



Pandica! Tisti prikupni belo-črni medvedek, za katerega se zdi, da ga je narava 'naredila' samo zato, da bi nas raznežil? Ali pa tisti avtomobil(ček), za katerega večina pravi, da je prikupen kot medvedek Panda?



Vzpenjača

Panda je tisti avtomobil, ki je tudi kot 4x4 nekje zelo blizu dna cenovne lestvice avtomobilov, a se mu vseeno vsakokrat približaš z dobrohotnim nasmeškom. Okej, menda res ni tako genialna in odtrgana kot prejšnja, je pa majhna in zanimiva. Z nika kršnimi inovativnimi karoserijskimi linijami, a z zelo spretno zloženimi potezami, da se lahko zapiše med klasike in živi daljše življenje kot tistih že skorajda zabetoniranih sedem let.

A pustimo to času. Zdaj je trge, vključno z našim, zadela Panda 4x4 in če je ne bi bilo, bi pri Fiatu neumno zavrgli lepo (in verjetno dobičkonosno) tradicijo. Ta račun množenja seveda pomeni, da so gnana vsa štiri kolesa,

»Njena osnovna naloga je, da pripelje do tja, kamor hočete, tudi ko drugi obstanejo. In v tem je odlična.«

čprav ni čisto tako. Pri novi Pandi je pogon h kolesom izveden prek sredinske (nameščene v ohišje z zadnjim diferencialom) viskozne sklopke, neke dokaj preproste (v primerjavi z drugimi rešitvami) zadeve, ki ne potrebuje nobene dodatne naprave, da bi zmogla delovati. Načelno se moč namreč prenaša le k prednjima kolesoma, kar je dobro: zaradi porabe goriva in zaradi manjšega obrabljanja mehanskih delov, ki skrbijo za pogon na zadnja kolesa. Obenem voznika razvaja s samodejnostjo, saj mu ni treba misliti, kdaj bi bilo pametno vklopiti štirikolesni pogon (kot je bilo to treba pri prejšnji Pandi), saj se pogon k zadnjima kolesoma vklopi sam.

Saj veste: v viskozni sklopki so lamele in med njimi je posebna tekočina. Če se zadnji kolesi lepo kotalita z enako hitrostjo kot prednji kolesi, je vse lepo in prav, lamele so ločene in se vrtijo neodvisno. Ko pa prednji kolesi zakopljeta, pride do razlike med vrtenjem prednjih in zadnjih koles. Pogonska gred z viskozno sklopko se zavrti hitreje kot odgonska. Tekočina v sklopki se segreje. Zaradi večje temperature se poveča viskoznost(!) te tekočine. In lamele primejo. In motor začne poganjati še zadnji kolesi.

Tole je zelo praktično in uporabno. Teorija sicer pravi, da je tog pogon na vsa kolesa (kot pri prejšnji Pandi) boljši na terenu, a že če teoretično tehtaš med obema možnostima, se ni lahko





»Če jo zapeljete skozi blato, se marsikdo čisto spoštljivo obrne za njo, čeprav je majhna.«

odločiti. Ko pa nastopi praksa, se jeziček močno nagne na stran viskozne sklopke. Zakaj? Ker Panda tako ali tako ni namenjena težkemu terenu. Ker ima Panda 4x4 ozki gumi, kar je v praksi (na terenu) velikanska prednost. Ker vozniku ni treba misliti na pogon. In ker se štirikolesni pogon vklopi tudi takrat, med vožnjo, kadar to



zahtevajo razmere na cesti (sledi iz teorije), na primer ko se voznik nenadoma znajde na spolzkem. In pogon pomaga, kolikor pač lahko. In če voznik to zna izkoristiti.

Kako? Štirikolesni pogon ima tudi pri Pandi eno preprosto pravilo: poln plin! Šele takrat zmore pomagati. To je jasno: pogon lahko pomaga, ko poganja. Če spustite stopalko plina, pogona ni in ne more pomagati. Če pa jo pohodite, ko je spolzko, bo motor pognal vsa kolesa in če bodo gume le zmogle, bodo Pando odpe-

ljale v smer, ki jo je nakazal voznik z zasukom volanskega obroča.

