



izposojeni testi

FIAT 500 F

NAJMANJŠI, NAJCENEJŠI MEŠČAN

Najmanjši fiat si je zaslužil v desetih letih, odkar ga izdelujejo, več vzdevkov, ki se začenjajo z naj. Je najcenejši in najmanjši evropski avtomobil. Na italijanskih cestah je zdaleč najštevilnejše vozilo. Kot večina avtomobilov iz te tovarne je kompakten, prostor ima zelo dobro izkoriščen. Ne moremo mu očitati pretirano špartanske opeme. Ključavnici na obojih vratih, brisalnici, ki se avtomatično vrnejo v prvotni položaj, ročni plin in še mnogo malenkosti pričča, s kakšno ljubeznijo so konstruktorji sestavili to spodnjo stopnico avtomobilizma.

Kljub skromnim zunanjim meram avtomobila imata potnika na sprednjih sedežih dovolj prostora, zadnja sedeža pa bi bolje označili s $++2+$, tako kot v manjših športnih avtomobilih. Tudi prijaznih pod sprednjim pokrovom je zelo majhen, več prostora dobimo, če prevrnemo zadnja sedeža. Zasteklena površina je skromna, temu primerna je tudi vidljivost. Z zračenjem smo bili zadovoljni, saj je »500F« že serijsko opremljen s platneno streho. O ogrevanju ne moremo reči kaj določitega, ker med testom ni bilo mraza, sodimo pa, da mali zračno hlajeni motor ne more dovolj ogreti kabine.

Fiat 500 F poganja dvovaljni štiritaktni motor s prostornino 499 kubicov. Pri 4600 vrtljajih v minuti zmore 18 KM (DIN), kar

ravno še zadostuje za vozilo, težko borkin 510 kg. V mestih, kjer ni prevelikih strmin, bi komaj našli avto, ki ga prekaša. S svojo okretnostjo in motorjem, ki mu moramo priznati celo nekaj temperamenta, je idealno vozilo za gost promet. Polskati parkirni prostor za njegovih 3,30 m dolžine je prav lahko. Vozniki »galej« so se nam kar smilili, ko smo jih opazovali iz našega fiata, kako se prebijajo od enega parkirišča do drugega, ko nam je zadoštovala vsaka parkirna luknjica.

Uren v mestu, truden v hribih

Štiristopenjski menjalnik z ročico na podu je nesinhroniziran. To, kar se nam zdí danes nezaljšano, soferja skoraj ne ovira. Prestave lahko menjamo celo brez vmesnega plina, ne da bi se menjalnik spritožilo. Do hitrosti 60 km na uro ima motor dovolj moči za pospeške. Seje na avto cesti in klancih se pokaže, da ima motor samo pol litra prostornine. V četrti prestavi zmore le 3,5-odstotni klanc, ki ga voznik komaj opazi, a »500 F« pa je takoj ob sapo.

Avto preprosto vodite, vse pedale obvladate igrave. Ceste se držijo dobro in na bočni veter ni občutljivejši od drugih avtomobilov z motorjem zadaj. Pri večjih hitrostih postane motor precej hrupen.

V ovinku je treba volan malo odzema-ti. Svoj značaj bliskovito spremeni, če pretirano hitro vozite v ovinkih. Avto se nenadoma postavi na zunanji kolesi. Teža sta kriva razmeroma visoko težišče in konstrukcija zadnje osi, ki neobtežena sili zadnji kolesi v položaj na O. Tovarna bi morala to napako omiliti.

Stiskač

Fiat 500 F je zelo varčen. Vožnja z njim je najcenejša, čemur še lahko rečemo vožnja z avtomobilom. Ze njegova nabavna cena je nizka, vzdrževalni stroški pa so prav neverjetno majhni. Čeprav je poraba približno 8 litrov na 100 km prece' visoka, so drugi izdatki zanj tako skromni, da se vozimo z njim približno za tretjino ceneje kot, na primer, z renaultom 4 ali VW 1300.

Največja hitrost 97 km na uro izdaja mestno vozilo. Pospeškom od 0 do 60 km na uro v 14,8 sekunde je živahnjši od Citroenove diane. Med testom so nas zaupno spraševali, če nismo slučajno vgradili motorja Steyer-Puch. Res znati je treba, kako voziti najmanjši fiat, in imati veste avto, ki mu v času hitrih športnih volan in cestnih križark še vedno prerokujejo rožnato prihodnost.