

dovoljšno lahkotnostjo, ko gre za težavnejše manevre med počasnejšimi vožnjami čez drn in strn.

Za takšne vožnje je seveda potrebno sprožiti motorno moč k vsem štirim kolesom hkrati. In subaru justy postane terenec. Vez med prednjima in zadnjima kolesoma je toga, brez vmesnega diferenciala, zato velja njegove štirikolesne zmožnosti zares prihraniti le za zahtevne pogoje. Na suhi cesti bi le brez potrebe uničevali gume in obremenjevali dele za prenos moči.

Kot terenec ta subaru ni izbirčen. Njegova lega na (na

primer zasneženih ali zelo blatnih) ovinkih se močno nevtralizira, z upoštevanjem motornih zmogljivosti pa je kos tudi zahtevnejšim vzponom in spustom, seveda če je takšnim voznim pogojem kos tudi voznik v njem. Saj pri takšnih manevrih ne gre prezreti nevarnosti drsenja in prevračanja vozila ter slabšega mazanja motorja v njem, čeprav moram v isti sapi zapisati, da med našo preskušnjo, ki ni bila ravno nedolžne sorte, nismo zaznali nobene od omejenih težav. Smo pa hitro ugotovili, da so podvožju primerne tudi čvrsto zasnovane



Podvožje: posamične obese

**Voz in obese:** kombi-limuzina - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj poševna vodila, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (dodatno zračne) zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 3,535 m - širina 1,535 m - višina 1,390 m - medosna razdalja 2,285 m - kolotek spredaj 1,330 m, zadaj 1,290 m - rajdni krog 9,8 m - najmanjša razdalja od tal 0,185 m - teža praznega vozila 740 kg - dovoljena skupna teža 1180 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 800 kg, brez zavore 325 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg - posoda za gorivo 35 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 145 km na uro - pospešek 0-100 km na uro: 15,4 s - poraba goriva (ECE): 5,4/7,2/7,2 litra bencina super na 100 km

zavore s posebej hlajenima kolutoma ob prednjih kolesih. In hkrati s tem: da zna biti justy celo bolj terenski kot bi mu človek - takole, na oči - prisodil.



Subaru justy je torej eden od tistih prikladnih avtomobilov, ki so enako uporabni vse leto, ne glede na letne čase in na vozne okoliščine v zvezi z njimi. Je avtomobil s celoletnim uporabnostnim profilom, ki zna - proč od suhega ali spluženega asfalta - v vozniku prebuditi tudi prikrito avanturistično žilico. Da je subaru justy pri nas precej drag, seveda niso krivi Japonci. Krivi smo sami in ob tem ni ta hip nobene pomoči.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL



S 4x4 po vsakem terenu

Fiat panda 750, 1000 in 4x4

## Panda povečuje družino

Izredno uporabljiv robotizirani motor fire 100 - izbira od terenskega avtomobila do mestne limuzine

Potem ko je minilo šest let, odkar so na ceste zapeljale prve pande - v tem času so jih naredili 1,400.000 - se je Fiat odločil za temeljitije posege, z namenom, da vozilu poveča konkurenčnost tako na domačem kot tudi tujem trgu. Vsem tipom so zamenjali motorje, izboljšali vzmetenje, udobnost vožnje pa približali tisti, ki velja za vozila srednjega razreda.

Kot smo pravzaprav po fiatu uno lahko pričakovali, je robotizirani motor fire 100 zaradi svojih mer, teže in možnosti za hitre spremembe pristal tudi v pandi. V tovarni teh motorjev - Termoli 3 - so del proizvodnje namenili potrebam malolitražnih motorjev - za novo pando 750.

Čeprav je izpeljanka motorja s

999 kubičnimi centimetri, v Fiatu poudarjajo, da gre za nov motor. Z zmanjšano gibno prostornino na 769 kubičnih cm in močjo 25 kW (34 KM) je zamenjal dosedanj dvovaljni zračno hlajeni motor s 650 kubiki, enako kot je fire 1000 s 33 kW (45 KM) po mnogih letih poslal v zaslužen pokoj motor enake moči, toda z manjšo gibno prostornino (903 ccm). Sedaj nova panda nosi oznako 750, odvisno od opreme in menjalnika (štiri ali petstopenjski) pa poleg še črke L, CL in S. Na predstavitvi nove palete pand nam je še posebej padla v oči panda 750 S, predvsem zaradi neizogibne primerjave s fičkom, ki je v tem trenutku že del zgodovine avtomobilizma.





