

Čisto resno je že kazalo, da bo med majhnimi avtomobili zavladala puščobna enoličnost, pa se je iz Torina pripeljal fiat panda. Postavili so ga na sredo lanskega ženevskega salonu in tako treščili po dveh muhah na mah: popestrili so izbiro, pa tudi čas za takšno vozilce je bil ravno pravžnji. Izmed načinov, kako razveseliti kupce, so pri Fiatu izbrali najmikavnejše: panda je majhen in velik avtomobil obenem, je limuzinica in kombi in ima takšne oblike, da so se mu nasmehnili celo kupci prestižnih želja.

Sicer pa pri Fiatu zelo dobro vedo, kako se majhnim avtomobilom streže!

Panda je resda kitajski medvedek, ampak Fiatov panda nima s tem nič opraviti. Seveda bi se Kitajci zelo radi vozili z njim, če bi se mogli! Toda to bi počeli tudi mi, jugoslovenski državljanji, a ta avtomobil za zdaj - žal - ni med uvozanimi predmeti. Je tudi zelo težko uganiti, če sploh kdaj bo, saj bi tako skočili naravnost na bratrancev zeljnik, česar v Kragujevcu ne bi bili najbolj veseli. Že res, da sta si jugo 45 in panda 45 podobna skoraj do nadrobnosti, res je pa tudi, da je panda v marsičem prijetnejši avtomobil, ki bi Zastavi utegnil mešati štrene. Resničen je pa še tretji podatek, ki pravi, da je vsakršen uvoz krepko dražji od domačega nakupa, pa se štrene tako spet malce uredijo.

*Vozila novembra*

**VEĆNA LEPOTA**

Pravijo, da je panda nastal, ko je bil mojster Giugiaro na počitnicah. Gledal je ležalne stole na terasi in se domislil -

Fiat panda 45

# Igrača za odrasle

Zelo prijetna naprava za prevažanje ne preveč razvajene družine - Velika podobnost z Zastavinim jugom 45 ni naključje!



Za voznika: ilčna preproščina

pandinih sedežev. Nič ni znanega o tem, ali je bil tudi v živalskem vrtu, drži pa, da je medvedji panda po trebuhu drugačne barve kot na hrbtu in da ima Fiatov panda na bočnih plastiko namesto barvastega loka. Tako nekako je nastal avtomobil, ki je manjši od fiata 127 in večji od fiata 126 in ki je na voljo v dveh različicah: z motorjem fiata 127 in z motorjem fiata 126 (slednja je le za italijansko tržišče).





**Notranjost: veliko v majhnem**

Vse ostalo sta naredila svinčnik v spretni roki in italijanski posluh za ličnost in praktičnost obenem. Fiat pande je škitala na kolesih in v tem je njegova »večna lepot«. Zrinil se je na področje Citroenovih spačkov in Renaultovih »štiric«, naprednejši je pa že zaradi mlajšega letnika, če ne tudi zaradi številnih pravarnih rešitev. In ker so pri Fiatu uporabili zanj marsikaj od tistega, kar že imajo, domišlica še zdaleč ni veljala toliko, kot je v resnici vredna.

Nekaterih reči pri pandi se je potrebno privaditi, druge se pripeljalo same od sebe. Za začetek sem si zlomil noht na kljuku vrat, ki sploh ni kljuka, ampak le vrtlina z gumboom, kajti še zdaleč ni vseeno, s katero roko se je lotite, ampak

morate uporabiti levico oziroma desnico pač glede na to, s katere strani bi radi sedeli v avto. Tudi en sam brisalnik prednejše šipe á la citroen CX je dosti manj uporaben kot pri Fiatu morebiti mislijo. Ne le, da vam zaradi velike poti, ki jo opravlja, neznanško hitro opteka pred očmi, tudi nevarno velike neobrisane površine pusti za seboj. Če bi bil avtomobil moj, bi si še isti dan kupil drugačno, predvsem pa boljše zunanjije ogledalo.

Ampak, i jubi moji, to je bilo tudi vse, o čemer sem namernaval v zvezi s tem avtomobilom nergati. Vse drugo mi je bilo všeč, zares všeč! Predvsem v notranjščini so torinski fantje delo odlično opravili!

Škatlasto karoserijo so skle-



nili izrabiti do njenega zadnjega centimetrečka, zato so tudi kolesa razmaknili povsem v vogale. Tečaje stranskih vrat so izrinili navzen v jih skrili pod plastiko, se pa vrata zato bolj na široko odpirajo, kar je tistim z zadnje kopij v izdatno pom'oč. Zaradi vrat na zadku je panda kombi-limuzine, toda njen poglavitna prikupnost so sedeži. Trpežno blago je nataknjeno na kovinske okvire (nekaj podobnega smo videli že pri renaultu 4 safari) in ga je moč zaradi čiščenja tudi sneti, če hočete. In kar je pri vsem tem najbolj presenetljivo, je to, da se na teh sedežih tudi povsem spodobno sedi. Prednja dva so dopolnili z glavnokoma, ki sta po volji tudi visokim ljudem, za zadnjo kop je pa menda jasno, da ni takšna

kot v mercedesu. Toda zaradi cevnih nosilcev in utorov v bočnih stenah jo je moč premakniti naprej ali nazaj (glede na prostor za kolena) jo zložiti tako kot pri vseh kombi-limuzinah na svetu, jo spremeniti v zibko za otroka, zbravati v ležišče za zaljubljenca, ali pa povsem izvleči, da je panda samo kombi!

Tudi brez vseh teh trikov ponuja panda precej večji prtljažnik kot marsikatero vozilo njegovega razreda, pa tudi počutje ob štirih sopotnikih v njem je prijetnejše, kot bi človek sodil po (skromnih) zunanjih merah.

Prav prijetno se godi voznikui! Ta je vesel majhnega in oblažnjenega volanskoga obroča, pa negovane in dovolj natančno prestavne ročice. Sam sem nadpovprečno dolg in bi želel sedež odrintri dije, kot so predviđeni v tovarni, res pa je, da si je z nagibom naslonjala tudi moč pomagati. Pripravna sta prednja na vratih, navdušujoča pa je žlebasta polica, ki seže čez vso širino avtomobila. Na njen rob je zatakanjen pepelnik, ki ga je moč premikati sem in tja, ga zasukati naprej ali nazaj, ali pa ga povsem sneti in vreči skozi okno (če o cigaretah niti silšati nočete!). In natančno pred voznikom je plastičen zabolček z merilnikom hitrosti in goriva, števcem kilometrov, kontrolnimi lukčami in potrebnimi stikali. K seriji pandini opremi sodijo poleg luči za vzvratno vožnjo namreč tudi brisalnik zadnje šipe z brigalko in zadnja (rdeča) meglenka. Pedala, stikala in ročici ob volanu so takšna kot v vseh





*Motor: že star, a mladosten*

fiati zadnjega časa, radijski kasetofon, ki ga je za preskusno vožnjo primaknila tovarna, pa jo bil zdaleč med boljšimi svoje vrste. In k prestižni opremi pristevam tudi nizke Pirellijske gume (P 8), ki so poskrbeli za dodaten šarm.

## PREKALJENI ŠTIRIVALJNIK

Močno zajetna številka bi nastala, če bi presteli vse fiate minulih let, ki jih poganjajo motorji, kakršen je v pandi 45. Ali pa v jugu 45, če že hočeš? To sta enaka motorja in prav nič slabega ni pri vsem tem, če rečemo, da sta že stare. Fatu se je pač posrečil razmeroma droben vodno hlajeni štirivaljnik, ki kljub samo trem ležajem na ročični gredi in stranski odmirlni gredi z verigo uglajenih teče in se rad vrti. Obenem je tudi dovolj prožen za zmerne in tekoče vožnje brez "dirkaških" pretikanj. Tudi v pandi 45 – tak kot v fiat 127 in v jugu 45 – je ta motor vgrajen poprek pred prednjim premem, le da je v pandi razmeroma tihi, kar pomeni, da so zvočni izolaciji namenili malce več pozornosti.

Tudi pando smo vozili le kratek čas, brez možnosti za natančne meritve zmagljivosti, ampak zavoljo približno izmerjenih rezultatov lahko zatrdim, da tovarniške objekte niso pretirane: panda 45 zmore največje hitrost prek 140 km na uro in pospeški z mesta do 100 km na uro prej kot v 20 sekundah. To je po svoje zanimivo, saj je ta avtomobil le za spoznanje lažji od juga 45, za-

to pa dosti bolj oglat, kar odričvanju zraka zagotovo ni v prid; a je vseeno hitrejši in poskočnejši. So mu pač prestavnina razmerja pripravne izračunalni!

