



Test Abarth 695 Turismo 1.4 T-Jet 180 (2024)

Autor: Pavel Srp - Foto: Pavel Srp - 21. 4. 2024

Král je mrtev, ať žije král, dalo by se už říci. Moderní Fiat 500 se spalovacím motorem i s jeho všemi variantami od Abarthu po dlouhých 17 letech produkce letos skončí. Zůstane už pouze elektrická verze Fiat 500e, která vypadá podobně, ale je o poznání větší. My jsme se tak s tímhle stylovým italským prckem rozloučili verzí Abarth 695 Turismo.

Skoro se nezměnil

Od zahájení výroby v roce 2007 se až do dnešních dní moderní Fiat 500 takřka nezměnil.

Přestože několika modernizacemi prošel (ta poslední proběhla v roce 2022), žádná z nich nebyla úplně radikální. Stále tu před sebou máme auto, které je malé (délka: 3660 mm, šířka: 1893 mm a výška: 1485 mm) a roztomilé a na první pohled jasně odkazuje na původní model, který byl vyráběn mezi lety 1957 – 1975.

Mohlo by vás také zajímat: [Test Honda ZR-V 2.0 i-MMD Hybrid e-CVT Sport \(2024\)](#)

Podobné je to i v kabině, která na dobu původu pětistovky jasně odkazuje. Ani ta se za ty roky nezměnila. Digitalizace je tady skoro neznámé slovo, přestože centrální displej multimédií i kaplička přístrojů digitální jsou. Pro ovládání prakticky veškeré palubní výbavy však slouží výhradně fyzická tlačítka.



Moderní pětistovka mohla mít pod kapotou několik pohonných jednotek. Začínalo to 0,9litrovým dvouválcem, pokračovalo několika dalšími běžnými benzinovými motory, ale i mild-hybridní motorizací a končilo právě testovaným 180koňovým 1,4litrovým benzinovým

čtyřválcem s přeplňováním turbodmychadlem. Poháněna byla vždy výhradně přední kola, ale na výběr byla manuální a automatická převodovka.

V interiéru

Styl. To z tohoto auta cítíte úplně všude. Vždyť se podívejte třeba na koncovky výfuku. Ty jsou v zadním nárazníku čtyři, jsou poměrně drobné, ale místo toho, aby byly standardně dvě vedle sebe, tak tady jsou dvě nad sebou (a navíc mají hodně zajímavý zvukový projev). Pak třeba vnější kliky, které vypadají jako nějaké otevírání staré ledničky (nikoliv pejorativně, ale v tom nejlepší slova smyslu) anebo třeba znaky Abarth po celém autě – včetně jednoho na střeše v místě, kde bývá standardně prutová anténa. A mimochodem, vidíte to červené ventilové víko v motoru?

Mohlo by vás také zajímat: [Test Peugeot e-208 GT | elektromobil \(2024\)](#)

Sedadla jsou sportovní s výrazným bočním vedením. Jsou poměrně tvrdá což oceníte (zejména na sedadle spolujezdce) na klikatých silnicích, protože skvěle drží tělo, ale není to úplně ono na delších cestách. Příliš ideální není ani pozice, kterou na sedadlech řidič i spolujezdec mají. Sedadla jsou totiž ukotvena hodně vysoko a nedají se snížit. Přední cestující si tak připadají trochu jako na židli. Řidiče ale přesto potěší, že volant si může přitáhnout hodně k tělu.





Volant příjemně padne do ruky a kombinuje kůži a Alcantaru. Abyste právě Alcantaru zachovali dlouho hezkou a nezničili ji, je ideální jezdit v rukavicích, protože tak se na ni nedostane pot a tolik špíny. Rukavice pak jako řidič oceníte i při řazení. Hlavice řazení vypadá na první pohled (ano, opět to slovo!) stylově, je to totiž pravidelná koule, ale je kovová. Vypadá to parádně, ale kov poměrně hodně vede teplotu, takže v zimě k řadičce s holou rukou přimrznete a v létě si ji spálíte. Harry, který se v prvním díle Sám doma spálil o kliku domu McCallisterových, by mohl vyprávět, že to nic příjemného není...

A za volantem...

Je to sice nové, ale vlastně staré auto. K nastartování tu není žádné tlačítko, ale startujete klasicky otočením (sklopného) klíče ve spínací skřínce. Po nastartování auto příjemně vyštěkne, až se vám nechce věřit, že to vychází z tohoto maličkého fiátku. Zvuk je obecně velmi povedený, ve výfuku jsou klapky, které se aktivují tlačítkem se symbolem Abarth

napravo od volantu. Tím se nejen otevírají klapky ve výfuku, ale zejména se tím aktivuje sportovní režim. Po jeho stisknutí se rozsvítí nápis Sport v přidavném budíku tlaku turba nalevo od volantu.

