



Reneszánszukat élik a hatvanas évek meghatározó négykerekű járgányai. Nemcsak az újjászületett Mini, de az olaszok nemzetét megmozgató 500-as Fiat is komoly eladási sikereket generál. Habár egyik szekérkéről sem mondhatjuk el, hogy fillérekért kínálják, mégis viszik, mint a kandír cukrot.

A cinquecento alapgondolat szinte annyira pofon egyszerű volt, mint szigetországi vetélytársáé: négy személy, négy kerék és valamennyi poggyász megmozgatása. Taljánéknál, még egy csavar került a receptbe: a kétkerekű Vespa-ról kellett a vásárlóközönséget

átcsalogatni a zárt kasztnijú fémdobozkába.

A hátra került motorka a maga 500 köbcentijével nem volt egy erőművész, de az ötvenes évek forgalmába tökéletesen beleillett. Az apró gombócforma néhány év alatt klasszikussá és divatossá avanszált, percek alatt meghódította a szebbik nem szívét. Aranyos, kompakt és kedves masina volt, a mai napig igazi kis ékszerdobozként kezelik az elkötelezett gyűjtőfanatikusok.

Mindenkit megmosolyogtat, mikor végigpöfög a két hengeres, kétütemű szívecskéjével az utakon, a dolce vita és a nonkonformizmus ne topábbjaként él tovább a tulajdonosok szívében. A hetvenes évek közepén majd jött a sokkos áttérés a 126-os típusra, ami igazi bukta volt, a 91-ben kockásított második felvonás sem közelített meg a nagyapó formavilágát.

Úgy tűnt az igazi ötszázas és az általa közvetített életérzés teljesen eltűnik, de 2007-ben ígéretes tanulmány, majd a végeleges gépcsoda

újjáélesztette az 500-as legendáját.

Lassan öt év telt el a retro mobil felélesztése óta és nem túlzás azt állítani, hogy újra igazi szívtipró a kis masina. Kérhetjük a szivárvány bármelyik színárnyalatában, több száz féle matricával, kabrióként, sőt akár a skorpió csípett (Abarth), vad gombócként is a minek lehet ez a feltűnő kis szekér.

Ez a kis gépcsoda valóban hozzánk öltözhet, úgy kívül, mint belül a személyiségünk és legtitkosabb vágyaink megtestesülése lehet. Nemrég az öreg kontinensről átigazolt észak Amerikába is, ahogyan nagy apja tette közel egy fél évszázaddal ezelőtt.



Szép, jó és nagyon erős ez a XXI. századi come back, de sajnos mivel való trend mobillá nőtte ki magát, egyik legegységibb tulajdonságát végelegesen elvesztett. Az első ötszázas olcsó és elérhető volt.

Unokájára már borsosabb árcédulát akasztottak,

a divatosságért perkálni kell. Most viszont újabb reménysugár a láthatáron, vissza a gyökerekhez akcióként felélesztik az olcsó fityót. Jó helyen kezdték a spórolást.

Bármely négykerekű egyik legfontosabb és legrágább alkotó eleme az aggregát. Az orrészben zümmögő erőforrás nélkül csak Flintstone masina lenne bármely szekérke. Az ötszázás esetén a kínálat a takarékos olajkályhától, a tüzes benzinfalóig ér, de igazán olcsó, vérszegény varrógépmotor még nem került a formás motorháztető alá.

A megoldás a nemrég agyon dicsért és diázott Twin Air technológiás motorocska jelentette. A felállás a következő: a blokk 9 decis, a hengerek száma kettőre csökkent és a legnemesebb üzemanyagfajtát pedig direkt módon fecskendezi az égéstérbe.



Létezik ebből turbósított erőmű is amely a 85 talján ló erejével kínálja meg az aszfaltot, illetve egy asztmásabb, normál lélegeztetésű hatvanöt pacis aggregát. Eddig csak mendemonda szintjén ismeretes hatvanötös nemrég felbukkant az új Panda kínálatában és most komolyan fontolgatják, hogy

átmenekítik a designosabb testvérkébe is.

Az új erőforrás különleges hangjával visszahozná az ős ötszázaz feelinget és közben alacsony fogyasztással és káros anyag kibocsájtással örvendeztetné meg az euforikus tulajdonosokat. Vegyes használatban a legszerényebb aggregát akár 4 literrel is beérné 100 kilométeren.

Hogy pontosan mennyivel lesz hígabb a szívátültetett trend mobil leve még hét pecsétetes titok.

Valószínűleg könnyedén beférnek majd a 9-10 ezer eurós pszichológia határ alá, így olcsó alternatívát nyújtva az igazi ötszázaz puristáknak.

A vanília fagyi gombócra emlékeztető csöppség mellett csak hatalmas mosollyal lehet elmenni, igazi örömforrás lehet majd a gyengécske motorral is.