



# Pifcool

Psst! Sunt eu, drăcușorul de pe umărul stâng, și te sfătuiesc să-ți iezi un Fiat 500 d'ăsta nou și să-l prepari cum o să-ți sugereze italienii de la TRC. Să ard în cazanu' de fasole de nu merită!

Text: Yo și Simone Neri; adaptare: Mihai Alexandrescu; foto: Roberto Brodolini



Noul Fiat 500 ne-a cam pus pe gânduri, pentru că este exact mașina pe care ai cumpără-o chiar dacă îți ai permise un Maybach. Știi că este o mașină bună, sofisticată, trendy și singurul lucru care-ți bagă mințile-n cap este spaima că imaginea ta de macho ar putea avea de suferit. Nu disperați totuși, pentru că mașina are o abordare mai subtilă și chiar mai eficientă. Gândiți-vă la ea ca la un cățeluș mic și gras sau ca la un nepoțel simpatic scos la plimbare în parc: femeile vor sta la coadă să-l ciupească de fâlcute. Și dacă-l mai îmbraci în niște țoale de firmă care să-i dea puțină atitudine, atunci nu ai cum să dai greș. Un exemplu foarte bun este proiectul „Cinque zero-zero” dezvoltat de tunerul italian TRC împreună cu producătorul de anvelope Marangoni. Mașina a fost prezentată în premieră la Essen și noi suntem printre puținii care au pus mâna pe pozele oficiale. Asemenea unei rețete de pizza, tunerii au adus niște topping-uri pentru a transforma mașina bibelou într-o „cinquina” cu tupeu și nerv. Rezultatul e genul plodului răzgăiat pe care-l vedeți la „Super Nanny”, dar la fel de simpatic ca mucoșii de la „Copiii spun lucruri trăsnite”. Kitul de caroserie a fost realizat de Carzone special pentru această mașină și a mai fost echipat pe o serie de Fiat 500 participante la cursa Wroom 2008, unde s-au urcat la volan mai toți pilotii echipei Ferrari-Marlboro, printre care și Schumacher. Bodykitul vine cu două prize de aer imense în spoilerul față, la care se mai adaugă încă două laterale montate în praguri pentru o mai bună circulație a aerului către frâne. Celelalte două prize de aer din bara spate au un rol pur estetic, dar difuzorul de aer și eleronul de deasupra lunetei creează mai multă



Fiat 500 în versiunea „crudă”, așteptând să i se ia măsurile pentru noua croială.



În spate mașina avea nevoie de o fustă care să-i acopere cât de cât formele sexy.



Compresorul n-a fost încă scos din tiplă. Dar nu mai e mult.



A venit spoilerul nou, mai agresiv și plin de prize de aer.



**FIAT 500 ABARTH.** Apărut în 1963, avea sub capotă o versiune mai puternică a motorului de doi cilindri și suspensii revizuite. La exterior, mașina era echipată cu jante sport și elemente de caroserie distinctive de varianta standard.



Bara spate, înainte de a fi penetrată de țeara de eșapament.



forță deportantă. Imaginea de boy-racer nu putea fi completă fără un set de jante mai mari, bineînteleș cromate și bineînteleș d'alea scumpe de la OXIGIN. Mai exact OXIGIN Crystal de 17 inch, cu un design care ne amintește de Lamborghini. Fiind parteneri de proiect, mașina nu putea fi încălțată decât cu un set de anvelope Marangoni de ultimă generație. Au fost alese patru anvelope 205/402/R17 din gama sportivă Z Linea, personalizate cu ajutorul unei pete în culorile steagului italian. Sub ele, un set de amortizoare reglabile de la KW pot coborî gardă la sol cu până la 60 de mm, dacă vrei să te dai pe circuit, sau cu 30 mm, dacă vrei să eviți obișnuitele broaște care fug să-și salveze viață din farfurii localnicilor.

