



Fiat panda 4x4

Že med prvim srečanjem s pando, to je bilo na začetku leta 1980, smo se lahko prepričali, da je to majhno vozilo z velikimi možnostmi in izkoristkom, zlasti glede praktičnosti, zadržljivosti in uporabe. Zato tudi nisimo bili močno presenečeni nad vabilom, naj se udeležimo premiere pande s pogonom na vsa štiri kolesa. Prva misel pa nam je vseeno bila, odkod vozilo tipa džip s takšnimi merami in takšno nosilnostjo? Ali se to sploh splača? Le zakaj bi takšno vozilo lahko učinkovito izkoristili?

Fiatova rustika

Panda s pogonom na vsa štiri kolesa ima vse možnosti, da precej pomeša štrene konkurenčnim vozilom za brezpotja – Enostavno upravljanje in skromna poraba sta glavni obliki pande 4x4 – V boj za kupce tudi z neprevisoko ceno (okroglih 8 milijonov lir)

Toda takoj, ko smo videli pando 4x4 in ko smo zvedeli za njene tehnične podatke, dvomov ni bilo več. Fiatovi konstruktorji so še enkrat pokazali svojo izredno sposobnost, da v svobodni ponudbi modelov, tipov in različic osebnih avtomobilov, ko se

zdi, da je že vse domišljeno in odkrito, najdejo »luknjo« na trgu in nanj pošljejo svojo novost. Panda 4x4 kljub integralnemu pogonu ni klasično terensko vozilo, ki ga Italijani imenujejo fuoristrada, Francozi toutterrain, Nemci geländewagen in Angleži off road,

vseeno pa se lahko giblje po vsake vrste terenu: če je treba, lahko potegne tudi iz 20 cm debele snežne odeje, pa iz globljega peska, jarka, blata,





preмага pa tudi breg, ki ima do 50 stopinj nagiba! Toda panda 4x4 ima tudi bistveno prednost pred vozili, ki tudi zmorejo vse to: na asfaltni cesti z motorjem vsega 48 KM (35 kW) brez težav zmore 135 km na uro!

PANDA - DOLCETTO

V vse to smo se prepričali sami, ko smo sedli za volan tega malega simpatičnega vozila, ki nas je čakalo pred hotelom Kolumbus v središču Geneve. Samo dve barvi: alpsko zelena ali kovinsko siva. Z opremo pande super, brez kakšnih vpeljivih posebnosti. Ta, imenujemo jo rustikalna panda, ki se zunaj ceste znajde prav tako dobro kot na asfaltu, se od drugih tipov razlikuje le po oznaki. Na boku so ji zapisali 4x4, prav tako na zadnjih vratih, spredaj pa lahko preberemo Steyr Puch. Menjalnik, zadnji diferencial, sistem za vključevanje pogona zadnjih koles in zavore so bili namreč narejeni v sodelovanju s to avstrijsko tovarno, za katero je Fiat vložil kar precejšen kos kapitala.

Skozí gosti mestni promet v Genovi smo se najprej prebili do avtoceste, od tam pa kar hitro (135 km na uro) privozili do kraja Ovado, kjer smo zavili proti gričem, polnim vinogradov čudovitega grozdja, iz katerega pridobivajo znano vino dolcetto. Šele ko smo pognali po vaških cestah s števlinami ostrimi ovinkami, luknjami v asfaltu in nenadnimi klanci, smo lahko tudi v praksi preverili pogon na vsa štiri kolesa. Nova panda 4x4 ne uporablja stalno pogona na vsa štiri kolesa, ampak ga je mogoče vključiti po potrebi. Takšna potreba se je pokazala najprej na ozki cesti s klanci od 9 do 12 stopinj. Z drugim avtom bi na tem delu vozili s hitrostjo 25 ali morda največ 35 km na uro, pogosto tudi v prvi prestavi. Vključili smo pogon na vsa štiri kolesa in naša panda kot bi se vzpela, zahrzala in poletele skozi ovinke s tako lahkoto, da je bila prava šala voziti tudi 50 km na uro. Kajpak smo bili ves čas v strahu, da nam kdo ne bi pripeljal z



nasprotni smeri... in prav to se je tudi zgodilo. Hitra reakcija, da bi se izognili trčenju, in že smo se znašli v jarku...

