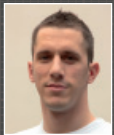
Fiat 500 je v tem trenutku stičišče najmanj dveh zgodb. Pri Fiatu najraje slišijo tisto o 50-letnici (lani!) karizmatičnega starega Nuova 500, ki je naredil močan vtis na Italijane in tudi na druge evropske narode. Druga zgodba, ki jo preleva publika, je zgodba o nostalgiji reinkarnaciji: najprej Hrošč oziroma Beetle, potem Mini in zdaj 500. Niso vsi srečni; Hrošč malo manj, Mini precej bolj, za 500 pa bo treba počakati nekaj let, da se izjasni tista masa ljudi, ki ga je hotela imeti – praksa kaže, da prvo navdušenje še ni pravi pokazatelj.

Tu velja znova omeniti, da tale 500 ni (novi) Fičo, saj razen blagovne znamke med njima ni nobene podobnosti. Še to, da je zdajšnji 500 novi Nuova 500, je težko 'kupiti'. Tisti, že takrat prikupni 500 je bil namenjen ljudem, ki so kruh jedli le ob nedeljah, meso pa le za veliko noč, današnji pa tistim, ki kruh in meso dnevno mečejo v smeti. Če pri tem odmislimo tehnične razlike in (notranje, predvsem pa zunanje) mere.

Toda novi 500 ima vsemu navkljub zelo dobre razloge, da postane uspešnica. Že Fiatov marketing je opravil večino dela, še preden so na trg poslali prodajno različico. V prvih mesecih prodaje niso mogli nahraniti trga. Drugi, pravzaprav zadnji del so opravili inženirji. Zaradi smiselnosti so vzeli Pandino platformo s pogonsko tehniko vred in nanjo poveznili tole prikupno (če je v tem primeru ta izraz sploh dovolj močan) karoserijo.

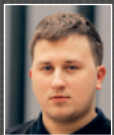
Čudežev še vedno ni in jih še nekaj časa ne bo. Glede na to, da je Panda na skoraj milimetrsko enaki dolžini zasnovana trezno uporabno, 500 pa predvsem nostalgično, je

Iz oči v oči



Saša Kapetanović

» Če ste kdaj imeli pasjega mladiča, ste si gotovo zaželeli, da bi večno ostal tako majhen in prsrčen. Fiatu je s Petstotico uspelo ta prijeten občutek prenesti na avtomobil. Pri nakupu tega Fiata igrajo čustva pomembnejšo vlogo kot dober premislek. To vem, ker bi jaz potrpel to, da sem z glavo v stropu in da z rokami ne morem do volana, če je sedež pomaknjen čisto nazaj. Čeprav preostalih dveh motorjev še nismo preizkusili, imam občutek, da je ta bencinar prava izbira. Všeč mi je tudi to, da malce športnosti nakazuje z nekoliko tršim vzmetenjem in precej neposrednim volanom. »



Mitja Reven

» Ti Italijani so pravi srečnejši, saj izkoriščajo tisto, kar velika večina drugih avtomobilskih tovarn ne more, ker nima pogojev. Obuditev retro legende se je izkazala za dobro odločitev, a mali 500, ki ima kar zasoljeno ceno, ima tudi druge prednosti. Ker je majhen, a povsem zgledno prostoren, je v mestih zelo okreten. Je eden izmed bolj narejenih Fiatov (ne spominim se Fiatove prestavne ročice, ki bi delala z večjim veseljem), na avtocesti je tudi pri večjih hitrostih zelo stabilen in kot poseben je brez napak. Vsak kupec se zagotovo sprijazni z vsemi spodrsaljki, ko plača tistih 11, 15, 18 ali več evrskih tisočakov, saj je še kako res, da je 500 brez konkurence. Ti Italijani so res pretkani! Mogoče sem pričakoval nekoliko več le od motorja, zato nazaj vzamem to, da sem se čudil, ko je gospodična komentirala svoje prve kilometre (z rdečim) 500 in bila presenečena nad njegovo lenobo. 100 'konjev' (na papirju) pač ni malo ... »



Matevž Korošec

» Tudi če ne bi imel za seboj tako bogate zgodovine in če pozabim na razloge, zaradi katerih je privekal na svet, je tale Fiat še vedno super malček. Meni je všeč. Tako zunaj kot znotraj. Da je majhen, mu lahko štejemo le v prid – gospe in gospodične ga bodo vžljubile, o tem ni dvoma. Me pa zmoti, da je najmočnejši motor navorsko nekoliko šibak. In to kljub šeststopenjskemu menjalniku. »



| Fiat 500 1.4 16V Longue

vse, kar se zdi smiselno, pa še kaj nesmiselnega, vse do bele armaturne plošče in volanskega obroča, samodejne klimatske naprave, usnja na sedežih in še česa. Le največji ciniki bi našli kaj, s čimer 500 ne more razvajati.