Mohlo by vás také zajímat: [Test Renault Captur E-Tech full hybrid 145 | 2024](#)

Ani tak nejsou otevřené úplně zcela a vždycky. Na volnoběh jsou klapky otevřené vždy, ale jakmile se na jedničku rozjedete, tak se zase zavřou a výfuk je opět docela tichý. To pokračuje i na dvojku. Na trojku už se ale situace opět mění. Pokud pojedete pod plynem, klapky se zase otevřou a vydrží to tak na čtyřku i na pětku (šestka už tady není, Abarth má nejvíc vždycky jen pětikvalt).

2024 Abarth 695 Turismo | start-up sound (exhaust sound)



Jakkoliv je tohle auto malé vzhledem, tak na silnici ho díky klapkám ve výfuku opravdu uslyšíte. Není to otravné, naopak to skvěle dokresluje celkovou atmosféru auta. Z výfuku se neozývají žádné teatrální rány po ubrání plynu, nestřílí, ale pokud rychle uberete plyn, stylově si odfrkne. Jízdu výfuk tvrdí a je to jedna z věcí, které už u vývojově modernějších aut nezažijeme. Tohle je stará škola. Se vším, co k tomu patří.

Tak třeba jízdní asistenty. Najdeme tady vlastně jen ABS a stabilizaci. Není tu žádné hlídání jízdních pruhů – ani aktivní, které vás uprostřed jízdního pruhu samo udržuje, ale ani pasivní, které vás informuje o tom, že jste z pruhu vyjeli – brzdění před čelní kolizí ani hlídání mrtvého úhlu. Tady je řízení pořád jen a pouze na vás jako na řidiči. Potěší, že tady není třeba ani Start/Stop.

Mohlo by vás také zajímat: [Test Toyota C-HR GR Sport 2.0 PHEV | plug-in hybrid | 2024](#)

Přesto tady je ještě jedno další kouzelné tlačítko (kromě toho se štírem, které aktivuje sportovní režim). Nachází se na středovém panelu pod ovládáním klimatizace a jsou na něm tři písmenka: „TTC“. Pod touto zkratkou se ukrývá „Torque Transfer Control“. Jde o elektronicky řízený diferenciál, který tady supluje funkci samosvorného diferenciálu. Po jeho stisknutí se v zatáčce přenáší točivý moment z vnitřního kola na kolo vnější, takže vnitřní kolo nebude prokluzovat, auto dostane mnohem lepší trakci, pod plynem bude ještě lépe zatáčet a o hodně dál se posune nedotáčivost. A věřte nám, že tohle tlačítko budete milovat.



Pokud totiž přepnete do sportovního režimu a aktivujete TTC, budete překvapení z toho, co tohle auto dokáže. Rázem začnete pochybovat i o tom, že ta věc pod přední kapotou má „jen“ 180 koní a 250 Nm, protože tohle auto je výbušné. Jakmile se dostane do těch správných otáček (cca 3500+), bude znamenat přidání plynového pedálu kopanec do zad a volant se vám začne trhat z rukou. Tohle auto chce při ostré jízdě pevné ruce. Není to sice tak drsné jako si pamatujeme ze staršího Opelu Corsa OPC, ale i tak je to něco docela jiného, než na co jsme dnes zvyklí. Dnešní sportovní modely jsou zpravidla uživatelsky jednoduché, řídit je může takřka kdokoliv a klidně jen jednou rukou. A platí to i pro ty, které mají na přední nápravě samosvor... To u Abarthu 695 Turismo zkrátka tak zlehka nejde.

A odpovídá tomu nakonec i nastavení podvozku (ostatně odpovídá to právě i době jeho vzniku). To je totiž hodně tuhé, tlumiče a pružiny jsou spolu sladěné velmi dobře, auto neodskakuje ani na obutých 17" kolech, ale dá vám vědět o všech nerovnostech, které na silnici jsou. A je jedno, jestli je to spára od kanálu, výtluk anebo třeba kamínek. Adaptivní tlumiče tady být nemohou, je to čistá mechanika. Stejně jako zbytek auta.

Mohlo by vás také zajímat: [Test ojetiny Mercedes-Benz GL 350 Bluetec 4MATIC \(2014\)](#)

Tohle auto se vás totiž snaží celkově mnohem víc vtáhnout do děje, chce vás jako řidiče zapojit do kompletního dění a daří se mu to. Nechce být nejrychlejší (přestože dokáže být až

překvapivě rychlé), ale chce být v první řadě zábavné. A to také je, adrenalin vám při jeho řízení v žilách rozhodně kolovat bude. Hodně.



Přesto i při této rychlé jízdě přijdete na otravnou věc, kterou ale měla i o nějakou dobu později testovaná Alfa Romeo Stelvio. Je to sportovní model, u kterého se předpokládá ostřejší jízda, tedy i ostřejší brzdění. ABS bylo naladěno dobře, to problém není, ale opravdu hodně otravné je, že se dokonce i při ne úplně ostrém brzdění daleko před zásahem ABS rozblikají výstražné blinkry. A je jedno, jestli jedete v normální režimu nebo ve sportovním režimu a jestli máte stabilizaci zapnutou nebo vypnutou.

