



Hišni ljubljencek

Kdo pravi, da Panda ne more biti hišni ljubljencek? V uredništvu smo bili skoraj soglasni, da bi imeli doma prav tako, svetlo modre barve.

OK, in s pripisom Nova ...

Besedilo Aljoša Mrak Foto Aleš Pavletič in Saša Kapetanovič

Priznam, da pande, ki je že precej desetletij ogrožena kot živalska vrsta, v živo še nisem videl. Prav zato smo se s prijatelji smejali, da ob besedi panda takoj pomislimo na legendarni italijanski mestni avtomobil, ki je že 21 let na trgu, ne pa na črno-belega medvedka. Ali smo le mi tako avtomobilsko fanatični, zgolj premalo razgledani ali samo pod vplivom sodobnega okolja (beri medijev), ko zaradi televizijskih reklam nekateri otroci mislijo, da so vse krave vijolične barve in nosijo napis Milka na boku? Kdo bi vedel ...

Fiat je vedno vodil med mestnimi avtomobili, če se spomnimo le legendarnega Topolina, Cinquecenta, 126, Seicenta in ne nazadnje tudi Pande, kar niti ni čudno, če pomislimo, koliko gneče je v italijanskih mestih jedrih in kako hvaležen je avtomobilski trg na Apeninskem polotoku za Fiatove malčke. Njihove izkušnje so torej le izvrstno izhodišče za napad na evropske in svetovne trge, čeprav v zadnjih letih finančni položaj Fiata ni preveč rožnat.

Toda stvari se izboljšujejo, so prepričani njihovi vodilni, in skupaj z njimi smo optimistični tudi mi. Ne, naša vedrina ne izvira iz dejstva, da eden od največjih avtomobilskih gigantov ne more propasti, ampak ker smo preizkusili Novo Pando. In zlahka trdim, da je to eden najboljših, če ne celo najboljši Fiatov avtomobil zadnjih nekaj let. Iz mojih izkušenj bi v pozitivnem smislu izpostavil le še Multiplo, saj me je zaradi prostornosti, uporabnosti in voznosti zelo presenetila, vendar pa jo je pokopala oblikovna posebnost, da ne rečem kar neprikupnost. Z Novo Pando pa Italijani niso naredili podobne napake!

Oblikovnih čudežev pri Novi Pandi ni, česar od mestnega avtomobila tudi ne morete pričakovati. Ker mora ostati čim skromnejših zunanjih mer, lahko prostornost v notranjosti pridobijo le z višanjem strehe. Zato ni čudno, da je vedno več mestnih avtomobilov videti kot pomanjšan limuzinski kombi, z ostrejšimi robovi in bolj ravnimi ploskvami. Zaobljene karoserije so morda prikupnejše, a obenem



kradejo prepotreben prostor za glave in prtljago. Zato ima Nova Panda presekan zadek, skoraj ravno streho in posledično ogromno prostora v notranjosti. Toda to še ni vse ...

Redki so tisti avtomobili, ki že prvič naredijo dober vtis. Z drugimi besedami, ko se usedete na vozniški sedež, se nemudoma počutite domače in vam avto takoj prirase k srcu. To je tista lastnost najboljših, ki jo tako s pridom uporabljajo v avtomobilskih salonih, ko vidite možakarje pri petdesetih, kako sedijo v razstavljenih modelih in vrtijo volanski obroč, kot bi se otroci igrali voznika. Smešno za neodvisnega opazovalca dogajanja, toda ljubezen na prvi pogled udari hitro in brez opozorila. In Amorjeva puščica je pri Novi Pandi zadela tudi večino v našem uredništvu. Je to zaradi velike sredinske konzole, ki se bohota od sredinskega grebena (na katerem je postavljena prestavna ročica) do višine instrumentalne plošče? Zaradi njene bogate opremljenosti, saj radio s CD-predvajalnikom, samodejna klimatska naprava in električno pomični prednji šipi pač razvajajo? Ali pa je to zaradi dobrega položaja za volanskim obročem, ki je po višini nastavljen, in zaradi po naklonu nastavljivega voznikovega sedeža, ki poskrbita za dobro počutje tudi visokoraslih voznikov? Mogoče višina strehe, pod katero bi bili celo dvometrski košarkarji videti povprečne rasti, da se mimoidoči pešci ob pogledu nanje ne bi v smehu in solzah valjali po tleh? Da, zato. Ker malček v notranjosti deluje veliko bolj odraslo, kot bi dejal človek med listanjem prospektov. Materiali so dobri, čričkov pod armaturno ploščo nismo zasledili, ergonomija je odlična. Čeprav mi še vedno ni jasno, zakaj pri Fiatu (edini!) vztrajajo pri radiu, katerega delovanje ni vezano na zagon motorja in ga je zato treba vsakič posebej vklopiti in izklopiti, ter zakaj se pri brizganju vetrobranske tekočine brisalnika ne vključita samodejno? Pogrešali smo tudi več predalov, saj blizu desnice oziroma na sredinski konzoli ni niti enega, predvsem pa bi lahko vgradili še lučko, ki bi osvetljevala zaprt predalnik pred sovoznikom.