Deși este o mașină ușoară, creșterea puterii motorului a adus în consecință și necesitatea unor frâne mai solide. Astfel, s-a montat un set de culoare roșie de la Tarox, cu șase pistoane, care mușcă din discurile cu diametru de 330 mm. Deși sunt făcute pentru a fi folosite în condiții extreme, acestea au un răspuns prompt și la temperaturi scăzute, pentru a fi la fel de utile în deplasările din oraș.

Cu siguranță, italienii sunt printre cele mai guralive specii de oameni din lume. Și ei știu asta, pentru că mulți fac mișto de felul lor de a mitralia cuvinte. Ca să nu existe comentarii de genul „Doar gura de el“ și în cazul micuțului Fiat, motorul de 1,4 litri a fost modificat pentru a dezvolta 140 CP. Porca misericordie! Așa că TRC au apelat la vechii lor colaboratori Mariani, pentru a dezvolta rapid un sistem care să scoată un plus de 40 de cai putere. Totul s-a rezolvat cu un kit turbo care dezvoltă o presiune de 0,5 bar și care s-a potrivit de minune cu calculatorul mașinii.

În curând, acesta va fi produs în serie și va putea fi comercializat imediat ce se va conveni și un preț final – undeva în jurul a 2.800 de euro.



A urmat montarea pragurilor laterale, deci micșorarea gărzii.

#### BACK TO THE OLD SCHOOL.

În locul programelor pe calculator, designerii au preferat tradiționalul creion și foaie albă, pentru a da formă conceptului „Cinque zero-zero“. Ca în cazul desenelor animate de modă veche, rezultatul are un impact emoțional evident.



Bara spate în formă finală, înainte de a fi vopsită.



Sfiosul Fiat 500 capătă figură de Joe Pesci în „Băieți buni“. Tipeul se prinde repede.



Pregătirea cu fueler a întregului kit estetic.



Mașina a rămas pe butuci până la montarea noilor suspensiuni. Câtă răbdare!



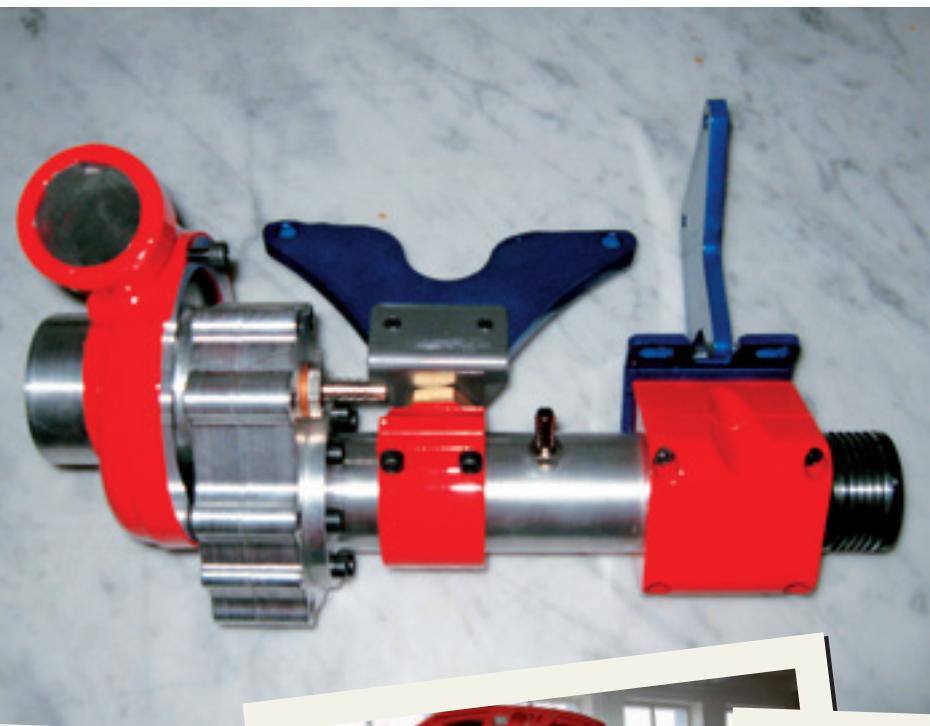
Interiorul nu a suferit modificări radicale în afara accesoriilor Isotta cu cristale Swarovski din gama Urban Glow: frână de mână, pedale sport, praguri, schimbător de viteze, toate dău un aer exclusivist interiorului.