Jo, a taky nedejete moc daleko. Pokud si budete užívat zvuk výfuku i parádní a překvapivý záťah motoru, počítejte s tím, že 35litrová palivová nádrž vám zmizí hodně rychle. Dojezd při klidné jízdě je něco přes 330 kilometrů, na vašich oblíbených okreskách to ale bude mnohem dřív.

Mohlo by vás také zajímat: [Vyzkoušeli jsme buggyny Polaris RZR a Polaris RZR PRO R v bahně. Jsou to hodně zábavné stroje](#)

Závěr

Testovaný Abarth 695 Turismo je objektivně auto, v němž se sedí příliš vysoko, má nemoderní interiér i výbavu, příliš tvrdý podvozek či malou palivovou nádrž, ale je to auto, které má obrovský charakter. Auto, jehož řízení si pokaždé užijete, budete z něj vystupovat vysmátí a budete mít pocit, že ho řídíte jen vy sami. A tak to taky je. Je to nové auto ze staré školy, které je nepohodlné, hlučné a... bohužel i drahé (v základu přibližně 800 tisíc korun s manuálem, respektive 850 tisíc s manuálem v cabriu) a už ho vlastně stejně ani neobjednáte. Pokud byste ale nový Abarth ještě chtěli koupit, ideálně shánějte některý z 1368 kusů nedávno představené finální limitované edice [Abarth 695 75° Anniversario](#).







Technické údaje:

Auto:	Abarth 695 Turismo 1.4 T-Jet 180
Motor:	řadový čtyřválec
Objem válců:	1368 ccm
Plnění motoru:	turbodmychadlo
Palivo:	benzin
Pohon:	předních kol
Výkon:	132 kW/180 koní při 5500 ot./min

Auto:	Abarth 695 Turismo 1.4 T-Jet 180
Točivý moment:	320 Nm při 2250 ot./min
Zrychlení 0-100 km/h:	6.7 s
Maximální rychlost:	225 km/h
Převodovka:	5° manuální
Spotřeba paliva (kombinovaná):	6,9 l/100 km
Emise CO ₂ :	156 g/km
Objem nádrže:	35 litrů
Délka:	3660 mm
Šířka:	1627 mm (bez vnějších zpětných zrcátek) 1893 mm (s vnějšími zpětnými zrcátky)
Výška:	1485 mm

Auto:	Abarth 695 Turismo 1.4 T-Jet 180
Rozvor:	2300 mm
Pohotovostní hmotnost:	1065 kg
Objem zavazadlového prostoru:	185 litrů

TIP: Spočítejte si nejvýhodnější autopojištění

Kalkulačka: povinné ručení a havarijní pojištění

Štítky: abarth 500, Abarth 695, abarth 695 turismo, Fiat, fiat 500, test

Diskuze

Vaše e-mailová adresa nebude zveřejněna. Vyžadované informace jsou označeny *

Váš komentář

Name*

Email*

Web stránky

- Uložit do prohlížeče jméno, e-mail a webovou stránku pro budoucí komentáře.

Odeslat komentář »

Reklama:

Nejnovější články:

Používáte za volantem mobil opakovaně? Může se stát, že vám ho zabaví natrvalo

ADAC srovnal běžné a adaptivní bezpečnostní pásy. Nejnebezpečnější jsou v obou případech pro velké

muže

Domluva, vysoké pokuty i trestné body, ministerstvo plánuje tresty za nedodržení bezpečného rozestupu. Ale až někdy...

The Grand Tour je mrtvé, ať žije The Grand Tour. Známý pořad bude pokračovat, ale s novými moderátory

Proč je u automatů brzdový pedál větší než u manuálů? Nic speciálního v tom nehledejte

Do České republiky míří další čínská značka Hongqi. Prodej odstartuje luxusním modelem E-HS9

Pozor i na drobné dopravní nehody. Policie vám po nich může na místě zabavit techničák

Reklama:



Redakce | Odkazy | Možnosti inzerce

[Nastavení soukromí](#) | [Zásady ochrany osobních údajů](#)

Obsah stránek auto-mania.cz je originální a je vlastnictvím jeho autorů. Jakékoliv kopírování obsahu nebo částí obsahu těchto stránek je zakázáno, s výjimkou použití části obsahu s výslovným písemným (e-mailovým) svolením autorů nebo použití části obsahu formou citace.

Články vyjadřují soukromý názor autora. Názory autora se nemusí ztotožňovat s názory redakce a vydavatele.

Mediální skupina:



© Pavel Srp, AutoMotoZpravy.cz | auto-mania.cz | 2011 - 2024