

# Carlo iz Ljubljane

Ko sem 595C prevzel, sem nemudoma odrohnal in mu do drugega križišča že oprostil slab položaj za volanom. Po prvem ovinku pa še visoko ceno.



► Carlo Abarth, sicer rojen na Dunaju kot Karl, je oboževal dirkanje in malokdo ve, da je nekaj časa delal v svoji garaži tudi v Ljubljani. Poslovna pot (no, in politika) ga je nato peljala vse do Bologne, kjer je predeloval večinoma Fiata. Abarth s svojim škorpionom je bil vedno sinonim za majhno, italijansko, vendar popoprano.

Abarth 595C s 1,4-litrskim prisilno pol-

njenim motorjem in kar 180 'konji' (Competizione!) je verjetno veliko več, kot bi si Carlo želel in hotel. Lega na cesti navduši, čeprav se stabilnostnega sistema ESP sploh ne da izklopiti. Dodatno hlaženih zavornih kolutov z rdečimi čeljustmi znamke Brembo se ne bi sramoval niti kakšen 300-'konjski' avtomobil, prav tako ne 17-palčnih gum, ki zagotavljajo zelo dober oprijem. Dvobarvna karoseri-

ja in električno pomična platnena streha sta le češnji na slastni tortici.

Testni avtomobil so punce požirale z očmi, seveda tudi (ali predvsem) zaradi vetra v laseh, fantje pa so ga najraje poslušali. Že v prostem teku in pri nizkih vrtljajih ima motor takšen zvok, da bi mu dodelili še nekaj sto 'konjev' več, pri polnem plinu pa je nedvomno najglasnejši v mestu. Ni čudno, da mu rečejo kar Piccolo Ferrari (mali Ferrari). To je verjetno prvi športnik, pri katerem – tudi če bi se dalo – ne bi hotel izklopiti ESP-ja, saj kratka medosna, togo podvozje in močan motor skupaj z živo vsebino verjetno ne bi ostali na cesti. In robotiziran menjalnik bi takoj zamenjal za ročnega. Prestavljanje v nižje prestave je zelo dobro, pri pospeševanju pa vas bo vsak poteg obvolanskega uhlja neprijetno zazibal, saj prestavljanje moteče zamuja. V bistvu so me pri tem avtomobilu zmotile samo tri stvari: položaj za volanom, saj je volanski obroč odločno predaleč in sedež previsok, menjalnik



s svojim 'cukanjem' in visoka cena. Za ta denar dobite že zmogljivejši avtomobil, ki po velikosti spada v razred višje. Ni pa Abarth in ne kabriolet, to pa je res.

Streha se odpira v treh potezah, saj se električni pomik platna najprej ustavi nad voznikovo glavo, nato nad glavo zadnjega potnika, šele v tretje pa gre čisto do zadka. Zaradi tega je prtljažnika res samo za vzorec, toda za njegovo čelado, njeno torbico in njun komplet za piknik bo dovolj.

Ona bo oboževala usnjeno notranjost v rjavi barvi, on merilnik tlaka turbopuhala ter vozni program Sport, ki veselje do vožnje še poveča. Za boljšo trakcijo skrbi sistem TTC (Torque Transfer Control), kjer zavore krotijo razbremenjeno pogonsko kolo. Čeprav se pri Fiatu hvalijo, da so ta sistem izbrali zato, da ne jemljejo moči motorju (pohvalno!), smo pri Avto magazinu vseeno mnenja, da se tudi zavirati ne sme. Bolje je preusmeriti navor h kolesu, ki ima večji oprijem, kajne?

Oba bosta pogrešala informacijsko-zabavni vmesnik, da bi z radiem in navigacijo upravljala kar prek za dotik občutljivega zaslona (tudi to kmalu prihaja z oblikovno osvežitvijo!), in malce več odlagalnih površin, pohvalila pa tesnost platnene strehe, ki piš vetra uspešno kroti. Pravi užitek pa je tudi zapeljati v tunel, kjer se rohnjenje iz izpušnih cevi izredno dobro sliši že ob nameščenih strehi, kaj šele ob spuščeni!

Menjalniku kljub zgolj petim stopnjam prenosa nismo dali minusa, saj gre (preverjeno) zlahka čez številko 220 kilometrov na uro, ki se izpiše na digitalnem



## Abarth 595C 1.4 T-Jet 16v 180 Competizione MTA

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	27.790 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	31.070 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	31.070 EUR

<b>triglav</b> ZAVAROVANJE AO:	1.099 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO* :	1.754 EUR

<b>NAŠE MERITVE</b>	
Okolišne meritve:	
T = 18 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 65 % / stanje kilometrskega števca: 5.326 km	

<b>POSPEŠKI</b>	
0-100 km/h:	7,8 s
402 m z mesta:	15,7 s (147 km/h)

<b>PROŽNOST</b>	
-Meritev s tovornim menjalnikom ni mogoča.	

<b>ZAVORNA POT</b>	
od 100 km/h:	37,1 m (AM meja 40 m)

<b>TRUŠČ V NOTRANJOSTI</b>	
Hitrost (km/h)	90
Vl. prestava	65

<b>PORABA GORIVA</b>	
skupno testno povprečje:	11,0 l/100 km
normni krog:	6,1 l/100 km

<b>TEHNIČNI PODATKI</b>	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.368 cm <sup>3</sup> - največja moč 132 kW (180 KM) pri 5.500/min - največji navor 250 Nm pri 3.000/min	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 205/40 R 17 Y (Vredstein Ultra Centa).	
Masa: prazno vozilo 1.165 kg - dovoljena skupna masa 1.440 kg	
Mere: dolžina 3.657 mm - širina 1.627 mm - višina 1.485 mm - medosna razdalja 2.300 mm - prtljažnik 185 l - posoda za gorivo 35 l	
Zmogljivost: največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,9 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 5,8 l/100 km, izpust CO <sub>2</sub> 134	

<b>HVALIMO IN GRAJAMO</b>	
▲	zmogljivosti in zvok motorja
▲	pojava, videz
▲	užitek v vožnji
▲	platnena streha
▼	delovanje robotiziranega menjalnika MTA
▼	položaj za volanom
▼	cena

### Končna ocena

Kam za konec tedna, na portoroško promenado ali na dirkališče? Uf, kakšna dilema!

\* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

zaslonu. Ne upam si niti pomisliti, kaj bi bilo šele s šesto prestavo.

In veste, kaj je v tem avtomobilu najlepše? Da se v njen dobro počutita oba. Zato, dobrodošel, Carlo, zopet v Sloveniji! ◀◀