Novemu motorju so zmanjšali vrtno bata s 70 na 65 mm, gib pa zmanjšali s 64,9 mm na 58 mm. Kompresijsko razmerje v valjih so zmanjšali s 9,8 na 9,4 : 1. Spremenili so tudi obliko zgorevalne komore in premer glave ventila, spremenili odmično gred, razdelnik vžiga (obdržali so stari sistem), uplinjač je enak kot pri fire 1000, toda prilagojen manjši prostornosti. Sledile so spremembe tudi hladilnega sistema in še nekaterih drugih podrobnosti, toda cilj je bil dosežen – enako dobre lastnosti kot pri osnovnem modelu ter nobenih zapletov pri proizvodnji delov za oba motorja.

Da so štirje valji več kot dva, je čuti v precej zmanjšanim hrupu, tresljajih, porabi goriva, a tudi pospeških in največji končni hitrosti. Edino, kar je opaziti, ko odpremo pokrov motorja, je, da bo servis nekoliko bolj zapleten, kajti, samo za primer, že zamenjava svečic je težja kot pri močnejšem motorju (samo do ene svečice je pristop kolikor toliko enostaven). Novi motor je za razliko od prejšnjega vodno hlajen, njegova prednost je v tem, da hitreje doseže delovno temperaturo in zato v začetku vožnje porabi manj goriva. Toda staremu motorju ne smemo biti krivični, tudi on ima svoje prednosti, na primer cenejšo generalno popravilo zaradi manjšega števila delov, z njim ni skrbi v zvezi s hladilno tekočino, pa še kaj bi se našlo.

Fiat je za preskus nove pande izbral primeren itinerer: mestno vožnjo po ulicah Palerma, kajti, kot radi poudarjajo, njene prednosti pridejo do izraza predvsem med vožnjo v gostem prometu, nato pa še vožnjo na avtocesti z dolgimi ravnimi odseki. Ko vidite pandino kockasto obliko karoserije, pričakujete prostorno notranjost, toda Fiat je dosegel še več. Pri pandi 750 S je hrup motorja zanemarljiv, prav tako tudi udarci vetra pri hitrosti vozila 120 km na uro. Tudi dolgo potovanje v tem vozilu ni utrudljivo. Močno preseñetijo tudi pospeški v peti prestavi, ki jo vključimo pri 100 km na uro – vozilo v nekaj sekundah doseže 120 km na uro. Največja hi-



#### Model 750 L

trost je po tovarniških podatkih 120 km na uro, no, mi smo vozilo pognali na 130 km/h, poudariti pa moramo tudi to, da kljub hitrosti 150 km/h – dosegli smo jo med vožnjo po klancu navzdol – nismo čutili nobenih tresljajev. Očitno so vsi elementi med seboj dobro uravnoveseni – zato panda zadovolji vsakega, še tako izbirčnega voznika.

Obese so doživele pomembnejšo spremembo na zadnjih kolesih. Namesto toge preme (obdržali so jo le pri pandi 4 x 4) so uporabili enake elemente kot pri lancii Y 10 – poltogo premo «omega», vzdolžna vodila, vijake vzmeti ter teleskopska blažilnika (hidravlična z dvojnimi učinkom). Vtis med vožnjo je ugoden, kajti prenosov neravnin s ceste, značilnih za vozila z majhno medosno razdaljo, ni čuti. Lega na cesti je mnogo boljša, kot bi od avtomobila te kategorije lahko pričakovali.

Direkten volan, dovolj natančen menjalnik in prožen motor spodbujajo voznika k hitri vožnji tudi na ovinkasti cesti. V Fiatu menijo, da vozilo, ki ima 700 kg mase, tako kot panda, ne potrebuje servo zavora, kar pomeni, da je treba na zavorno pedalo nekoliko močnejše pritiskati, kar pa je stvar navade (tudi panda 1000 nima servo zavora). Vozilo ima spredaj kolutne, zadaj pa bobnaste zavore.

Panda 1000 super ima enak motor kot fiat uno in lancija Y 10 – z močjo 33 kW (45 KM) pri 5000 vrtljajih na minuto. Za pandu 4 x 4

so motorju povišali moč na 37 kW (50 KM) pri 5500 vrtljajih.

Vse, kar smo zapisali o obnašanju pande 750, velja tudi za močnejši model 1000 S, razen seveda hitrosti in porabe. Primerjajte lastnosti treh tipov pande: 750 ima največjo hitrost 125 km/h, od 0 do 100 km/h pospeši v 23 sekundah, poraba: pri 90 km/h 4,6 litra (za hitrost 120 km/h ni podatkov), med mestno vožnjo 6,2 litra na 100 km.

Panda 1000 doseže največjo hitrost 140 km/h, do 100 km/h pospeši v 16 sekundah, poraba pa znaša pri 90 km/h 4,6 litra, pri 120 km/h 6,5 in med mestno vožnjo 6,3 litra.

Panda 4 x 4 ima največjo hitrost 130 km/h, do 100 km/h pospeši v 17,5 sekunde, poraba pa se giblje pri 90 km/h 6,1 litra, pri 120 km/h 8,2 in med mestno vožnjo 7 litrov na 100 km.

S panda, ki ima pogon na vsa štiri kolesa, smo se spoznavali na hriboviti makadamski cesti in po dokaj blatnem terenu. Ko vključite pogon tudi zadnjih koles, se na armaturni plošči prižge signalna lučka, ki vas opozori, da je panda pripravljena za «plezanje». Da gre za posebno različico, vas opominja trdo vzmetenje, hrupnejši motor in pogostnejše vključevanje ventilatorja, ki ga hladi. Šele, ko ugotovite vse to, zavijete s ceste. Sedaj pride na vrsto tisto glavno – vožnja v blato, kakršno se dopade le še nekaterim vrstam domačih in

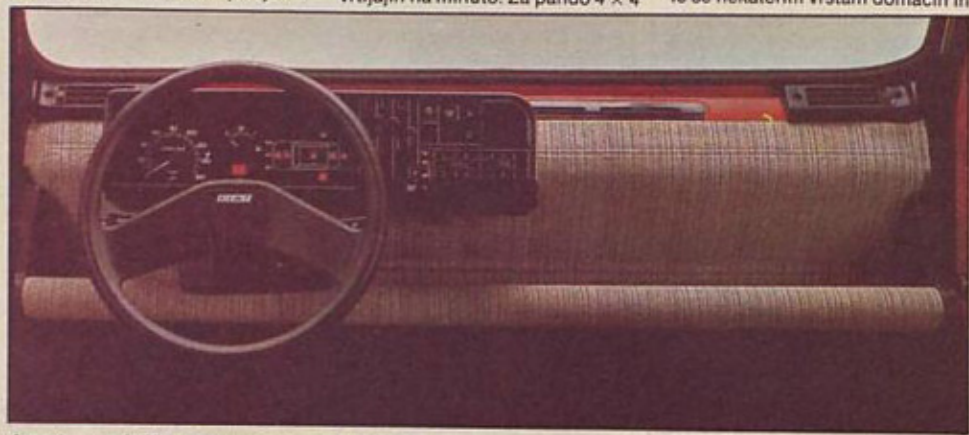
divjih živali. Z nekaj večšine pri upravljanju z volanom in plinom panda zlahka premaguje take vrste ovir, ko pa bi namesto običajnih zimskih gum imela na kolesih ježevke ali vsaj natakajne verige, bi bila njena zmožnost obvladovanja takšnih terenov še veliko večja, zlasti na nagnjenem ozemlju, ko zadnji kolesi odnašata vozilo. Seveda zadnjih koles ni treba imeti ves čas vključenih (če to ni potrebno), s čimer se zanašanju zadka izognemo. Panda 4 x 4 sicer ni koza, toda od nje lahko upravičeno precej pričakujemo in se mirno lahko, če nam je to všeč ali je takšna potreba, izogibamo utrjenim potem.

Tudi karoserijo nove pande so delno spreminjali, niso pa ji odvzeli njene značilne prepoznavnosti. Vtis kompaktnosti naredi sprednji črni plastični odbijač, katerega ravno površino razbijajo le reže, skozi katere priteka hladen zrak za hlajenje motorja. Profilirani boki niso samo zaradi videza, pač pa utrjujejo stransko površino vozila, še posebej pa izstopajo pri pandi 4 x 4, kjer so prevlečeni s črno plastiko. Med prednjim in zadnjim odbijačem tako rekoč ni nobenih vidnih razlik.

Vse tri modele smo vozili tudi po občasnem dežju. Medtem ko je imel prednji brisalnik veliko dela, nam zadnjega ni bilo treba vključevati. Nenavadno za vozilo s presekanim zadkom. Zadnji brisalnik je del serijske opreme pri vseh treh modelih.

Pred šestimi leti nas je panda navdušila z veliko prostora za potnike in prtijago, pa tudi z enostavnimi sedeži, še zlasti zadnjima, ki ju je po potrebi mogoče zviti kot nekakšne žaluzije. Takšna rešitev je ostala samo še pri pandi 750 L, medtem ko so druga vozila dobila udobnejše sedeže, v katerih se dobro počutijo tudi zajetnejše osebe. Armaturna plošča je stara, le da je na njej nekaj več instrumentov.

Na kolesih so gume pirelli 135 SR 13, 145 SR 13 ali 165/65 SR 13. Panda 4x4 ima zimske gume, od drugih dveh tipov pa se razlikuje tudi po tem, da ima servo zavore kot del serijske opreme. Samo eden od modelov pande 750 ima štiristopenjski menjalnik, vsi drugi



Armaturna plošča: sinteza novega in starega



Z oznako 1000 S ima panda dobro opremo

## Tehnični podatki

**Motor:** panda 750: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 65×68 mm – gibna prostornina 769 kubikov – kompresijsko razmerje 9,4 : 1 – največja moč 26 kW (34 KM) pri 5250/min – največji navor 57 Nm pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava motorja iz lahke litine – mehanska črpalka za gorivo – uplinjač weber 32 TLF 6/250 (ročni čok) – vodno hlajenje – električni ventilator s termostatskim stikalom – akumulator 12 V 30 Ah, alternator 45 A.

**panda 1000:** gibna prostornina 999 kubikov – kompresijsko razmerje 9,8 : 1 – moč 33 kW (45 KM) pri 5000/min – največji navor 80 Nm pri 2750/min – uplinjač weber TLF 6/250.

**panda 4x4:** gibna prostornina 999 kubikov – vrtina in hod 70×64 mm – moč 37 kW (50

KM) pri 5500/min – največji navor 78 Nm pri 3000/min – uplinjač weber 32 TLF 8/250 – elektronski brezkontaktni sistem za vžig.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi (pri pandi 4x4 lahko tudi zadnji) – enolamelna suha sklopka – sinhronizirani menjalnik s 4 ali 5 prestavami, prestavna razmerja: I. 3,909, II. 2,056, III. 1,344, IV. 0,978, V. 0,837/0,836/0,780, vzvratna 3,727, diferencial 4,230 (13/55) – 3,866 (15/58) – 2,929 (14/41) – jeklena platišča 4,00 × 13 (panda 4x4 ima 4,5 × 13), gume 135 SR 13 ali 145 SR 13 (pirelli P-4 ali P-8).

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 3 vrata – samonosna karoserija – prednji kolesi s posamičnimi obesami tipa McPherson, vzmetni nogi hidravlični blažilniki z dvojnimi učinkom, zadaj pa poltoga prema »omega«, vzdolžna vo-

dila, vijalne vzmeti in hidravlična blažilnika z dvojnimi učinkom – dvokrožni zavorni sistem, spredaj koluta, zadaj bobna – regulator moči pritiska na zadnji kolesi – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo in varnostnim delom za ublažitev udarca – rajdni krog 9,45 m, 3,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 3,408 m – širina 1,494 m – višina 1,420 m – medosna razdalja 2,159 m – kolotek spredaj 1,261 m, zadaj 1,265 m – teža praznega vozila 700 kg – dovoljena skupna obremenitev 1100 kg – dovoljena vleka prikolice do 800 kg.

