

## AUTO & MOTO

in.ihned.cz/auto-moto

### Klady a zápory

- + kvalita materiálů i zpracování
- + prostornost interiéru
- + design
- hluk od motoru a pneumatik
- horší výhled z vozu
- horší přístup k zadním sedadlům

přístrojové desky. Také sloupky karoserie jsou u novinky nepoměrně mohutnější – zejména výhled šikmo vzad je víceméně jen teoretický. S výhledem souvisí i nepříjemná zkušenost. Za deště se u novinky kapky vody nezvykle urputně drží na bočních sklech, což zvláště při noční jízdě znepříjemňuje orientaci na křižovatkách. A ještě něco: čelní sklo se při studeném počasí neustále mlží. Nepomůže ani zapnutá klimatizace, ani proud vzduchu namířený výhradně na něj.

### Trable se sedadly

Stísněný a nepředstavitelně hlučný, takový je původní Fiat 500. Přesednutí do současníka provází zjištění, že pověstný nedostatek místa se stal u nové pětistovky minulostí. Prostor na předních sedadlech je i do šířky velkorysý. Vzadu už ho najdete o poznání méně, přesto však nejde o sedadla nouzová. Jen je k nim poněkud nepohodlný přístup. Doba, kdy se dopředu sklápěla celá přední sedadla, odešla s Fiatem 126. U dnešní pětistovky se dozadu nastupuje pouze přes sklopené opěradlo, celé sedadlo přitom popojede trochu dopředu. Na původní místo se však vrátí jenom někdy, pokud ten, kdo se sedadlem manipuluje, dodrží určitý postup. O intuitivním ovládání nemůže být ani řeč.

Čistě teoreticky by i současná pětistovka mohla mít motor uložený nad zadní nápravou. Tuto koncepci si však Fiat schoval až pro třímetrový model Topolino, který se chystá vyrazit na silnice za dva roky. A protože současná pětistovka je použitým podvozkem i motory blízkým příbuzným modelu Panda, motor se přestěhoval pod přední kapotu. Zde u testovaného exempláře pracoval poněkud krátkodobý turbodiesel s objemem 1248 cm<sup>3</sup> a výkonem 75 koní, který si na každých sto kilometrů řekl o necelých šest litrů nafty. Podle zkušeností s prodejem srovnatelného modelu Panda je však zřejmé, že právě dieselový motor zůstane na okraji zájmu českých motoristů. Ti dají patrně nejčastěji přednost benzínové dvanáctistovce s výkonem 69 koní, případně čtrnáctistovce a jejím 100 koním. Za několik měsíců bude k mání i ostrá verze Abarth s benzínovým turbem a výkonem 180 koní.

### Tvrďý suverén

Kdo u nové pětistovky čeká houpavý podvozek doprovázený bočními náklony karoserie, bude příjemně překvapen. Pětistovka se ve srovnání s pandou naklání jen minimálně



Tam, kde má stará pětistovka motor, je u novinky kufr. Na jeho slušném objemu 185 litrů má největší zásluhu chybějící rezervní kolo – místo zbylo jen na lepicí sadu s kompresorem.



Ve srovnání s původním modelem, který se vyráběl v letech 1957 až 1975, působí nová pětistovka jako obr. Je skoro o šedesát centimetrů delší a na váhu má dvakrát tolik.

a v zatáčkách je až nečekaně suverénní. Posádka na to však doplácí menším komfortem, protože tvrdě odladěný podvozek, u testovaného vozu navíc umocněný šestnáctipalcovými pneumatikami s nízkým profilem, bezpečně odfiltruje jen drobné nerovnosti. Ty větší, jako jsou příčné prahy nebo výmoly, už tak dobře nezvládá. Naopak žádnou stížnost si nezaslouží přesná pětistupňová převodovka, svůj úkol bezchybně zvládají i dobře dávkované brzdy. U vyšších verzí nebo za příplatek nabízí Fiat dokonce elektronický systém podvozku ESP, který v této kategorii vozů není samozřejmostí. A co je mezi miniauty skutečná rarita, jsou speciální světla pro denní svícení. Najdeme je pod hlavními

reflektory a po zapnutí potkávacích světlometů se změny ve světla obrysují.

Zdaleka největší trumf se však jmenuje příplatková výbava. Chromovaná zrcátka nebo šachovnicová střecha se stejně vyvedeným klíčkem k zapalování jsou pouze pověstným vrcholem ledovce. Díky takřka nekonečnému výběru polepů karoserie existuje celkem půl milionu kombinací, jak si svoji pětistovku odlišit od těch ostatních.

Ale i bez samolepicích okras je nový Fiat 500 velmi osobní záležitost. Je z něj cítit historie i dobrý vkus starých časů. A skoro každý, komu je dnes přes třicet, v něm má uloženy své vzpomínky. ■

JAKUB STEHLÍK

### Fiat 500 včera a dnes

	r. v. 1957	r. v. 2007
Motor – objem/výkon	479 cm <sup>3</sup> /13 k	1248 cm <sup>3</sup> /75 k
Karoserie – délka/šířka/výška/rozvor (mm)	2970/1320/1325/1840	3546/1627/1488/2300
Hmotnost – pohotovostní/celková (kg)	470/680	1055/1420
Maximální rychlost (km/h)	85	165
Spotřeba paliva (l/100 km)	4,5 (benzin)	4,2 (diesel)