

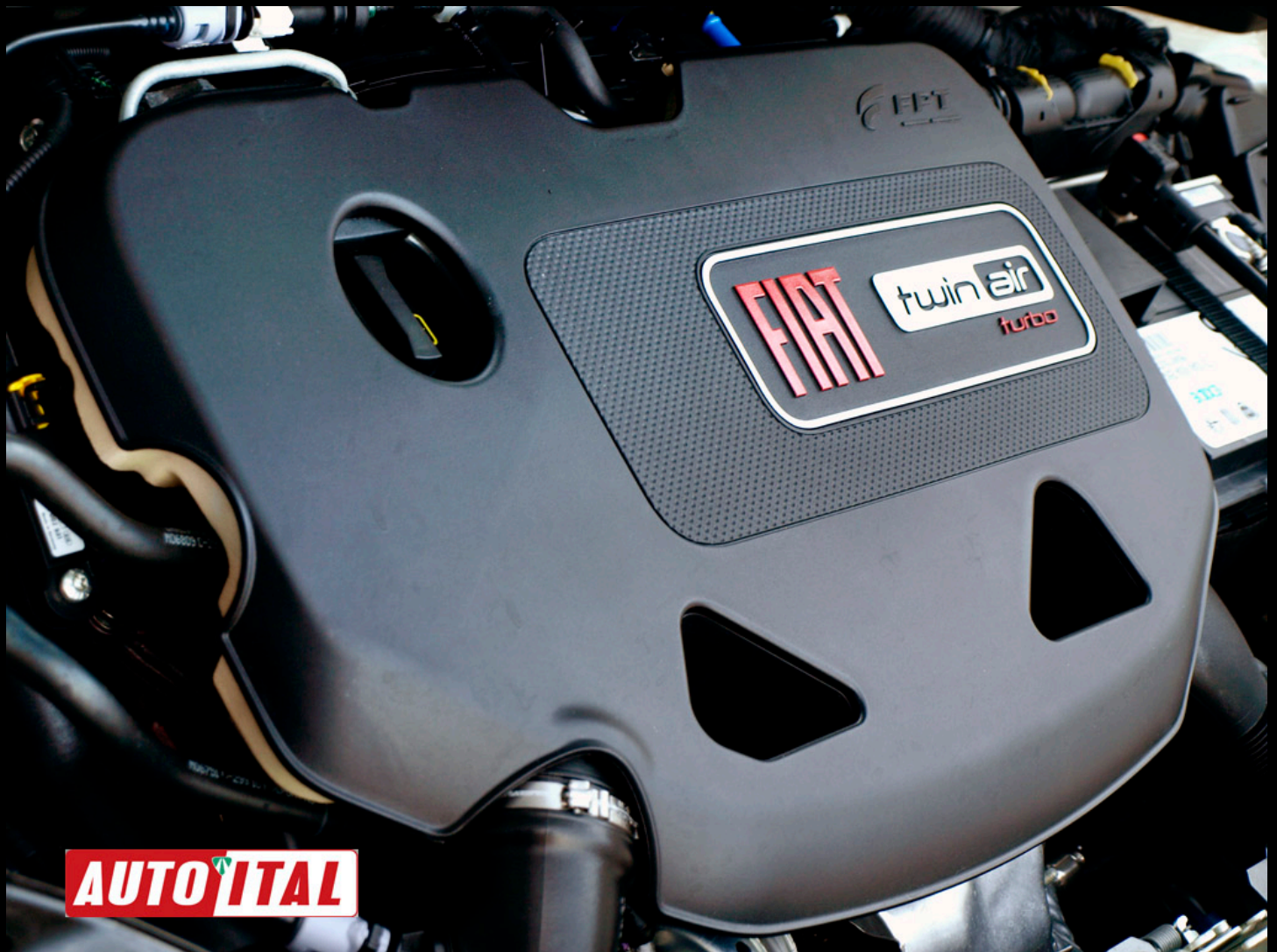
MÅNEDENS BIL JANUAR: FIAT 500 TWIN AIR



Fiat går nye og revolusjonerende veier. De leverer nå 500 med en liten tosylindret motor på 875 kubikk. De har skjønnt at for å komme fremover, må en se bakover.

Tekst / Foto: Stein Inge Stølen

"Nå har miljøhysteriet gått for langt", tenkte mange da Fiat lanserte planene om å sette en tosylindret motor i sin 500. Tross løfter om kvikk respons og gode prestasjoner var de fleste skeptiske. For det var aldri noen tvil om hva som lå bak; et stadig økende press fra EU om å kutte CO2-utslippene på nye biler. Innen få år krever de at en fabrikants bilflåte skal ha et gjennomsnittlig utslipp på 100 g/km per bil. Det høres ut som om de morsomme bilene er i ferd med å bli utrydningstruet. Greit, TwinAir-motoren har et utslippsnivå på bare 95 g/km. Men all fornuft og sannsynlighet leder tankene til å tro at den lille 0,9-literen vil forvandle morsomme 500 til en oppjazza mopedbil uten potens eller sjarm.