Ta avtomobil sem še bolj vzljubil, ko sem prevozil prve kilometre. Menjalnik je z eno besedo fantastičen! Je hiter, mehak kot maslo, natančen, prestavna ročica ne bi mogla biti postavljena bolje, zobniška razmerja so mestni vožnji v prid »zelo blizu«, le na zatikajočo vzvratno prestavo se je treba navaditi. Pri Fiatu so zelo ponosni na električni servovolan, ki so mu dodali možnost ročnega vklopa sistema City. Takrat servovolan tako močno deluje, da lahko vrtite volanski obroč s prstom ene roke, kar zelo pomaga pri parkiranju na tesno. Vendar me omenjeni volanski obroč ni prepričal, saj med vožnjo v zimskih razmerah nisem zagotovo vedel, ali se vozim le po mokrem asfaltu ali je ta že prekrit z zahrbtnim ledom. Skratka: po mojem mnenju daje premalo informacij zahtevnejšemu vozniku, zato sem ga uvrstil med negativne strani avtomobila. Ker pa dopuščam možnost, da ga



Številke na merilnikih so malce nagnetene, vendar je armaturna plošča v celem pregledna.

Sredinska konzola: urejenost, ličnost in dobra opremljenost pri opremi Emotion.

Sedeži so sicer dobri, vendar podobno kot pri konkurenci vseeno spadajo med tiste, ki jih kmalu pozabiš.

Nova Panda ima dve odprtini za pijačo za prednja potnika in eno za zadnja. To velja le, če niste kadilci, saj se pepelnik namesti v eno od odprtin.



Materiali so dobri, čričkov pod armaturno ploščo nismo zasledili, ergonomija je odlična.



najpogostejši vozniki (beri naše nežnejše polovice) obožujejo zaradi lahkotnosti upravljanja, predvsem pa naj bi privarčevali okoli 0,2 litra bencina na 100 km, sem malce v dvomih. Osebnostno bi raje zamenjal električni servovolan z navadnim (še bolje: naj električnega naredijo boljšega!), se odrekel varčnosti (ki je zanemarljiva, če z grobim izračunom predpostavljamo, da privarčujete recimo 200 tolarjev pri polnem dolivanju goriva) in udobju (ki vseeno ni tako problematično, saj je masa avtomobila le okroglih 900 kilogramov in je zato upravljanje volanskega obroča vseeno preprosto opravilo). Raje se vozim varneje (predvsem pozimi!), kot privarčujem 400 tolarjev na mesec! Vi ne?

Toda za varnost potnikov je dobro poskrbljeno z dvema varnostnima blazinama, s sistemom ABS, potovalnim računalnikom (prikaz zunanje temperature je v teh dneh zlata vredna funkcija!) in ne nazadnje tudi z obvolanskimi tipkami za radio ter s sistemom Isofix, ki staršem zagotavlja boljši spanec. Na zadnjih sedežih je prostora razmeroma veliko, saj presenetljivo tudi moje



Drugo mnenje

Vinko Kernc Da so se časi spremenili, lahko (med drugim) vidite tudi skozi Pando. Tisto, kar je bilo še leta 1979 genialno in vse do danes na neki način sprejemljivo prikupno in zanimivo, frajersko, je od danes naprej zgodovina. Nova Panda morda res ni duhovna naslednica prejšnje »nore kište«, kot jo ljubkovalno imenujejo Nemci, je pa nedvomno avtomobilček, ki bo osvojil marsikatero srce. Žensko in moško.

