

Dobrý vkus starých časů

LEGENDÁRNÍ FIAT 500 SE VRACÍ VE VELKÉM STYLU

Britskému vozu Mini a německému Volkswagenu New Beetle vyrostla vážná konkurence.

Po dvaatřicetileté přestávce se vrátil Fiat 500 – auto, které milionům

Evropanů oživuje vzpomínky na dětství. A hned se stal evropským Autem roku 2008.

Kdo si snad ještě nedávno myslel, že italská pětistovka bude tak trochu ošizený Mini Cooper, ten se teď při skutečném setkání s turínským fešákem musí chytit za nos. Nový Fiat 500 není laciným pokusem, jak se přiznává na kultovním vozíku, ale ctí svůj pravzor ve všech důležitých detailech: klenutím karoserie, prolisy na kapotě a masce, volantem i celou přístrojovou deskou. Automobilka dotáhla svou práci do nejmenších podrobností. Vnější i vnitřní kliky jsou pochromované, pohodlná sedadla svými jednoduchými tvary věrně imitují spartánskost původní předlohy. Dojem by mohla zhatit ledabylá montáž nebo laciné detaily, ale kvalita materiálů i zpracování je nečekaně prvotřídní. Fiat se tak může směle postavit po bok britského konkurenta.

Italská značka přidala ještě jednu podstatnou „drobnost“: za image se tentokrát nemusí připlácet statisíce. I když české ceny automobilka do uzávěrky tohoto čísla nezveřejnila, například v Německu se základní model s výbavou Pop a benzinovou dvanáctistovkou prodává v přepočtu za 283 000 korun. Komu by se to stále zdálo hodně, může si pár měsíců počkat na skromněji vybavenou verzi Naked, která bude ještě levnější.

Oficiálně se Fiat 500 začne v Česku prodávat v těchto dnech, otázkou však je, zda se dostane na všechny zájemce. Už v září registrovala automobilka 60 tisíc objednávek jen z Itálie – přitom roční kapacita továrny v polském Tychy, kde se retro vůz vyrábí, je maximálně

120 tisíc aut. „Pro každou zemi, kde se pětistovka uvádí na trh, je připraven určitý počet vozů,“ říká mluvčí českého zastoupení Fiatu Janka Konečná. Kolik jich bude rezervováno pro Česko, však zatím neví. Připouští ale, že se na pětistovku vytvoří pořádný.

Starý a nový bok po boku

Jak dramaticky se proměnila konstrukce automobilů za poslední tři desetiletí, ukazuje přímé srovnání nové a původní pětistovky. Už samotný příjezd předsedy tábořského Fiat Fan

Klubu Josefa Koudelky na místo dostaveníčka obou aut je příznačný. Svěho fiátka z roku 1972 přivezl naložený v nevelkém furgonu, jakým se obvykle převážejí sušenky nebo chipsy. I když nový fiat se svou délkou 355 centimetrů patří k nejmenším autům na trhu, vedle původní pětistovky, dlouhé jen 297 centimetrů, vypadá jako otesánek. Starý fiat působí až neskutečně křehce. Za volant se dospělý člověk sotva složí a klaustrofobický pocit z malého prostoru je umocňován představou, jak by asi dopadla případná havárie. Hmota obou aut je totiž nesouměřitelná. Když Fiat 500 před padesáti lety vyrážel na silnici, vážil 470 kilogramů. Dnešní auto má něco kolem jedné tuny.

Pocit bezpečí, který má posádka v nové pětistovce, není jen iluzí. Pevná struktura karoserie a standardních sedm airbagů přinesly vozu v testech Euro NCAP plný počet pěti hvězdiček. Jak velký pokrok udělal Fiat u minivozů za poslední léta, dokládá stejný test modelu Panda z roku 2003 – tehdy dosáhl pouze na tři hvězdy.

Jediné, co by mohl nový fiat svému dávnému předchůdci závidět, je rozhled. Ve staré pětistovce má řidič kapotu jako na dlani, zatímco v té nové ji může jen tušit za hradbou



Pod hlavními reflektory jsou umístěna světla pro denní svícení, až dosud výsada velkých a luxusních aut.



FOTO: AUTOR

Nová přístrojová deska (vlevo) zachovává nezaměnitelnou atmosféru své předchůdkyně a patří k vrcholným dílům současného designu automobilových interiérů.