



Fiatova panda hoče biti že od svojega rojstnega 1980. leta dalje to, kar sta pri Citroenu »spaček« in pri Renaultu »katrca«: privlačen in prikladen avtomobil najnižjega razreda. Mladostno prednost pred svojima vzornikoma izkazuje z ličnejšim videzom in z modernejšo zasnovano; še posebej, odkar so jo januarja letos – opremili z motorjema »fire« in z (Lanciino) zadnjo premo »omega«.

Z isto pomlajevalno sapo so temu majhnemu fiatu retuširali še nos, odstranili trikotni okenci iz bodočnih vrat, povečali zadnje luči in na novo obdelali notranjost. »Počitniški stoli« (z blagom, napetim na cevne okvire) so ostali le še v najcenejši različici, vse druge pande pa so zdaj dobile običajne avtomobilske prednja sedeža in zadnjo klopo. Seveda pa vsi ti posegi niso prizadeli pandine osnovne oblike, ki je še najbolj podobna zaboju na kolesih: skorajda štirioglasta, z ostro zapognjenimi robovi, s tremi navpičnimi vrati in s prilagodljivo velikim prtljažnikom, uglasenim pač na kombijevsko-limuzinske lastnosti celotnega vozila. Torej je panda ostala takšna, kakršno poznamo: vsečna na prvi pogled, pripravna za gibčne, predv-

Fiat panda 750 S

## Avtomobilček

Pomanjšani »fire« v polepšanem »zaboju«

sem mestne vožnje in namenjena vsem tistim, ki hočejo – zaradi česarkoli že – kupiti robusten avtomobil za razmero-majhen denar.

Panda 750 S, ki smo jo tokrat preskusili, pomeni mešana ponudbo te Fiatove vrste. Številka v oznaki pripada najšibkejši motorni možnosti, črka S ob njej pa boljši sorti

opreme, ki jo prekaša le še serijski paket pri pandi s štirikolesnim pogonom.

Ni dvoma: bistvo prenovljene pande, najsi gre za različico 1000 ali 750, je v motorju »fire«. Fire je besedna igra, ki bi utegnila pomeniti nekaj ognjevitiga, športno nabrušenega in visokozmogljivega. A ne pomeni. Te štiri črke so le kra-



Prtljažnik: skromen, a ga je možno povečati

tica za »fully integrated robotized engine«, torej za povsem avtomatsko izdelan motor. Enolitrske motorje fire poznamo že iz lancie Y 10 in fiata una, pandi 750 pa je tovarna v južnoitalijanskem Termoliju namenila pomanjšano različico s 769 kubiki in 25 kW, oziroma 34 KM pri 5250 vrtljajih v minuti. S tem, spretno »pomanjšanim« štirivaljnikom so hkrati odrinili zamisli o tem, da bi osnovni različici pande posadili v nos trivaljnik z vgrajeno dodatno gredjo zoper odvečne tresljaje.

Kajti, motor fire je zdaj, po skoraj dveh letih serijske uporabe, že dokazano uspel izdelek in takšen ostaja tudi v novi različici z zmanjšano gibno prostornino. Za to, novo izdajo so pomanjšali vrtnice valjev (od 70 na 65 mm) in skrajšali gibe batov (od 64 na 58 mm); obenem so na novo obdelali izgorevalne prostore, zmanjšali težo bloka in prilagodili sesalne in izpušne kanale v prečnotočni lahki glavi. Ostale mehanske podrobnosti, na primer krmiljenje ventilov, polnjenje z gorivom in pomožni agregati so pri obeh motorjih fire enaki.

