



Ostalo je le ime

Uspešne zgodbe, dolge 23 let, je konec. Enega najbolj prepoznavnih avtomobilov zadnjih let v Evropi so natanko 5. letošnjega septembra prenehali izdelovati.

Čas je za novo Pando.

Besedilo **Vinko Kernc**
Foto **Vinko Kernc, Arhiv**

Zgodba o imenu ni preprosta; zdajšnja Panda (projekt Fiat 169) bi morala biti po prvotnih načrtih Gingo, a so se pri Fiatu v zadnjem trenutku odločili ostati pri starem, dobro usidranem imenu. Eden od razlogov je tudi ta, da se je nad Gingom pritožil Renault, češ da preveč spominja na Twinga.

Gingo ali Panda, novi Fiat nima lahkega dela. Jasno je, da nova Panda ne bo dosegla legendarnosti prejšnje, saj današnje zahteve po napredku ne dopuščajo tako dolge življenjske dobe nekega avtomobila. Po prvi Pandi kupci sicer še vedno povprašujejo (v Italiji je po prodaji od letošnjega januarja do avgusta zanesljivo na tretjem mestu in le malce za drugouvrščenim Seicentom), a vsaj po varnostnih kriterijih ne more tudi približno doseči tekmecev.

Giugiarov odgovor iz začetka devetdesetih let mi bo verjetno za vselej ostal v spominu. Na vprašanje, kateri je po njegovem mnenju njegov najuspešnejši model (ki pa jih je za debelo knjigo), je brez veliko razmišljanja dejal: Panda! Šele desetletje kasneje smo zares dojeli njegovo daljnovidnost; izdelali so jih več kot štiri milijone!

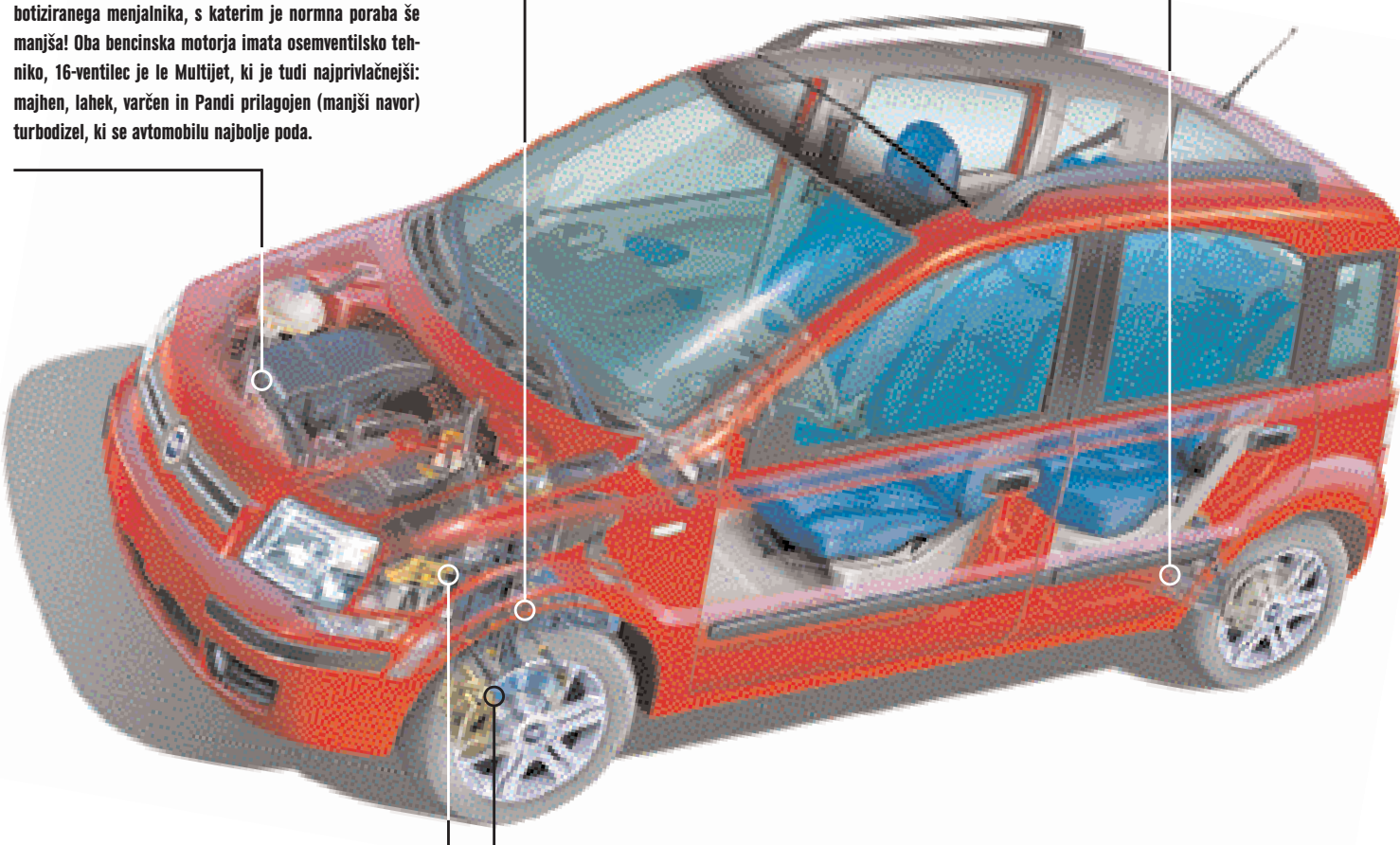
A pustimo zgodovino zgodovini. Panda, ki bo pretežni del Evrope napadla že ta mesec (Slovenci jo bomo menda dobili šele novembra), s staro Pando nima razen seveda imena - ničesar skupnega, če gledamo le tehniko. Pri svoji filozofiji pa nekoliko sledi uporabnosti stare Pande, a jo nadgrajuje današnjemu času ▶