Izza ročice menjalnika je majhna ročica, ki, če jo potisne voznik navzgor, vključi pogon na vsa štiri kolesa. Seveda smo imeli vključen pogon na vsa kolesa. Med padcem v jarek smo s spodnjim delom vozila udarili v kamen. Motor je ugasnil, ker je voznik med zletom s ceste refleksno pritisnil na zavoro. Ali se bomo lahko izvezli sami? Panda 4x4 ni padla na izpitu, ki je tipičen za vozila touterrain. Motor je vžgal pri drugem poskusu. V prvi prestavi smo brez težav prilezli nazaj na cesto in nadaljevali z vožnjo, kot da se ni nič zgodilo. Panda dolce nam je bila enako močno všeč kot vino dolcetto, ki so nam ga nalili v znani restavraciji Al Pietro.

POT NI POMEMBNA

Za sodobni promet je bistvena kvaliteta ceste, če želim varno in čimprej prispeti na cilj, ki smo si ga izbrali, in pri tem vozilo čim manj utruditi. Ampak pogosto se primeri, da je treba z vozilom zaviti tudi

s ceste. V začetku so bila to vojaška vozila za vojno in mir, kasneje so bila takšna vozila vse bolj potrebna za vzdrževanje dalekovodov, naftovodov, plinovodov, nasipov, vodnih sistemov, pa tudi zdravnikom in raznim mojstrom, ki morajo dostikrat do bolnikov ali strank, ki ne živijo tik ob cesti. Med drugo svetovno vojno so si Američani izmislili džip za vojaške, ki so bili že od doma navajeni povsod iti z avtomobilom. Po vojni je bil džip dobrodošel za vse, ki smo jih že prej našli, in seveda še za mnoge druge. Tako so nastala razna terenska vozila, ki jih vse lahko razvrstimo v dve kategoriji:

- Težka terenska vozila – z gosenicami ali polgosenicami, ki zmorejo voziti po vsakem terenu, a ki so zelo težka in draga, poleg tega pa niso primerna za običajno cesto.

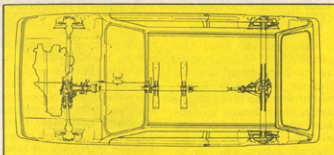
- Klasična terenska vozila – to so pravzaprav različne inačice džipa. Fiat ima svojo campagnolo. Tudi ta vozila so veliko dražja v primerjavi z ustreznimi osebnimi vozili, drago je tudi vzdrževanje, porabijo veliko goriva, niso niti preveč udobna, imajo skro-

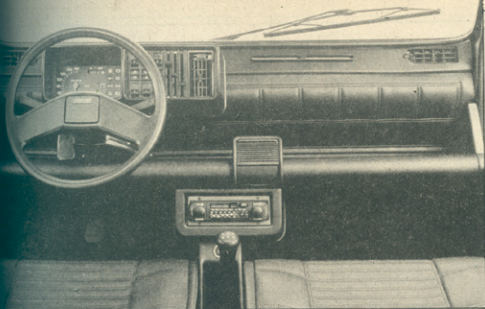
mno notranjo opremo, po normalni cesti vozijo veliko slabše kot osebni avtomobili.

Panda 4x4 je vozilo, namenjeno različnim terenom, tudi tistim najslabšim, vseeno pa se ponaša z udobjem osebne vozila z opremo pod oznako super. Na normalni cesti vozi enako dobro kot osebno vozilo ustreznega razreda, vzdrževanje je lahko in poceni, njena poraba pa je od vozil, ki nimajo pogona na vsa štiri kolesa, le neznatno višja. Panda 4x4 je pravzaprav tretja kategorija vozil s pogonom na vsa štiri kolesa, in to tistih, ki ta pogon vključujejo le po potrebi.

Bistvena novost tega novega Fiatovega vozila je neverjetno enostavno upravljanje. Zdi se, kot bi imel človek opraviti z igračko. Reduktorja v tem vozilu ni, prav tako ni nobene potrebe, da bi med vključevanjem pogona še na zadnji kolesi morali odzematati ali dodajati plin. Vse, kar je treba storiti, je privzdigniti ročico, kar je lahko in enostavno. To pa je tudi vse, kar mora voznik storiti, da se na armaturni plošči zasveti lučka, ki ga opozarja, da vozilo poganjajo vsa štiri kolesa. Vseeno pa je treba biti pozoren na neko podrobnost. Vključevanje pogona na vsa štiri kolesa je najbolj enostavno in mine brez zapletjav, če vsa kolesa vozijo enakomerno, torej kadar vozilo vozi naravnost. V primeru, da bi to želeli narediti v ovinku ali kadar prednji kolesi spodsavata, je treba ustaviti, ročico menjalnika prestaviti v prvo prestavo, vključiti pogon na vsa štiri kolesa in šele nato spet prestaviti v prvo prestavo ter pognati vozilo. Ko voznik želi pogon 4x4 izključiti, to pa je treba storiti najkasneje pri hitrosti 60 km na uro, vozila ni treba zaustavljati.