Novi fire je v pandi 750 spodrnil priletni, sicer trpežni, a konstrukcijsko zastareli 650-kubični motor, ki ga poznamo





že od muzejskega »fička« sem. Pa ga je mogoče z veseljem zaznati tudi izza volana. Kajti, fire, tudi ta, z le 770 kubi, je kultiviran, lahko tekoči in s truščem prizanašajoči motor. Vžiga brez težav, najsi bo ogret, ali hladen (ko mu je v pomoč ročni čok), se spontano odziva na vsakršne ukaze s pedala za plin in se tudi rad vrti. Obenem je z ugodnim navorom že v nižjem območju vrtljajev povsem kos tudi zmernim vožnjam brez priganjanja v višja območja, kar pomeni, da je dovolj prožen in v isti sapi zmeren, ko gre za porabo goriva. Za oba motorja fire tudi velja: po potrebi zmorete biti zadovoljna tudi z bencinom brez svinca in te lastnosti v teh onesnaženih časih ne gre prezreti.

Med našimi že običajnimi meritvami (z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva) je panda 750 S pospeševala z mesta do hitrosti 60, 80 in 100 kilometrov na uro v naslednjih izmerjenih časih: v 9,2 sekunde, v 16,1 sekunde in v 23,9 sekunde. Med našim testom izmerjena največja hitrost pa je znašala 127 kilometrov na uro. To pomeni, da je ta panda kos tudi ritmu izvenmestnega prometa, seveda pod pogojem da ste navajeni upoštevati največje dovoljene hitrosti na naših (kratko odmerjenih) avtomobilskih cestah. Torej zna biti tudi čisto



zadovoljiv družinski avtomobil, če hišnih članov ni preveč in če – glede prostora v avtu – niso pretirano zahtevni. Je pa potrebno vedeti: pičila gibna prostornina s samo 25 kW največje moči pač ne more biti priložnost za odločnejše ali celo športno zahtevne vožnje.

Se pa tudi ta fire oddolži z ugodno porabo goriva. Večidel našega testa smo pando 750 vozili zelo ostro, lahko rečemo neobičajno ostro. Pa je račun po približno 4000 prevoženih kilometrih vseeno doka-

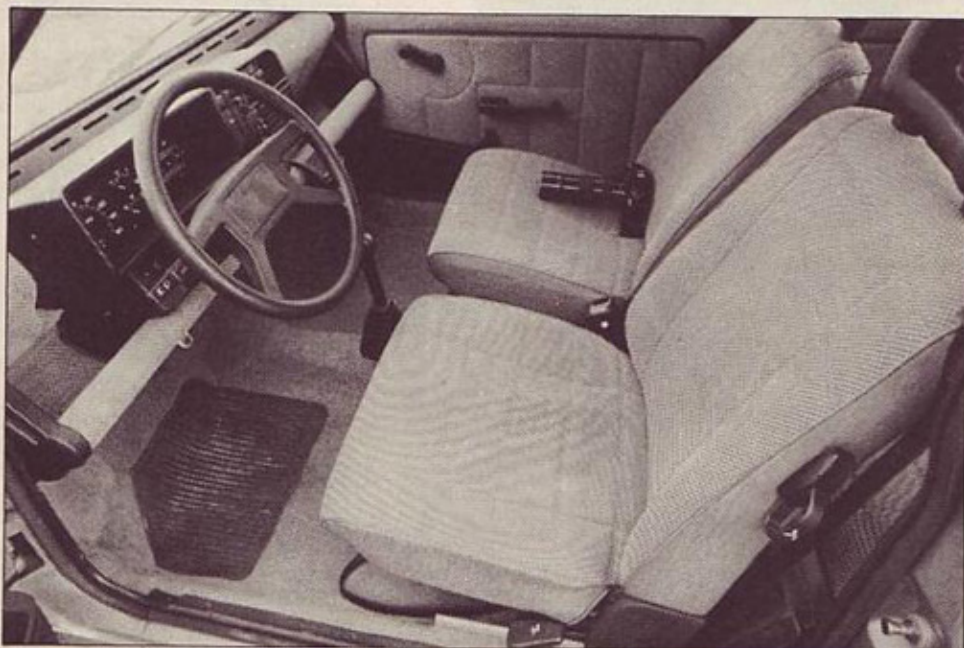
zal, da je motorna žejna po volji plitkejšemu žepu. Povprečna poraba po vseh naših vožnjah je namreč znašala le 6,4 litra na 100 kilometrov. A bi bila lahko na račun že vgrajenega petstopenjskega menjalnika in večje voznikove prizanesljivosti – vsaj še za pičel liter goriva varčnejša.