Če torej 500 najprej ocenite po videzu in potem nanj gledate še kot na majhen avtomobil(ček) z vsemi prednostmi in slabostmi, ki iz tega izhajajo, ste na dobri poti, da postanete njegov lastnik. Zelo pomaga tudi, če ste morali, kot je rekel neki znani Slovenec, v tistem starem 500 nekoč davno pomakniti platneno streho vstran, da ste z damico opravili, kar sta pač hotela, pri tem uživali in si to vtisnili v večni spomin. Potem ne bo težko iti prek malih nerodnosti, značilnih za Fiato v splošnem pa tudi za Pando, ki se (sicer zelo nežno) zrcali v novem 500.

Z ocesom je Pando v 500 zelo težko najti. Le gumba za pomik šip na dvignjenem spodnjem srednjem delu armaturne plošče sta enaka in na istem mestu je ročica menjalnika. To je dobra stran. Slabša stran je slaba zatesnjenost motornega hrupa (ki z vrtljaji in hitrostjo toliko naraste, da preglasi tudi trušč

poskuša oblikovno posnemati tistega v prvih serijah starega 500. Toda zdaj ima kopico informacij, dodani so merilnik vrtljajev, potovalni računalnik in še kaj. Hkrati je na njem osem informacij, kar je za razmeroma majhen prostor veliko in na kar se je treba privaditi. Da bi vsaj malo olajšali preglednost med (koncentričnima) merilnikoma hitrosti in vrtljajev, je podlaga črna, le kolo-bar hitrosti je bel, pa še to le podnevi.

Prav dosti nastavitev za položaj za volanom novi 500 ne ponuja – le višinsko nastavitve obroča in višinsko ter hkrati naklonsko nastavitve voznikovega sedala. Se pa kljub temu voznik lahko kar dobro namesti, on in potniki pa bodo pogrešali odlagalna mesta in predale; zaprtega ni nobenega (stari Nuova 500!), in čeprav je mest za drobnarije kar nekaj, so ta oblikovno precej neuporabna in večinoma plastična, tako da med vožnjo trši kosi v njih ropotajo in se prevažajo sem ter tja.

A ne obupujte! Že samo videz notranjosti je, tehnično in oblikovno gledano, eden izmed najboljših ta hip – ker se odlično sklada z zunanostjo, ker je (lahko) barvno pester (bolj

“Tudi če sploh ne veste, da je obstajal stari 500, se vam bo novi zdel nostalgичno prikupen in agresivno športen.”



tale drugi presenetljivo prostoren. Ker podobno velja za širino in višino (tu so odstopanja med njima centimetrska), je že pri branju podatkov jasno, da v 500 prednja potnika sedita spodobno dobro, če le ne odstopata od standardnih mer in mas povprečnega Evropejca. Zadaj je klop bolj zasilna; trije odrasli (vsega skupaj) se še nekako peljejo, štirje že precej težje, o petih pa niti ne sanjajte, saj ima 500 uradno le štiri sedeže.

Malo bolj, gledano spet primerjalno s Pando, trpi prtljžnik, ki je tu manj kvadraten in je s 185 litri za 20 litrov manjši od Pandinega. Je pa po polovici preprosto podaljšljiv (čeprav pri podiranju naslonjala nastane na dnu neprijazna stopnica) in že v osnovi lahko spravimo vanj vse, kar si gospa lahko omisli v času enega (zanjo) ne preveč izčrpljajočega popoldanskega nakupa, ali pa tisto, kar narekuje obvezen slovenski nedeljski nakup v megamar-

ketu. Le pri zlaganju je treba biti malce bolj pazljiv in iznajdljiv, pa je.

Takole uporaben poskuša 500 najti med seboj zelo različne kupce. Ker se dame skozi desetletja v marsičem niso spremenile, bodo nergale nad tem, da v voznikovem senčniku ni ogledalca. Ampak to se zdi, naj bo slišati še tako smešno, glavna zamera pri temi 'ciljna skupina kupcev'. Mali lump v osnovi ali za doplačilo ali v obliki dodatne opreme ponudi

vetra do največje hitrosti) in na primer še potovalni računalnik. 'Fiatovci' se bodo zlahka naučili upravljanja, je pa to še vedno nerodno: ker ima potovalni računalnik z veliko podatki le eno smer pomika in ker je skakanje med podatki počasno – najprej se namreč prikaže to, kaj bo potovalni računalnik pokazal, in šele čez nekaj sekund se pokaže vrednost. Ni nujno, da je ta sistem takšen.