Tehnični kotiček

Motorji so v začetku trije. Najmanjši bencinski že zaradi kombinacije s skopima paketoma opreme ni posebej zanimiv, čeprav je za mestne vožnje povsem dovolj zmogljiv. Večji bencinski je bil deležen številnih izboljšav (za manj onesnaževanja in boljši navor), ponuja pa tudi možnost robotiziranega menjalnika, s katerim je normna poraba še manjša! Oba bencinska motorja imata osemventilsko tehniko, 16-ventilec je le Multijet, ki je tudi najprivlačnejši: majhen, lahek, varčen in Pandi prilagojen (manjši navor) turbodizel, ki se avtomobilu najbolje poda.

Prednja prema je klasične zasnove z vzmetnimi nogami in s spodnjimi trikotnimi vodili, novost pa je povezava blažilnika in stabilizatorja, ki izboljša dinamiko vožnje (zveza med krmiljenjem, nagibanjem ter lego na cesti).

Zadnja prema je poltoga; ta zasnova je dober kompromis med ceno, udobjem in prostorom, in se je izkazala tudi pri večjih avtomobilih.



Menjalniki so ročni 5-stopenjski, že prihodnje leto pa bodo ponudili tudi robotizirani menjalnik (Dualogic) ob motorju 1.2 8V.

Hill holder: skupaj s sistemom ESP (doplačilo!) bo Panda opremljena tudi s tem pripomočkom za lažje speljevanje v klanec. Eno od tipal ESP bo zaznalo nagib vozila in če bo to mirovalo, voznik pa bo pritiskal zavoro in sklopko, se bo vključil sistem »Hill holder«; ta bo ob naknadno spuščeni zavori še sekundo in pol stiskal prednje zavorne kolute ter tako olajšal speljevanje.

► primerno: čeprav napovedujejo tudi druge različice, bo Panda začela kot petvrtna kombilimuzina in že v osnovi z dobrim varnostnim paketom, v številni sodobno zasnovano karoserijo in voznikovo varnostno blazino. Že z motorjem 1.2 pride serijski ABS, za doplačilo pa bo avtomobilček možno nadgra-

njimi merami in z obliko se uvršča v presečišče segmentov A (na primer Ka), »spodnji« B (na primer Yaris) in LO (na primer Agila) ter si na tak način zagotavlja 1,5 milijona potencialnih kupcev v Evropi letno. Fiatov cilj, prodati 200.000 Pand letno, se zato ne zdi optimističen.

Panda je nastala na povsem novi platformi.

ditati vse do šestih varnostnih blazin in stabilizacijske elektronike (ESP). Pri Fiatu se nadejajo, da bo Panda na preskusnih trčeh Euro NCAP sestavila štiri zvezdice.

Panda se skuša predstaviti kot »več v enem«, kot avtomobil za številne okuse in potrebe, pri tem pa meri na prav vse starostne skupine in na oba spola. S svojimi zuna-

Če odmislimo videz, ki se zdi precej bolj privlačen kot na fotografijah, še posebej v prijaznih in živahnih pastelnih barvah (na voljo je tudi 5 kovinskih odtentov, skupaj pa 11), so Pandini glavni aduti majhne zunanje mere, (razmeroma) prostorna notranjost, velika steklenost, okretnost (rajdni krog znaša 9,3 metra) in uporabnost prtljažnika.