In tako je panda 750 S – gledano v celem – zelo ugoden avtomobil. Dolgonožez za volanom ji sicer zameri prekratek pomik sedeža, med našim testom pa smo zabeležili

tudi edino očitno napako – da spodnji rob šipe ni dobro tesnil, pa je deževnica močno močila tekstilno oblogo pod njim. Kajti tudi prenovljena panda ima pred prednjima sedezema veliko in v globok oval zakrivljeno polico, mehko tapecirano in z drsečim pepelnikom na zaobljenem robu.

Pred voznikom je po novem preglednejša armaturna plošča z merilnikom hitrosti, merilnikoma temperature hladilne tekočine in goriva ter s shemo vozila in kontrolnimi lučmi ob njej. V istem plastičnem ohišju so tudi nekatera stikala in ročice, lična ura in sredinske zračne reže. Pripravno majhen, a še vedno lahkoten volanski obroč z nekaj manj kot štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajšne točke je enako dobro kos počasnim obračanjem in hitrim ovinkom. Na slednjega je zdaj odločno bolje ugašeno tudi pandino podvozje.

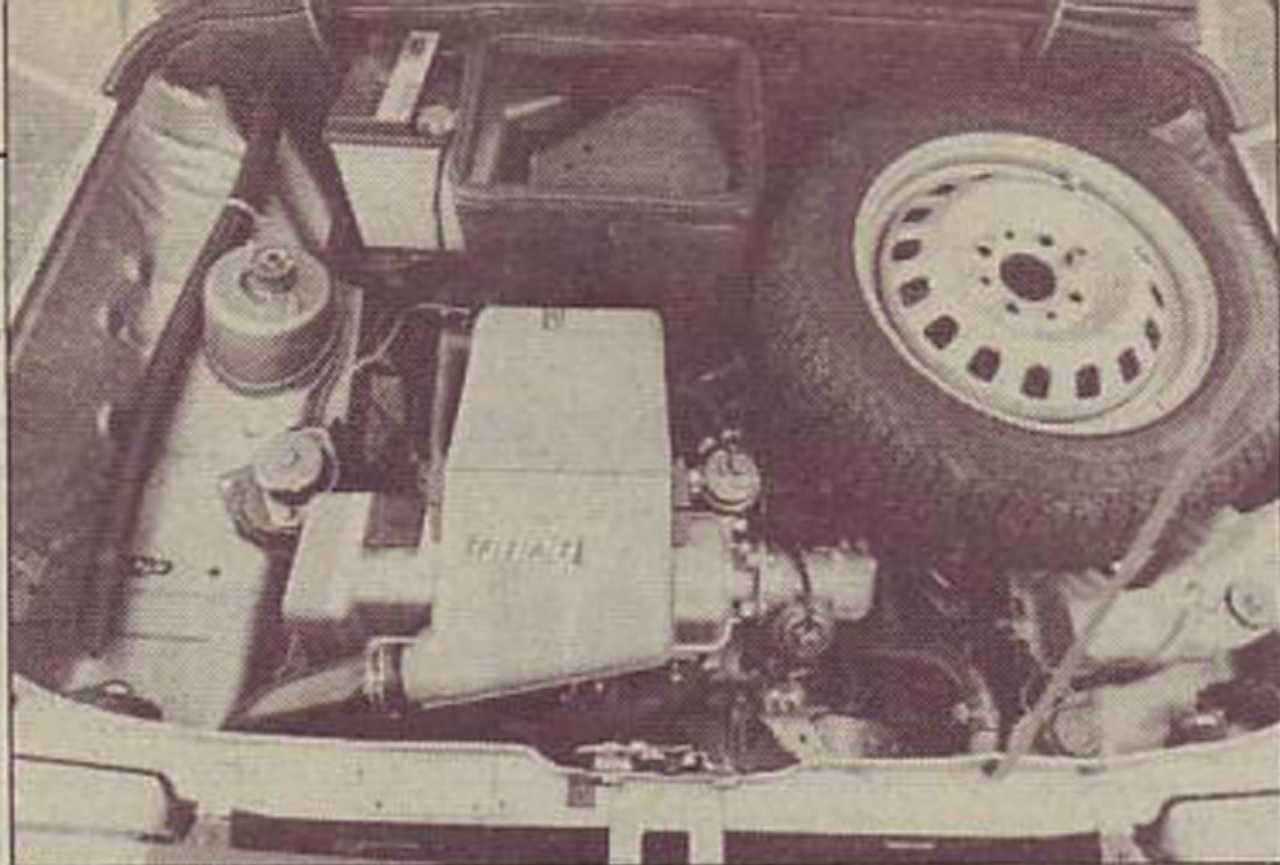
Namesto prečne listnate vzmeti so v zadek namestili pri lancii Y 10 sposojeno premo »omega« (ime je dobila zaradi oblike, ki spominja na to grško črko), ki je na sredini gibljivo vpeta, ob straneh pa jo krotita še vzdolžno-poševni vodili. Višja vzmeti ob njih zmorejo zdaj opazno boljši kompromis med udobjem in čvrstješo lego na cesti, čeprav je tudi tako opremljena pando še vedno mogoče voziti po samo treh kolesih. Hočem reči, da se zadnje notranje kolo (glede na smer ovinka) še vedno (nenevarno) privzdigne od tal.