Merilnik v 500 pa je povsem samosvoji in

kot pri večini avtomobilov, vse do tistih, pri katerih je za to treba plačati kot za enega 500) in ker je eden redkih, ki najmanj ohrani navdušenje po ogledu zunanosti avtomobila, če ga že ne poveča. Videz pa je, vemo, pomemben pri odločitvi za nakup. Poleg tega ne kvari uporabnosti in ergonomije, in če ste eden tistih, ki ste v starem 500 z damico počeli 'tisto' ob poslušanju glasbe, se boste ob tem avdiosistemu le še nasmehnili. Razlika je ogromna.

Toda sploh ni nujno, da ste kakorkoli vezani na starega 500. Tudi če sploh ne veste, da je obstajal, se vam bo novi zdel nostalgичno prikupen na eni in agresivno športen na drugi strani. Informacije o medosju, kolotekih (skoraj kvadratno razmerje) in razmerju med širino in višino dajejo vtis, da 500 zanesljivo čepi na cesti in da se niti slučajno ne more prekucniti na bok. V tem je veliko resnice, zagotovo pa je to glavni vzrok, da je 500 blizu fizikalnih meja igrivo nemiren, a zlahka obvladljiv. Da pri tem ljubi kratke ovinke, tiste do hitrosti

Športnost v takšnem 500 ubija menjalnik, ki sicer ima šest prestav, a so te izračunane na dolgo; v peti se zato motor komaj zavrti do rdečega polja (šest tisoč), v šesti pa, če je le malo vetrca, kar zamre. Dolge prestave zato tudi ne dovolijo motorju, da bi se prikazal v lepši, bolj športni luči in zdi se, kot da je teh 100 'konj' na počitnicah. Na splošno to sicer ne moti, zaboli pa, ko se mimo brez težav odpelje kak star Audi 80 TDI (90 'konj'!).

Tudi gumb Sport na armaturni plošči ne naredi čudežev. Res se sprememba nastavi-

tudi za nekoliko bolj športno vožnjo med prej omenjenimi ovinki.

Tovarniške obljube o porabi je težko doseči in zlahka preseči. Pri največji hitrosti pravi potovalni računalnik, da je treba na vsakih 100 kilometrov doliti 14,4 litra bencina, pri stalnih 130 kilometrih na uro osem, pri stalnih 160 (obakrat v šesti prestavi) pa 12. Bolj kot poraba pa zmoti majhen domet, saj 35-litrska posoda za gorivo zadostuje (če je voznik bolj grob) le za dobrih 300 oziroma za največ 500 kilometrov, a je pri tem treba biti precej potrpežljiv.



“S 500 boste zagotovo opaženi, čeprav si tega ne želite, in tako bo vsaj še kakšno leto.”

100 kilometrov na uro, kjer uporabljate pretežno drugo in le redko tretjo prestavo, ni treba posebej omenjati. V to igro se lepo vklopi tudi njegov motor (iz Pande 100 HP), ki je spodaj tih in precej len, nad 4.500 vrtljaji v minuti pa zdravo zarenci in se z veseljem vrti vse do prekinjevalnika.

tve začuti (volan otrdi, poveča se odzivnost stopalke plina), je pa prav volan slabša stran mehanike, saj ne dosega natančnosti najboljših električnih servovolanov današnjega dne in na trenutke se zdi, da deluje koračno, nezvezno. Vseeno pa je zadosti dober in lepo neposreden za vsakdanjo pa

Morda je največja težava malega 500 prav v tem, da poskuša biti vseh vsem. In vemo, da to ni mogoče. Treba pa je priznati, da mu v precejšnji meri uspeva. Navsezadnje ponuja tudi prijaznejše motorje in več kot 500 tisoč možnih kombinacij opreme in dodatkov, da si tole igračo vsak naredi po svojem okusu. Zdaj, če dobro razmislite, velja oboje: da ni igrača, ker je tehnično (vse do varnosti) odličen in uporaben, in da je igrača, ker daje z videzom ves čas občutek, da to je. Avtomobila, ki bi mu pri tem v tem trenutku prišel blizu, ni. ❖❖