Dušan Lukič Priznam, bil sem presenečen. Ne le zato, ker je za menoj v avtu brez velikih težav sedel velik in recimo temu »močan« soptnik, tudi zato, ker je Panda majhen avto z zabavno lego na cesti, kar je v tem avtomobilskem razredu prej izjema kot pravilo. Ja, Panda utegne (zasluženo) postati prodajna uspešnica.

Peter Kavčič Stara Panda je v mojem srcu zapisana za vedno, saj tako prikupnega, vsestranskega in karizmatičnega avtomobila ne najdeš vsak dan, sploh pa ne za tako ceno. Veseli me, da je nova Panda ohranila ta stik s staro, saj je cena za osnovni model zelo konkurenčna. Ta, ki smo jo imeli na testu, pa je na zunaj in znotraj lep avtomobil, vendar ne tako prepoznaven. Podvozje in lega na cesti zagotavljata obilo zabave, prav tako motorček, ki se živahno vrti, in presenetljivo natančen menjalnik (za ta razred avtomobilov). Motil me je le nekoliko utesnjen občutek na voznikovem sedežu (predvsem ni prostora za noge).

180-centimetrsko truplo ni imelo težav. Žal testni avtomobil ni imel pomične zadnje klopi (resna tekmeča Renault Twingo ali Toyota Yaris jo recimo imata!), zato osnovnega 206-litrskega prtljažnika ne moremo povečati - če seveda želite na zadnjih sedežih še koga peljati. Zadnja klop tudi ni bila po tretjini ali polovici prekucljiva, zato toplo priporočamo, da si omislite še (doplačljiva) pomik in preklap, saj vam bo sta še kako prav prišla predvsem takrat, ko boste v dvoje odpotovali na smučanje ali morje.

Novo Pando, ki je osvojila tudi naslov evropskega avtomobila leta 2004, lahko za zdaj kupite z 1,1- ali 1,2-litrskim bencinskim motorjem, šele junija tega leta bo v Slovenijo prišla tudi različica z 1,3-litrskim Multijetom. S petimi opremami (Actual, Actual Plus, Active, Active Plus in Emotion) ter drobnoprodajnimi osnovnimi cenami od milijona šesto do dveh milijonov dvesto bo vsekakor krojila prodajne številke v tem tržno zanimivem avtomobilskem razredu. S katerimi besedami bi na koncu zaključili? Prednosti je veliko: motorček do 100 km/h tiho melje, da ga

v potniško kabino sploh ne slišite, tudi pri končni hitrosti na avtocesti vas policisti ne bodo niti ustavili, kaj šele kaznovali (malce hudomušno smo se prepričali, da tovarniških obljubljenih 155 km/h niso dosegli, po prenapolnjenih avtocestah je malček prilezel le do dobrih 140 km/h), naša normna poraba je znašala le 6,8 litra (po potovalnem računalniku celo samo 6,4) ... Da, nesporno je eden boljših mestnih avtomobilov. Vendar tudi napake, recimo zapleteno odpiranje pokrova za bencin s ključem, nerazumno nedostopna posoda za dolivanje vetrobranske tekočine itd., vza-meš pač v zakup. Saj veste, v ljubezni je treba tudi kaj potrpeti.

Toda verjemite, moteče malenkosti niso mogle pregnati dobre-ga vtisa, ki ga je Nova Panda naredila v uredništvu. Prikupen motorček, izvrsten menjalnik, dovršeno podvozje, ogromno prostornosti in sveža oblika karoserije pač nagnejo tehtnico nakupu v prid. Če pa hočete pri Novi Pandi še kaj več, lahko počakate do junija na poskočnega turbodizla, do oktobra na štirikolesno gnano različico ali do spomladi 2005 na mini SUV-a. ■

Fiat Nova Panda 1.2 Emotion

CENA: [Avto Triglav]
OSNOVNI MODEL: 2.214.000 SIT
TESTNO VOZILO: 2.463.000 SIT
Moč: 44 kW (60 KM)
Pospešek: 16,7 s
Največja hitrost: 150 km/h
Povpr. poraba: 8,5 l/100 km

Garancija:
2 leti brez omejitve prevozenih kilometrov splošne garancije, 8 let garancije za prrjerjavenje, 1 leto mobilne garancije FLAR SOS
Predvideni redni servisi:
menjava olja na 20.000 km
sistematični pregled na 20.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km (v SIT):

redni servisi, delo:	59.400	obvezno zavarovanje (2):	458.500
material:	57.220	kasko zavarovanje (2):	518.700
gorivo	1.591.200		
gume (1):	264.000	Skupaj:	4.809.020
izguba vrednosti po 7 letih:	1.860.000	Strošek za prevoženi km:	48,1 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 7 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	16,7
402 m z mesta:	20,0
	(109 km/h)
1000 m z mesta:	37,5
	(134 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.):	16,9
80-120 km/h (V.):	29,4

Največja hitrost

150 km/h
(IV. prestava)

Poraba goriva

l/100 km	
najmanjše povprečje	6,8
največje povprečje	10,1
skupno testno povprečje	8,5

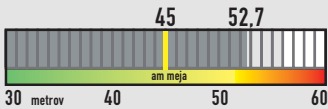


Trušč v notranjosti

dB			
Prestava	III.	IV.	V.
50 km/h	60	58	58
90 km/h	66	66	64
130 km/h	72	70	70
Prosti tek			37

Zavorna pot

m	
od 100 km/h:	52,7
(AM meja 45 m)	



Napake med testom
- brez napak

Diagram menjalnika:

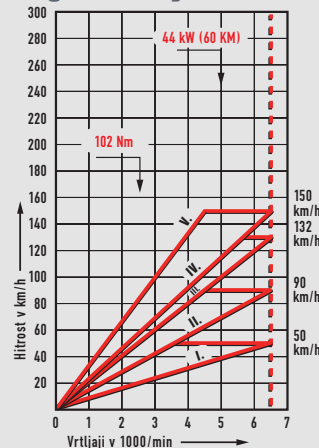
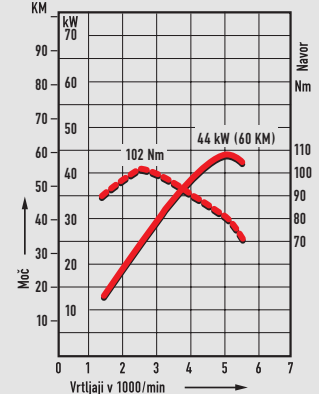


Diagram motorja:

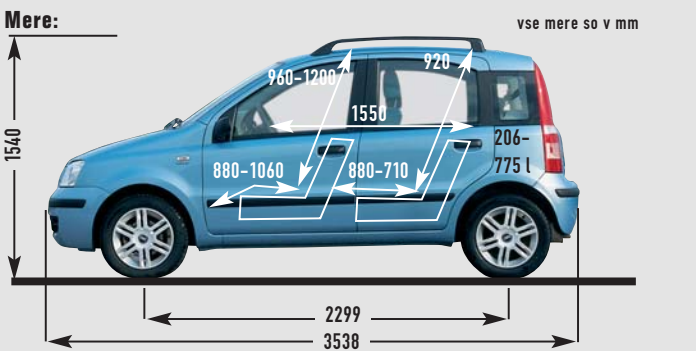


Užitek v vožnji:

😊😊😊😊😊
Igrivost, s katero postreže Nova Panda, je naravnost nalezljiva. Voznik se bo rad zapeljal tudi na daljše poti!

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 70.8 x 78.86 mm - gibna prostornina 1242 cm³ - kompresija 9.8 : 1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13.1 m/s - specifična moč 35.4 kW/l (48.2 KM/l) - največji navor 102 Nm pri 2500/min - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 2 ventila na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3.909; II. 2.158; III. 1.480; IV. 1.121; V. 0.897; vzvratna 3.818 - diferencial 3.438 - platišča 5.5J x 14 - gume 165/65 R 14, kotalni obseg 1.72 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33.5 km/h. **Voz in obese:** : limuzinski kombi - 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga pre-ma, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - zavore spredaj kolutne, zadaj bobnaste, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,0 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 860 kg - dovoljena skupna masa 1305 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 800 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,0 s - poraba goriva (ECE) 7,1/4,8/5,6 l/100 km



Zunanje mere: širina vozila 1578 mm - kolotek spredaj 1372 mm - zadaj 1363 mm - rajdni krog 9,1 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1430 mm, zadaj 1340 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 35 l.

Prostornina prtljažnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 LJ):
1 x letalski kovček (36 l) ; 1 x kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - ABS - servovolan (električni) - štirje vzglavniki - štirje tritočkovni varnostni pasovi - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - radijski sprejemnik - po višini nastavljiva voznikov sedež in volanski obroč.

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Bočni varnostni blazini	50.200
Varnostni zavesi	70.300
ESP	148.900
3. vzglavnik zadaj	15.400
Deljiva zadnja klop	23.900
Vzdolžno pomična in deljiva zadnja klop	60.600
Radijski sprejemnik s CD pred. (MP3)	102.800
Sistem za pomoč pri parkiranju	44.100
Navigacijski sistem Connect NAV	299.200
Vžigalnik	2.900
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	32.900
Prednja meglenka	20.300
Prednji odbijač	38.200
Okrasna maska	10.600
Prednja šipa	53.400
Znak	3.500

Tabela konkurence

Model	Fiat Panda 1.2 Emotion	Citroën C2 1.1i SX	Renault Twingo 1.2 Authentique	Toyota Yaris 1.0 VVT-i Terra
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1242	1124	1149	998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	44/60 pri 5000	44/60 pri 5500	43/58 pri 5250	48/68 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	102 pri 2500	94 pri 3500	93 pri 2500	90 pri 4100
dolžina x širina x višina (mm)	3538 x 1578 x 1540	3666 x 1659 x 1461	3433 x 1630 x 1423	3640 x 1660 x 1500
največja hitrost (km/h)	155	158	150	155
pospešek 0-100 km/h (s)	14,0	14,4	14,0	13,6
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,1/4,8/5,6	7,6/4,9/5,9	7,6/4,8/5,8	6,8/4,9/5,6
cena osnovnega modela (SIT)	2.214.000	2.181.000	1.869.000	2.280.000

ocena

Zunanost [15]	14	Skoraj nihče ga na cesti ni poželjivo pogledal, a je vseeno prikupen in dobro narejen.
Notranost [140]	97	Nekaj več točk dobi pri prostornosti, opremi in udobju, precej točk pa izgubi pri prtljažniku.
Motor, menjalnik [40]	34	Motor ima le osem ventilov, toda v kombinaciji z menjalnikom vseeno deluje odlično v tem avtomobilu.
Vozne lastnosti [95]	82	Pohvalna vodljivost, Nova Panda je občutljiva na stranski veter.
Zmogljivosti [35]	26	Pri največji hitrosti ne boste podirali rekordov, pospešek dovoljuje sledenje mestnemu prometnemu toku.
Varnost [45]	29	Zavorna pot je tudi po zaslugi zimskih gum nekoliko daljša.
Gospodarnost [50]	39	Z zmerno desno nogo je poraba zmerna, nekaj več točk izgubi pri predvideni izgubi vrednosti.

Skupaj **321**
Ni kaj, zelo dober mestni avtomobil. Ni premajhen, ni prevelik, v notranjosti ima dovolj prostora, predvsem pa prese-neča z menjalnikom, motorjem in zavorami. Svetujemo le, da dokupite pomično zadnjo klop!

OCENA **avto** **magazin** **1 2 3 4 5**

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

HVALIMO IN GRAJAMO

- menjalnik
- cena
- oprema
- motor
- položaj za volanskim obročem
- prostor za počivanje leve voznikove noge
- lično obdelan prtljažnik
- prostornost na zadnji klopi
- predalnik pred sovoznikom ni osvetljen
- premalo predalov
- nima pomične (in delno preklapljive) zadnje klopi
- majhen prtljažnik
- električni servo