Notranjost: prostorska spretnost, zglavnika na prednjih naslonjalih



Za zgled: posoda z vodo za pranje šipe je tudi »orodjarna«



Motor: pomanjšani fire z vsemi dobrimi lastnostmi

## Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 65,0 × 58,0 mm – gibna prostornina 769 kubikov – kompresija 9,4:1 – največja moč 25 kW (34 KM) pri 5250/min – največji navor 57 Nm (5,8 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobni jermen) – glava iz lahke litine – padotočni uplinjač (weber) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 30 Ah – alternator 630 W – mehanski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,909; II. 2,056; III. 1,344; IV. 0,978; V. 0,837; vzvratna 3,727; diferencial 4,231 – platišča 4 B × 13 – gume 165/65 SR 13 (pirelli)

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore – zadaj poltoga prema (»omega«), sredinsko vpeta, vijačni vzmeti, vzdolžna (poševna) vodila, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobna-

ste, servo, omejevalnik moči zadaj – volan z zobato letvijo, 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 – rajdni krog 9,5 metra – teža praznega vozila 700 kg – dovoljena skupna teža 1100 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 800 kg – prtljažnik 270/900 litrov (normno) – posoda za gorivo 40 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 125 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 23,0 s – poraba goriva (ECE): 4,6/ – /6,2 litra na 100 km

Prednji pogon zahteva dodajanje volana, ampak z odvzemanjem plina ali s pravšno mero zaviranja zdrsne zadek kontrolirano navzven in pomaga vozniku postaviti avtomobil v željeno ovinkasto smer. In tako je mogoče vožnjo – z malce spretnosti in znanja – spremeniti v igračkanje, panda 750 S pa v igračo za odrasle. Ker je sicer čvrsto in temeljito izdelana je – skladno z motornimi možnostmi – kos tudi velikim cestnim naporom. Še posebej, če je obuta v nizkopresečne Pirelilijeve gume kakršne so bile na kolesih testnega vozila.

Torej je tudi panda 750 S čvrst dokaz o Fiatovi spretnosti, ko gre za majhne avtomobile. Je avtomobilček, ko gre za mere in končne zmogljivosti. Je pa tudi čisto pravi avtomobil, ko gre za njene celotne in konstrukcijske lastnosti. To pomeni obe možnosti: da postane prvi ali pa le drugi avtomobil pri hiši.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL