

Multizabavno



Nova Panda se nam je prikupila že s svojo zunanostjo, potem ko smo preizkusili različico z dizelskim motorjem 1.3 16V Multijet, pa še z nizko porabo goriva. Idealen paket?

Ne bomo skrivali, da nam je nova Fiatova Panda všeč. Avtomobilček je res simpatičen in dovolj svež, da izstopa od sivega in dolgočasnega povprečja malih avtomobilov. Ali jo bomo vzljubili tako, kot smo njeno predhodnico, da, tisto štirikolesno gajbico, po možnosti s štirikolesnim pogonom, bo pokazal čas. Toda 'baby Panda', pa čeprav tega noče slišati (vsaj tako pravijo v reklamih), je na dobri poti. Stara in nova Panda imata namreč nekaj skupnega. Obe sodita med zabavnejše avtomobile, tako po obliki kot po počutju za volanom. V Pandi namreč razsaja virus, ki se mu reče dobro počutje in je zelo nalezljiv, še posebno pa so ogroženi vsi, ki so radi malce drugačni od drugih. Malček seveda ne more skriti svojega porekla in dejstva, da smo imeli tiste stare Pande s pogonom 4x4 radi. Priokus terenskosti tako ostaja v tem avtomobilu še kako močan. Pa naj si bo to

upravičeno ali ne. Na naše veselje nam Pandica ni zamerila, ko smo preizkusili, kako se pelje po makadamski in kolovozni cesti. Čeprav smo vozili različico s samo prednjim pogonom, nam je bilo zelo všeč to, da je tudi povsem običajna Panda še vedno dovolj robustno zgrajena za nekoliko nevsakdanje vragolije. Ker je obenem dovolj lahka, da vzmetenje nima pretežkega dela med vožnjo prek lukenj in malo večjih kamnov, brez nevarnosti za poškodbe trebuha ali katerega od delov podvozja pripleza tja, kamor si ne bi upal marsikateri lastnik velikega terenca (saj veste, avto za 12 milijonov pa že ne gre spuščati skozi grmovje, praske pa te reči, ...). To je le še dokaz več, da tudi danes še obstajajo avtomobili, s katerimi lahko človek takole, čisto po navdihu, doživi prav prijetno avanturico. Moč, reduktorji in diferencialne zapore tudi niso vse, to Panda uspešno dokazuje.

No, da ne boste dejali, da se nam je pri AM-ju zmešalo in ne najdemo več bistva avtomobila - seveda je Panda bila in tudi ostaja še vedno mestni avtomobilček. Da, večino časa smo se vozili po asfaltu! V tistem povsem vsakdanjem življenju smo najbolj cenili obilico udobja, ki nam ga je avto ponudil vsakič, ko smo morali parkirati na tesnem. Pokončni in dobro vidni skrajni vogali avtomobila so poleg treh metrov in pol dolžine glavni pomočniki pri vožnji ali parkiranju v mestu. Na dovolj udobnih sprednjih sedežih smo dobro sedeli (soliden material, oprijem, dober pregled naprej). Le nekaj malega nam je nagajal sredinski del armature, ki se je morda prepogosto srečeval z desnim kolonom. Visoki vozniki boste tu trpeli zaradi nekaj utesnjenosti, lahko pa se potolažite na zadnjih sedežih, kjer je prostora za dva potnika več kot dovolj. A to seveda le pod pogojem, da imate

svojega šoferja. Glede udobja v notranjosti - pogrešali smo še eno (na videz) nepomembno malenkost: ročaj za sovoznika! Da, med vijuganjem skozi ovinke se je sovoznik vedno pritoževal nad tem, da se nima kam prijeti, da ga ne bi premetavalo sem ter tja. Lahko pa tudi rečemo, da je za to krivo presenetljivo dobro uglaseno podvozje male Pande. Avto bo tudi na sami meji zdrsa še vedno popolnoma obvladljiv in ostal v ravnesju, ko začnejo Contijeve EcoContact gume popuščati. Živahnost, ki jo premore ta Panda, ima svoje korenine tudi v motorju. Pri Fiatu so v nos avtomobila vgradili najnovejši dizelski motor s skupnim vodom in večtočkovnim vbrizgom (multijet). Rezultat je ta, da tako v Pandi dobite praktično idealen motor, ki ne porabi veliko in omogoči dovolj poskočnosti tudi v mestu in med prehitevanjem. Vseh 70 konjev pod pokrovom motorja ni požrešnih. Tovarna sicer obljublja, da boste z avtom prevozili 100 kilometrov z vsega 4,3 litri goriva, kar sicer pomeni, da bi se morali voziti

zelo, zelo, zelo počasi in nežno. A kljub vsemu niso daleč od resnice. Ko smo Pandi prizanašali, je porabila vsega 5,1 liter dizla, ko se nam je mudilo, pa je poraba zrasla na največ 6,4 litra za 100 prevoženih kilometrov. Naše povprečje pa se je na koncu testa ustavilo pri 5,8 litra. V uvodu smo vprašali, ali je to idealen paket? Vsekakor! A le do točke, ko bi avto plačali drugi. Najbolj osnovna Panda je za milijon manj kot testna bolj razumen nakup. Za sicer odlično opremljen avto (oprema Emotion) je potrebno odšteti kar 3 milijone (osnovni model je skoraj 2,7 milijona)! Glede na to, da prtljažnik ni največji, in glede na to, da nam je družbo delal črček v armaturi in da menjalnik ob vklopu vzvratne prestave zaškrtal, to ni poceni avto. Da bi se nakup glede na bencinsko gnane Pande izplačal, bi morali prevoziti zelo veliko kilometrov ali pa bi morala cena dizla pasti. No, za vse, ki vam razlika v ceni ne pomeni tako veliko, pa vsekakor lahko rečemo, da Panda z 1,3-litrskim dizlom sodi med boljše malčke na trgu. ■



Fiat Panda 1.3 16V Multijet Emotion

Cena osnovnega modela:	2.680.000 SIT
Cena testnega vozila:	3.084.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=27 °C / p= 1017 mbar / rel. vl: 55 % / Stanje km števca: 2586 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	15,1 s
402 m z mesta:	19,5 s [112 km/h]
1000 m z mesta:	36,1 s [142 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	13,0 s
80-120 km/h (V):	19,2 s

NAJVEČJA HITROST

157 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 47,0 m (AM meja 45 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 5,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1251 cm³ - največja moč 51 kW (70 KM) pri 4000/min - največji navor 145 Nm pri 1500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 165/55 R 14 T (Continental ContiEcoContact).
Mase: prazno vozilo 935 kg - dovoljena skupna masa 1380 kg.
Mere: dolžina 3538 mm - širina 1578 mm - višina 1540 mm - prtljažnik 206-775 l - posoda za gorivo 35 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 160 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,0 s - poraba goriva (ECE) 5,4/3,7/4,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oblika
- ▲ uporabnost
- ▲ motor
- ▲ poraba goriva
- ▲ bogata oprema

- ▼ malo prostora za voznikova kolena
- ▼ majhen prtljažnik
- ▼ ni ročaja za sovoznika
- ▼ cena

Končna ocena

Mala Panda nas je navdušila tako z obliko kot z motorjem in uporabnostjo. Kar nas je zmotilo, je bila nekoliko zasojena cena testnega modela.