Implantul audio a venit din partea unui player in-house de la Sub de 300 de wați, legat la un amplificator cu două canale făcut de Elaborando. În portbagaj s-au montat un subwoofer de 165 mm, tweeteri și difuzoare de 25 mm și 180 de wați, conectate cu ajutorul unor cabluri de alimentare RCA.

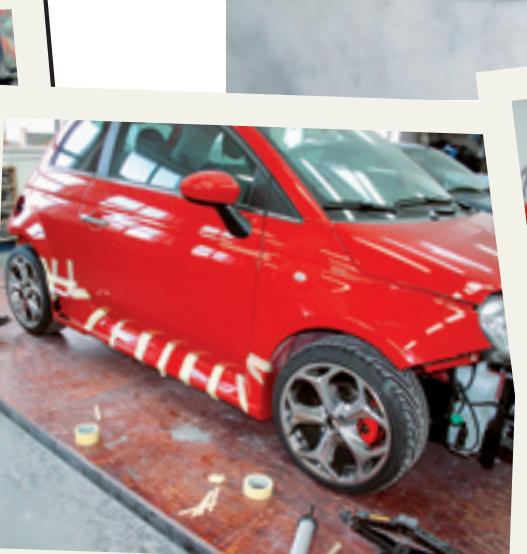
Toate componentele folosite la realizarea proiectului pot fi vândute separat, dar dacă însătiți puteți achiziționa direct pachetul complet, oferit de TRC Italia în trei versiuni: Fashion, Tehnică și Turbo Plus.

La fel cum o femeie nu poate fi lăudată pe deplin până nu o pui să-ți facă o ciorbă, nici acest drăcușor de 500 nu a impresionat până la os decât după ce a fost scos la o plimbare chiar de head managerul de la TRC Italia, Simone Neri.

„Am intrat, am închis portiera, m-am instalat în scaune și tot nu știam la ce să mă aștepț”, se laudă el. A început cu un traseu extraurban antrenant, pentru a-și face o impresie despre rigiditatea mașinii și despre frâne. Treptat, a început să avanseze în ture și să schimbe treptele curajoș. Sunetul motorului a devenit mai ambicioz, iar îmbunătățirile aduse mașinii au început să se simtă. Avanti! La sfârșitul testului, s-a declarat impresionat de motor, de frâne, de direcție și de ținuta de drum pe drumurile virajate. A recunoscut totuși că jantele sunt cam mari pentru o buburuță de oraș și lovesc aripile atunci când virezi la maximum. Noi spunem că mașina este un exercițiu de design care ne-a captivat, iar acest Fiat 500 a fost cobaiul ideal pentru așa ceva.



Grila metalică din spoilerul față a fost fixată cu adeziv.



Fără gardă la sol coborâtă, Fiatul stă cam cocotat pe jantele de 17 inch.



Mai rar: spoilerul față pică la fix pe suportii originali.



Montarea suspensiei a fost ultima etapă a proiectului.



**MODIFICAȚII.** Bodykit  
Carzone Special - 850 euro  
» sistem evacuare - 350 euro » oglinzi cu steagul național - 250 euro  
» kit frâne - 1990 euro  
» suspensii cu amortizoare reglabile KW - 800 euro » Urban Glow kit Isotta - 690 » capotă vopsită - 1490 euro » sistem audio - 750 euro » jante și anvelope - 1780 euro » kit Turbo, 140 CP - nemocomunicat » manoperă exterior - 1490 euro » manoperă mecanică - 1840 euro » Fiat 500 Sport 100 CP - 14.500 euro.



Singurele care mai lipsesc sunt stickerelor cu siglele celor care au contribuit.