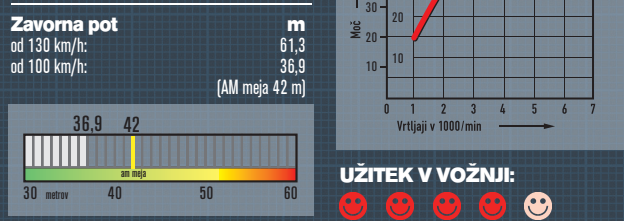
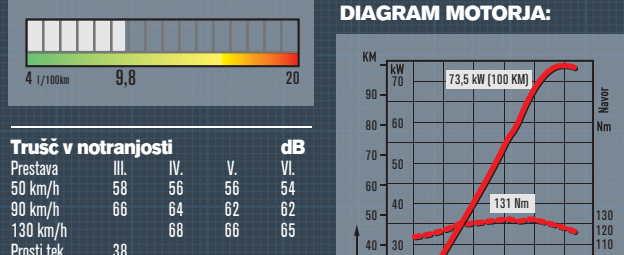
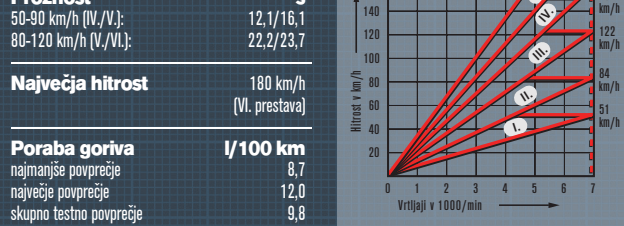
Koliko stane v EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	300
Kromano ohišje zunanjih ogledal	60
Meglenki	170
Nalepka 500 Italia	170
Obloženje v usnju Frau	950
Predpražniki	35
Samodejna klimatska naprava	390
Zatemnjena zadnja stranska stekla	150
Lita platišča s pnevmatikami 195/45/R16	420
Prestavna ročica v usnju	60
Parkirna tipala zadaj	260

Tabela konkurence				
MODEL	Fiat 500	Citroen C2	Fiat Panda	Renault Twingo
	1.4 16V Pop	1.4i VTR	1.4 16V 100HP	1.2 TCE100 GT
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.368	1.360	1.368	1.149
največja moč (kW/KM pri 1/min)	73,5/100 pri 6.000	54/75 pri 5.400	73,5/100 pri 6.000	74/100 pri 5.500
največji navor (Nm pri 1/min)	131 pri 4.250	118 pri 3.300	131 pri 4.250	145 pri 3.000
dolžina × širina × višina (mm)	3.546 × 1.627 × 1.488	3.666 × 1.659 × 1.474	3.578 × 1.606 × 1.560	3.600 × 1.660 × 1.470
največja hitrost (km/h)	182	169	185	189
pospešek 0-100 km/h (s)	10,5	12,2	9,5	9,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,2/5,2/6,3	7,9/4,9/6,0	8,7/5,3/6,5	7,8/4,9/5,9
cena osnovnega modela (evri)	12.500 evrov	12.290	12.390	11.680

Tehnični podatki

CENA:	(Avto Triglav, d. o. o.)
1.2 8V Pop:	10.500 EUR
1.4 16V Lounge:	14.500 EUR
Testno vozilo:	17.508 EUR
Moč:	73,5 kW (100 KM)
Pospešek:	11,0 s
Največja hitrost:	180 km/h
Povpr. poraba:	9,8 l/100 km
Garancija:	2 leti splošne in mobilne garancije, 3 leta garancije na lak, 8 let garancije za prerenje.
Predvideni redni servisi:	Servisni interval na 30.000 km ali dve leti.

NAŠE MERITVE T = 10 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 39 % / Stanje kilometrskega števca: 1.919 km / Gume: Bridgestone Potenza RE050A 195/45/R16 V	
Vozne lastnosti	s
0-100 km/h:	11,0
402 m z mesta:	18,0
	(126 km/h)
1.000 m z mesta:	33,0
	(156 km/h)
Prožnost	s
50-90 km/h (IV./V.):	12,1/16,1
80-120 km/h (V./VI.):	22,2/23,7
Največja hitrost	180 km/h (VI. prestava)
Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,7
največje povprečje	12,0
skupno testno povprečje	9,8

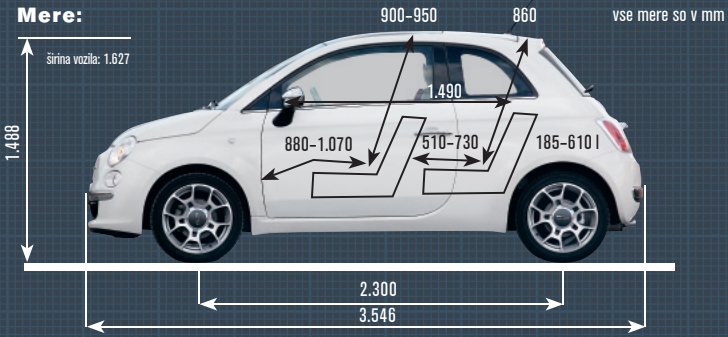


UŽITEK V VOŽNJI:
100 'konj' se sicer lepo sliši, 930 kilogramov pa že malce manj. Plus predolg menjalnik plus nešporten volan. Dosti bolj uživaško se je voziti zaradi videza okolja (in zunanosti) kot zaradi tehnike.