Hudo prepričljiva je bila že krstna vožnja te Pande 4x4, na daljšem preskusu pa je le potrdila dobre izkušnje. Ko je spolzko (in če je po možnosti cesta še navkreber), speljuje brez težav, skoraj enako kot na suhem asfaltu. Tudi takrat, ko večina spredaj gnanih in v M+S gume obutih spredaj gnanih avtomobilov nemočno obstane. Zgoraj opisani teorija in praksa sta krivi tudi, da se lahko s takšno Pandico kar malce dirkaško odpeljete skozi spolzke ovinke, če to seveda hočete. Ampak ovira je motor, ki nekako ni za, in če pošteno razmislite - Panda 4x4 sploh ne cilja na dirkače. Njena osnovna naloga je, da pripelje do tja, kamor hočete, tudi ko drugi obstanejo. In v tem je odlična.

Dirkačev sicer ne osvaja, večino drugih pa. Od zasebnih kupcev, ki se radi brezskrbno zapeljejo na zimski izlet, ki imajo vikend na Krvavcu ali ki se preprosto počutijo bolj varne v zimskih razmerah, če vedo, da je spodaj nekje štirikolesni pogon, pa do podjetij, ki morajo svojega človeka dostaviti nekam na konec nekih cest ne glede na vreme; recimo vzdrževalce, zdravnike in veterinarje, te in one poštarje in še koga.

Če ste se našli med njimi, je dobro poznati še nekaj drugih lastnosti takšne Pande. Na primer motor: načelno brez pripomb in s pohvalami, a z zadržkom - na avtomobilski cesti kazalček za hitrost le z nekaj sreče pokrije številko 150, kar pomeni, da bo že nežen klanec ali nasprotni veterc hitrost zmanjšal pod dovoljeno. To naprej pomeni, da potovanje ne bo ravno uživaška zadeva. No, sicer pa - kakor za koga. Marsikomu se v življenju ne mudi in bo morda zadovoljen, vsi pa bodo navdušeni nad zelo dobrim menjalnikom. Ta ima prvo prestavo (4x4!) krajšo kot sicer, a bistveno na samo vožnjo to ne vpliva. Je pa ročica menjalnika pri roki in njeni gibi so kratki ter natančni. In če je treba, tudi hitri. Skoraj tako kot v Multipli. In bistveno bolje kot v Stilu.

Volan! Električni servomehanizem je precej močan, pa še dvostopenjski povrh. Se pravi, da mu lahko z gumbom nastavite togost upiranja volanskega obroča, kar je zdaj že nekaj časa v navadi pri malih Fiatih, a se zdi tu še posebej lahek za sukanje. To pomeni, da bo vožnja tudi s tega zornega kota lahkotna, le športne natančnosti od volana ne pričakujte.

Pande 4x4 so na voljo v dveh izvedbah: 'navadne', torej take, kjer je spodaj štirikolesni pogon, a to opazi le dober poznavalec, in Climbing, torej takšna, kot jo vidite na fotografijah, ki z dodatki na karoseriji jasno kaže, za kaj gre. Plastične obrobe, večja oddaljenost od tal, strešna nosilca in spremenjena odbijača dajejo vtis, kot da gre za čisto zaresen terencec. Če jo zapeljete skozi blato, se marsikdo čisto spoštljivo obrne za njo, čeprav je majhna.

Ampak s stališča rokovanja je, če odštejete pogonsko mehaniko, Panda 4x4 povsem enaka Pandi. To na primer pomeni, da je zelo dobro, da ste normalne rasti, saj je notranjost zunanjim meram ustrezno ozka; celo stopalke so zelo skupaj. Pomeni pa tudi, da ima kljub kratkosti na bokih štiri vrata, kar ji daje praktičnost, in peta vrata na zadku, ki praktičnost skupaj s prilagodljivo zadnjo klopjo še povečuje. Ves čas se je treba zavedati le, da so njene mere majhne in da je temu ustrezno majhna notranjost.

Če to lahko sprejmete, bo življenje z njo, tudi če nikoli ne vidi drugega kot suh asfalt, prijetno. Sedenje ni utrujajoče, merilniki so dobro pregledni, večina gumbov na ustreznem mestu in vidljivost naokrog zelo dobra. Z izjemo skozi zunanji ogledali, ki sta prenizki. Ostajata tudi znani zameri: da pokrovček posode za gorivo ni zaklenjen in da je potovalni računalnik manj praktičen, kot bi lahko bil.