Miljøkrigen

Likevel har det skjedd noe veldig rart. Noe jeg bare kan forklare på følgende måte: I løpet av det siste århundret har det vært flere kriger. Disse har fungert som katalysatorer for den verdensomspennende teknologiske utviklingen, det kan virke som menneskeheten generelt er mer kreative under press. Dette gjelder også i dagens pågående strid, nemlig kampen for å redusere forbruk og utslipp. Fabrikantene kjenner kniven på strupen, og motgangen er hard. Men som Fiat så elegant demonstrerer her - det er i motbakke det går oppover. De har greid å skape en maskin som trykker på alle - og da mener jeg *alle* - de riktige knappene hos en bilglad sjel.

Usannsynlig sprekk

Det første du oppdager når du vrir om nøkkelen, er at den starter fortere enn en vanlig motor, fordi det bare er to sylindere å starte. Så hører du på lyden. Den er så vidt hørbar på tomgang, likevel er det noe spesielt med den. Gi litt gass og plutselig høres det ut som en grovkalibret Vespa..! Ikke som en daff moped, men som en hissig liten motorsykkel. Utrolig morsomt. Sett den i gir og kjør av gårde, og det første du merker er frasparket. Den drar villig, med alle 145 newtonmeterne tilgjengelig allerede fra 1900 omdreininger, riktignok med et lite turbolag (turboen lader hele 2,6 bar!). Mellomakselerasjonen sies å være nesten like rask som hos Abarth-modellene. Ellers oppfører den seg omtrent som en dieselmotor,

med masse moment på lavt turtall og sperre allerede ved 6000 omdreininger. Du slipper dieselknatringen, så det kan vel sies å være det beste fra to verdener.



Endrer motorkarakter

Under belastning får motorlyden en ny resonans og blir enda grovere, mest på grunn av eksosens trykk som økes av turboaggregatet. Jeg blir ikke helt enig med meg selv om hva lyden minner om, men den er ikke så ulik den fra en mellomstor motorsykkel. Ikke så rart siden tosylindrede motorer med lignende volum har blitt brukt i motorsykler i flere tiår. Ellers er bilen nokså identisk med en vanlig 500, med unntak av en liten knapp i dashbordet. Trykk inn den sorte "ECO"-knappen, og motoren endrer karakter drastisk. Den senker blant annet momentet fra 145 nm til 100nm, og bruker et motorstyringsprogram tilpasset økonomisk og miljøvennlig kjøring. I tillegg blir servostyringen lettere, noe som henter om at denne modusen først og fremst er myntet på bykjøring.

Så italiensk som det får blitt

Små motorer i små biler har blitt mer og mer vanlig. Likevel er det Fiat som kan skilte med best erfaring på området. Den første 500 kom i 1957, da også med tosylindret motor. Den lille maskinen på 479 kubikk produserte 13 hestekrefter. Ikke akkurat hårreisende, men mer enn nok for å flytte på den lille, lette bilen. I dag har motorvolumet doblet seg, mens effekten er mer enn seks ganger så stor. Forbruket er lavere på nye 500 Twin Air. Det setter kanskje

utviklingen litt i perspektiv. Tørre fakta til side, jeg kan ikke se for meg noe mer riktig enn en Fiat 500 TwinAir som kommer kjørende gjennom trange, brosteinskleddede gater en sommerdag. Tanken på at motorsykkkel-entusiaster vil snu seg når de hører lyden, er en ekstra bonus. Se for deg ansiktene deres når de finner ut at lyden kommer fra en liten Fiat..!

Som skapt for Norge

Det kan nesten virke som om Fiat har hatt dette landet i periskopet når de lagte TwinAir-motoren. Det norske avgiftssystemet belønner lave CO2-utslipp, noe som gjør at 500 TwinAir havner i samme prisområde som tilsvarende bil med 69 hestekrefter. Du får med andre ord en mye sprekere bil med lavere forbruk og morsommere lyd uten å måtte betale noe ekstra. Vår testbil er derimot spekket med alt tenkelig utstyr, blant annet Poltrona Frau skinninteriør, glasstak, Interscope lydanlegg, ryggesensor og så videre. Det finnes med andre ord et enormt utvalg av utstyrspakker som kan skreddersys den enkeltes behov. Ta kontakt for mer informasjon..!



AUTOITAL



AUTOITAL