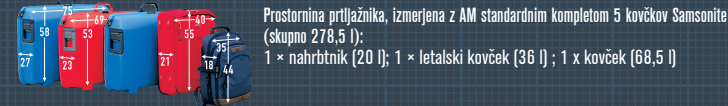
I Fiat 500 1.4 16V Longue

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):		
redni servisi, delo, material:	597	kasko zavarovanje (2): 2.060
gorivo	10.368	
gume (1):	864	Skupaj: 22.249
izguba vrednosti po 5 letih:	6.200	Strošek za prevoženi km: 0,22 EUR/km
obvezno zavarovanje (2):	2.160	
(1) - upoštevani smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum		
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih		

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 72 × 84 mm - gibna prostornina 1.368 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 73,5 kW (100 KM) pri 6.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 53,7 kW/l (73,1 KM/l) - največji navor 131 Nm pri 4.250/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,545; II. 2,158; III. 1,480; IV. 1,121; V. 0,921; VI. 0,766; - diferencial 4,070 - platišča 6J × 16 - gume 195/45 R 16 V, kotalni obseg 1,75 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,5 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 930 kg - dovoljena skupna masa 1.370 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavoro: ni podatka - dovoljena obremenitev strehe: ni podatka. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 182 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva [ECE] 8,2/5,2/6,3 l/100 km.



Zunanje mere: širina vozila 1.627 mm - kolotek spredaj 1.414 mm - zadaj 1.408 mm - rajdni krog 10,5. **Notranje mere:** širina spredaj 1.360 mm, zadaj 1.350 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 420 mm - premer volanskega obroča 375 mm - posoda za gorivo 35 l.



Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - kolenska varnostna blazina za voznika - pritrdišča ISOFIX - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik sip spredaj - električno nastavljeni vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom in kontrolami na volanskem obroču - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - po višini nastavljljv volanski obroč - po višini nastavljljv voznikov sedež - deljiva zadnja klop - potovalni računalnik.

Ocena

Zunanost (15)	14	Tu se skriva skrivnost njegovega uspeha. Zaradi videza osvaja staro in mlado obeh spolov.
Notranost (140)	96	Nekateri materiali so na otip ceneni, usnje je odlično, zadaj je zelo malo prostora. Majhen prtijažnik.
Motor, menjalnik (40)	32	Dolga prestavna razmerja skrivajo pravi motorni značaj. Motorna tehnika je bencinska klasika.
Vozne lastnosti (95)	73	Odlična lega na cesti ter podvoze in le povprečen volan. Prestavna ročica je na pravem mestu.
Zmogljivosti (35)	22	Za 100 'konj' se zdi, da pri majhnosti avtomobila ne daje dovolj. Je pa živahen v višjih motornih vrtljajih.
Varnost (45)	39	Odličen paket pasivne in aktivne varnosti. Le vidljivost nazaj je skozi notranje ogledalo omejena.
Gospodarnost (50)	34	Motor je precej požrešen, varčen pa zelo težko. Dokaj privlačna cena, če v zakup vzamemo tehniko in pojavo.
Skupaj	310	Tehniki in našim ocenam navkljub ima tale 500 en zelo močan argument: videz oziroma pojavo, ki pretehta vse pomanjkljivosti. Avtomobil za vse generacije, za nostalgike in avantgardne, za bogate in za povprečne. Zelo posrečen avtomobil.

OCENA avto magazin 1 2 3 **4** 5
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ videz notranjosti in zunanosti
- ▲ počutje (na prednjih sedežih)
- ▲ vožnja v počasnejših ovinkih
- ▲ oprema
- ▲ varnost
- ▲ podvoze
- ▲ možnost izbire dodatkov
- ▲ zunanji ogledali, vidljivost
- ▼ glasna notranost
- ▼ nešportno dolg menjalnik
- ▼ pokrov posode za gorivo se odklepa samo s ključem
- ▼ domet
- ▼ nesorazmerno velik rajdni krog
- ▼ predali, odlagalna mesta