Panda 4x4: dolžina 3,408 m – širina 1,500 m – višina 1,468 m – kolotek spredaj 1,252 m, zadaj 1,258 m – teža 790 kg – dovoljena skupna teža 1190 kg – vleka prikolice do 900 kg – posoda za gorivo 40 l (4x4 35 l) – prostornina prtljažnika 272/1088 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** 125/140/130 km/h – pospeški 23/16/17,5 s – poraba po ECE normah 750: 4,6/6,2 (s 4 prestavami 5/6,2), 1000: 4,6/6,5/6,3 litra na 100 km, 4x4: 6,1/8,2/7 litrov na 100 km.

imajo po pet prestav. Panda 750 je prvi model torinske avtomobilske hiše, ki ima ob tako majhni moči motorja zelo uporaben petstopenjski menjalnik, ki pri hitrosti vozila 90 km/h privarčuje 0,4 litra bencina na 100 km.

Zaradi okretnosti vozila, ki se izkaže še zlasti med mestno vožnjo, in dovolj visoke potovalne hitrosti ob ne preveliki porabi panda utrjuje Fiatov položaj v kategoriji malolitražnih avtomobilov. Od leta 1980, ko je s tekočih trakov prišla prva panda, pa do lanskega leta so naredili skupno 1.400.000 avtomobilov, samo lani 114.000, med katerimi je bilo 96.000 tipa »30«, 10.000 tipa »45« in 8.000 tipa »4x4«. V Italiji prodaja pande zavzema 65 odstotkov, medtem ko so lani v evropskem trgu prodali 70.000 vozil oziroma 40 odstotkov skupne prodaje. V ZR Nemčiji in Franciji so prodali 21.000 pand. Novo pando v Italiji prodajajo od 16. januarja dalje, v naslednjih mesecih pa bodo prišle tudi na avtomobilske trge drugih držav.

Panda pripada tisti vrsti avtomobila, v katerem lahko sedite s klobukom na glavi, takšnih voznikov pa pri nas ni malo. Pripada pa tudi ženam, ki vse manj pričakujejo od svojih mož, da jih bodo odpeljali zjutraj na delo, tržnico ali k frizerju. Pa tudi obrtnikom, ki s pridom lahko uporabijo njegov prtljažni prostor s 1088 litri prostornine, ki jih dobiš, če zložiš zadnja sedeza.

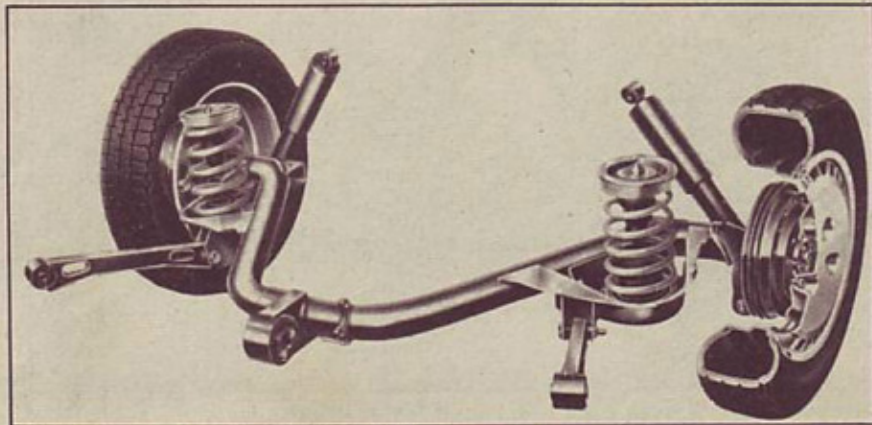
Morda komu pandina kockasta oblika ni preveč dopadljiva, toda Fiatovi strokovnjaki so nam povedali, da pandina školjka nudi potnikom varen objem med morebitnim trčenjem.

Nova panda bo pri nas najcenejši med Fiatovimi modeli, generalni zastopnik Zastava impex pa bo skupaj s torinsko hišo odločil, kdaj bo na voljo tudi našim kupcem.

MIRO LJUB NIKOLIĆ



Novi motor od 769 do 999 kubikov



Zadnje obese »sposojene« od lancie Y 10