Znotraj štirje odrasli presenetljivo dobro sedijo in razporeditev komand je vozniku prijazna. Malce več smo pričakovali od prtljažnika: ta je sicer kvadraste oblike in ob doplačilu omogoča polovično deljivost ter (izdaten) vzdolžen pomik klopi, vendar se pusti podreti samo naslonjalo; sedalni del ostaja fiksni, povečan prtljažnik pa ima zato dokaj visoko stopnico. Tudi sovoznikov sedež nima preklonnega naslonjala, ima pa lahko predal pod sedalom.

Osnovo izbire sestavljajo trije (zdaj že vsi znani) motorji in štirje paketi opreme. Pri Fiatu so osnovna paketa Actual in Active namenili le prav tako osnovnemu motorju (1.1 8V Fire) in tako Pando naredili cenovno privlačno (7950 evrov v Italiji), a takšna Panda še ne ponuja prav veliko. Precej bolj zanimiva



Prilagodljivost

Osnovni prtljažnik meri 206 litrov, ki ga lahko z drsno klopjo povečate na 236 litrov. Pri povsem zloženi klopi je prostora 806 litrov. Za deljivost zadnje klopi in možnost, da jo vzdolžno pomaknemo, je treba (posamično) doplačati.



postane Panda z motorjem 1.2 8V (tudi Fire) ali z novim 1.3 Multijet, kjer paketa Dynamic ali Emotion ponujata veliko več (dve varnostni blazini, zavorni ABS, nastavljen volanski obroč, dvostopenjski volanski servo, električni paket za šipe, potovalni računalnik, predvsem pa možnost doplačilne nadgradnje opreme denimo z ročno ali s samodejno klimatsko napravo), toda tudi cena se v tem primeru povzpne do (spet velja za Italijo) slabih 11.000 evrov za motor 1.2 8V. Slovenski zastopnik sicer napoveduje za približno 10 odstotkov nižje cene od evropskih, vendar bo treba počakati do objave uradnih cen.

Ne glede na opremo ali motor pa je nova Panda prijazno vozen avtomobilček. Položaj za volanom je zelo dober, volan lahkoten, prestavna ročica ubogljiva in preglednost nakrog odlična. Čeprav številke ne dajejo tega vtisa, so zmogljivosti z motorji opazno naraščajoče; medtem ko je manjši Fire dobra vstopna izbira, je večji bencinski stroj že lepo poskočen, absolutno (med temi tremi) najbolj privlačen pa je turbodizel z lepo, uporabno karakteristiko navora, z najboljšimi zmogljivostmi nasploh, s presenetljivo mirnim in tihim (vsaj v notranjosti) tekom in z najmanjšo porabo goriva.

Že letos bo naprodaj tudi dostavna različica (Panda Van) s 1000-litrskim tovornim delom in s 500-kilogramsko nosilnostjo. Družina Pand pa bo že čez okroglo leto še narasla, ko bodo ponudili tudi trivratno različico in možnost štirikolesnega pogona s sredinsko viskozno sklopko. Pri Fiatu so omenili tudi nove motorje, a zaenkrat še nič konkretnega. Pričakujemo lahko vsaj 16-ventilski, 1,2-litrski bencinski stroj družine Fire.

Zdaj pri Fiatu seveda upajo, da je nova Panda, nov avtomobil s starim imenom, dovolj nova, dovolj sveža in dovolj čedna, da se bo enako dobro prijela kot stara. Tehnika govori njej v prid, (možna) oprema tudi, le s ceno morda ne bo čisto tako, kot bi si kupci želeli. ■



Fiat Panda 1.2 Dualogic Emotion

Cena: 10.950 € (Italija)

moč: 44 kW/60 KM pri 5000/min

hitrost: 155 km/h

pospešek 0-100 km/h: 14 s

poraba po ECE: 4,6 l/100 km

POGON

motor (zasnova): 4-valjni – vrstni

prostornina: 1242 cm³

navor: 102 Nm pri 2500/min

MERE IN MASE

dolžina: 3538 mm

prtljažnik: 206-806 l

prazno vozilo: 860 kg

SERIJSKA OPREMA

čelni varnostni blazini, električni (dvostopenjski) volanski servo, ABS z EBD, ogrevani zunanji ogledali, daljinska osrednja ključavnica, višinsko nastavljiva voznikov sedež ter volanski obroč, vzdolžna strešna nosilca, potovalni računalnik, samodejna klimatska naprava

DRUGE RAZLIČICE

1.1 8V – 40 kW/54 KM; 88 Nm; 135 km/h;

15 s; 5,7 l/100 km

1.2 8V – 44 kW/60 KM; 102 Nm; 155 km/h;

14 s; 5,6 l/100 km

1.3 16V JTD – 51 kW/70 KM; 145 Nm; 160 km/h;

13 s; 4,3 l/100 km