Za panda 4x4 torej ni potrebna cesta, če želi biti vožnja vseeno prijetna in udobna. Potniki bodo na izrazito neravnem terenu občutili le nekaj več tresljajev. Sneg, blato in jarki za panda 4x4 niso ovira, po asfaltu pa vožnja s hitrostjo 135 km na uro ne predstavlja nikakršnih težav. V vse





to smo se sami prepričali in spoznali, da je Fiat spet zadel žebjico na glavicco. Panda 4X4 se zelo malo razlikuje od osnovnega modela ki je zelo robusten in prilagodljiv.

KAJ SO VSEENO DODALI?

Brez dodelave in ojačitve kajpak ni šlo, saj gre za vozilo, ki mora biti, poleg tega, da ima vse dobre standardne lastnosti osebnega avtomobila, usposobljeno za izredne napore, ko zapusti asfaltno ali makadamsko cesto. Motor z 903 kubiki ni bil dovolj močan za dodatne zahteve, zato so v pandu 4X4 vgradili močnejši motor iz avtobianchija A 112

elite in LX. Njegova moč je 48 KM, kar je za tri KM več kot zmore motor pande 45! Dodatni trije »konji« so ravno pravi za ohranjanje vlečne sposobnosti, kajti nova panda je za 60 kg težja od drugih petih različic.

Pande 4X4 niso izpopolnili samo na osnovi testov in izračunov v katerem od Fiatovih institutov za razvoj vozil; panda 4X4 je morala skozi veliko težjo in za 4500 km daljšo preizkušnjo, predno so se odločili za dokončno konstrukcijsko rešitev. Veliko je pridobila tudi varnost vozila, vzdržljivost šasije je večja, še zlasti prednjega dela, ki mora ščititi sprednji polosi, karter za olje in menjalnik.

Poudariti moramo, da so večino izboljšav prenesli tudi na druge različice pande. Na montažnem traku za pande 4X4 dodajajo samo dele, ki so še posebej nujni za to zvrst vozila. Omenimo naslednje:

- Menjalnik s petimi prestavami: prva je za počasno vožnjo, ko je vozilo močno obremenjeno ko mora premagovati hude vzpone. Normalno speljevanje se opravi v drugi prestavi.
- Prestavno razmerje: za sodanje vozne lastnosti in za čim manjšo porabo goriva so morali nastaviti razmerje 11/60. Sicer pa je v primerjavi s pandu 45 prva prestava skrajšana za 25 odstotkov, peta pa izenačena s četrto.

● Pogonska os: po daljših analizah so se odločili za tridelno os za prenos pogona na zadnji kolesi. Del prvga dela je povezan z ohišjem menjalnika, drugi pa s srednjim delom homokinetičnega zgloba. Srednji del leži na dveh nosilcih z gumijastim ležiščem. Zadnji del je povezan z enim koncem za srednji del kardanskega zgloba, z drugim pa s drsnim kardanskim zglobov z zadnjim diferencialom. Takšna rešitev je omogočila, da ostane motor nameščen poprek in da se moč enakomerno razporeji na prednji in zadnji kolesi, poleg tega pa je pogonska os zelo močna, prožna in ne ustvarja hrupa.

● Zadnje vzmetenje: če so želeli doseči določeno udobnost tudi med vožnjo po brezpotjih, so se morali odločiti za listnate vzmeti iz treh delov in blažilnike z dvosmernim delovanjem.

● Zavore: ker je bilo treba računati z dodatnimi 60 kilogrami teže, so valje zadnjih zavore povečali s 5/8 cole na 3/4 cole. Za učinkovito zaviranje z ročno zavoro so morali pletenico ročne zavore skrajšati za 5 mm.

● Izpušni sistem: obliko sprednjega in zadnjega lonca so spreminili. Prvi del je povezan z izpušnim loncem prek dveh cevi.

● Hlajenje motorja: v pandi 4X4 je hladilnik iz bakra, ki je mnogo bolj učinkovit in vzdržljiv.

IGRAČKA ZA ODRASLE

Panda 4X4 je privlačno vozilo za tiste, ki želijo v prostem času v naravo, pa se ne želijo odreči prednostim motoriziranega turista. Prednost novega fiata s takšnim namenom uporabe je tudi cena, saj menijo, da v Italiji ne bo stal več kot osem milijonov lir (približno 450.000 din), kar res ni veliko v primerjavi s najcenejšimi podobnimi vozili. V zahodnoevropskih deželah so takšna vozila že dolgo zelo v modi.