Tudi po normnih porabah goriva sta si ta dva avtomobila zelo blizu, praktičnih meritev s ceste pa nismo mogli opraviti ne pri enem ne pri drugem takto natančno, da bi jih bilo vredno zapisati.

Marsikatero podobnost raz-



krijejo tudi podatki o podvozju. Tudi panda 45 ima – tako kot juga 45 – prednji kolesi posamično optiri na vzmetni nogi in na enojna prečna vodila, le da sta tu namesto prečnega stabilizatorja natezni opori. Zadnjo premo so fiatovi tokrat poenostavili: toga je, z dvema vzdolžnima listnatima vzmetema. Korak nazaj torej, ki pa pri avtomobilu s takšno zasnovo ne more biti usoden.

kar se brž izkaže tudi med vožnjo.

Panda 45 navzven – že zaradi obilice plastike in visoke karoserije – spominja na francoške avtomobile, a je k sreči na trški nogah in se na ovinkih, manj nagiba. Dobro ugašeno vzmetenje se izkaže tudi na cestnih grbach, da je zadnja prema starinsko toga pa je moč čutiti le na zelo slabem cestišču. Vse, kar ta avtomobil med vožnjo zahteva in daje, je značilno za majhna vozila s prednjim pogonom: na zelo hitro voženih ovinkih mora voznik volan dodajati, toda ne v tolkinški meri, da bi ga to spravljalo v težave. Če hočeš, lahko za hipec popusti pritisk na pedalu za plin, da bo avtomobilu na kratko spodneslo zadek, pa bo smer spet pravljena. In ker so zavore presadili kar iz težjega fiata ritmo, je tudi po tej plati jasno, da je vožnja varna. Gume, o katerih sem že pisal, so pristavile le še piklo na l. Panda je sicer avtomobil za čisto vsakdanje opravke, lahko pa se z njim tudi sučete in mu privzidujete zadnje notranje kolo, če hočete! Igrača za odrasle, pač!

Srečanje s pando 45 je bilo približno enako dolgo kot z Zastavino jugom 45. In ker smo oba avtomobila vozili skoraj enega za drugim, se znajde primerjava sama od sebe na jeziku. Jugo 45 hoče biti majhen, toda resen družinski sopotnik. Panda 45 je nastal s podobnim namenom a z več duhovitosti. Toda jugo je za dinarje, lahko ga kupite!

In primerjave jo konec!

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL

## Tehnički podatki

**Motor:** štirivaljni – štiriknji – vrstni – nameščen poprek pred prednjim premem – vrtača in gib  $65 \times 68$  mm – gibna prostornina 903 Kubike – kompresija 9:1 – največja moč 33,1 kW (45 KM) pri 5600/min – največji navor 64 Nm (6,5 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 3 ležajih – glava iz lahke litine – stranska odmirlna gred (veriga) – višec ventilii – enojni padotčni uplinjalci weber – mehanska črpalka za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s termostatom, črpalko in ventilatorjem – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 630 W

**Prenos moći:** motor sprejet poganja prednji kolesi – štiristopenjski sinhronizirani menjaljnik – enokoljutna suha sklopka – prestavnica ročica na tleh – jeklenca prešana plastična 4 J X 13 – gume 155/65 HR 13 (pirelli P8, testni avto)

**Voz in obese:** kombi-limuzina z 5 sedeži – troje vrati – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, enojna super na 100 km

prečna vodila, vzmetni nogi, natezni opori – zadaj toga prema, vzdolžni listnati vzmetni, teleskopska blažilnika – dvokožni zavorni sistem – spredaj kolutine, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavore na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 19:1 (3,4 zavrtjalja volana od ene do druge skrajne točke)

**Mere in teže:** dolžina 3,380 m – širina 1,460 m – višina 1,445 m – medošna razdalja 2,160 m – kolotek spredaj 1,254 m, zadaj 1,249 m – radijini krog 10,0 m – teža praznega vozila 680 kg – dovoljena obtežba 400 kg – prtljažnik 272/1088 litrov (tovarna) – posoda za gorivo 35 litrov – dovoljena teža pritokile z zavore 750 kg, brez zavore 385 kg – dovoljena obtežba strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 140 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 19,1 s – normativ poraba goriva po ECE: 5,6/7,5/8,4 litra benzinka super na 100 km