Vzpenjača je sicer lepa beseda, a teje Pandici prav nič ne pristojijo. Verjemite pa: s trezno glavo zmore takšna Panda ob poslabšanih pogojih pod kolesi marsikdaj več kot večina terencev, ki se vozijo po naših cestah. Več, kot bi si marsikdo upal priznati. ■

Fiat Panda 4x4 Climbing

CENA: (Avto Triglav)
Osnovni model: 2.679.000 SIT
Testno vozilo: 3.131.000 SIT

Moč: 44 kW (60 KM)
Pospešek: 18,3 s
Največja hitrost: 145 km/h
Povpr. poraba: 7,9 l/100 km

NAŠE MERITVE

(T=-0°C / p=1001 mbar / rel. vl.: 53 % / Gume: 185/65 R 14 T (Pirelli Winter 190 Snowcontrol / Stanje km števca: 2966 km)

Vozne lastnosti

Pospeški s
 0-100 km/h: 18,3
 402 m z mesta: 20,4 (103 km/h)
 1000 m z mesta: 39,1 (124 km/h)

Prožnost

50-90 km/h (IV.): 15,0
 80-120 km/h (V.): 35,7

Največja hitrost

145 km/h (IV. in V. prestava)

Poraba goriva

l/100 km
 najmanjše povprečje: 6,7
 največje povprečje: 11,2
 skupno testno povprečje: 7,9

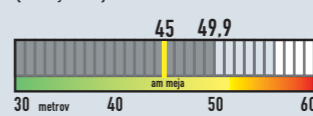


Trušč v notranjosti

dB
 Prestava III. IV. V.
 50 km/h: 61 60 58
 90 km/h: 69 67 66
 130 km/h: 71 70
 Prosti tek: 37

Zavorna pot

od 100 km/h: 49,9 m (AM meja 45 m)



Napake med testom

- brez napak

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ pogon, zmogljivosti na spolzkem
- ▲ menjalnik
- ▲ okretnost
- ▲ uporabnost notranjosti

nepravilno

- ▼ notranja širina
- ▼ potovalni računalnik
- ▼ zunanji ogledali
- ▼ pokrovček posode za gorivo

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1242 cm³ - največja moč 44 kW (60 KM) pri 5000/min - največji navor 102 Nm pri 2500/min.

Prenos moči: samodejno vklopljiv štirikolesni pogon (viskozna sklopka) - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 185/65 R 14 T (Pirelli Winter 190 Snowcontrol).

Voz in obese: kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzdolžni vodili, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika, stabilizator - zavori spredaj kolutni (prislino blajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 9,6 m - posoda za gorivo 35 l.

Mase: prazno vozilo 980 kg - dovoljena skupna masa 1425 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h 20,0 s - poraba goriva (ECE) 7,9/5,8/6,6 l/100 km.

DIAGRAM MENJALNIKA:

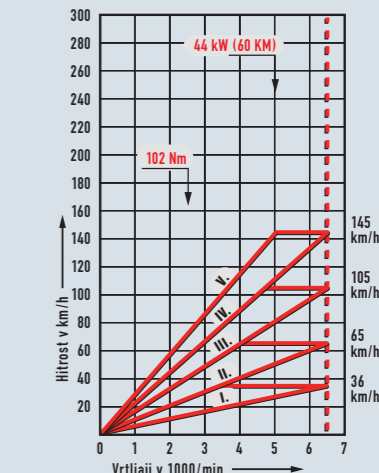
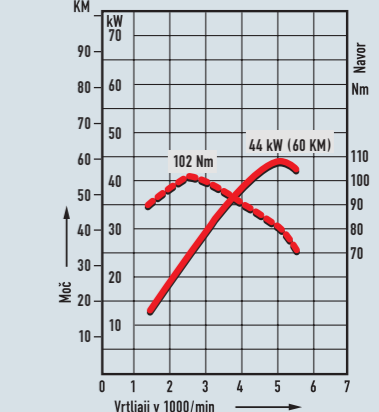


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

😊😊😊😊😊

Ko se po zasneženi in poledeneli cesti peljete na Krvavec in drugi nemočno obstanejo, je občutek čudovit. Ko lahko parkiraš, kjer drugi ne morejo, je veselje nepopisno. Le ko zagaša po avtomobilski cesti, morate imeti močne živce.

Končna ocena

Štirikolesnega pogona za Pando nima smisla kupovati, če ga ne potrebujete. Če pa ga, se boste nanj lahko zelo dolgo zanašali, saj so zmogljivosti na slabi podlagi odlične. Je pa res tudi, da je Panda Climbing še posebej prikupnega videza, tako da je lahko le to vzrok za nakup.