

Vozili smo: (NOVI) FIAT PANDA

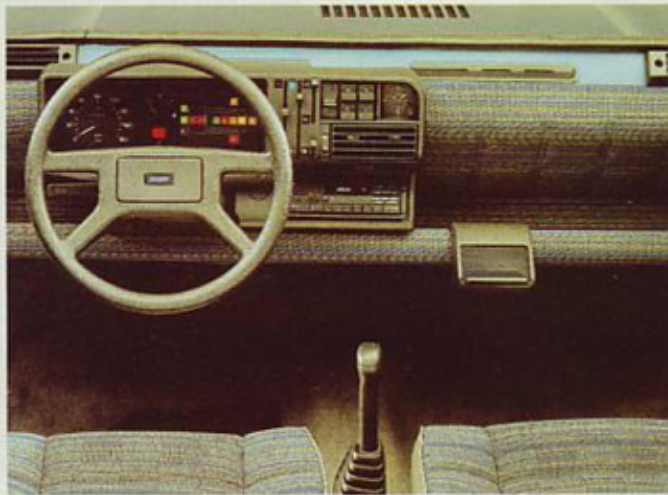
PAMET V ŠKATLI

Prijazno ime za prijazen avtomobil: to velja pri Fiatovi pandi že od davnega februarja 1980, ko se je stilistu Giugiaru posrečil majhen, ampak »inteligenten« avtomobil. In menda so mu ravno zato nadeli medvedje ime.

Z leti je medvedek odrašal: s številčnimi oznakami, ki so mu

jih pisali na zadek, z motornimi zmogljivostmi, s pogonsko zasnovo, s preostalimi tehničnimi podrobnostmi, pa tudi z opremo. In tako so doslej izdelali že 2.800.000 pand.

Ni še konec! Pred dnevi in skorajda v okrilju pomembne razstave o Keltih smo v Benetkah vozili vnovič pomlajeno pand. Kelti in panda? Ne, to uradno ne gre skupaj. Panda in Benetke? To pa že! Panda je namreč že od vsega začetka ustvarjena za prometno gnečo. In ta na



beneških parkiriščih, preden ljudje sedejo v gondole, nikoli ne pojenja.

O, sole mio! Panda bi bila lahko tudi sonček. Zdaj je še prikupnejša kot prej. In ker je že od prej srčkano škatlasta, se tokrat z njo sploh ni bilo treba veliko truditi. Nos so ji obdelali s fitatovsko-družinskim nadihom, vključno z motno črno masko (razen pri eni sami različici – shopping – ki je v celem iste barve), napise na njej so tovarniški grafiki sodobneje oblikovali

in paleta barv je nova, predvsem pa obširnejša.

V notranjosti so kljuge in kromolčniki na vratih pripravnejši, stikala pred voznikom so po novem osvetljena, kdor pa v pandi tudi prisluhne, bo zaznal boljšo zvočno izolacijo strehe, volanskega mehanizma, sklopke in pedalov.

Seveda panda ne bo nikoli rolls-royce in zato je tale izolacija močno relativna stvar. Je pa res, da se radio v pandi, ob zadostni jakosti, čisto jasno sliši.





Pandinih različic je odslej trinajst. Ta zbirka obsega sedem bencinskih motorjev (vštevši tri z elektronskim vbrizgavanjem goriva in uravnavanimi katalizatorji), en električni motor, štiristopenjski ter petstopenjski ročni in samodejni (ECVT) menjalnik, prednji ali štirikolesni pogon in opreme standard, young, dance, shopping, super, trekking, CL in CLX.

Je to za vas preveč naenkrat? Pa ni tako hudo, kot se zdi. Panda sodi v tisto zvrst vozil, pri

katerih je moč z dodatki, malce pisanja na zadek in boke ter s sprotnimi motornimi kombinacijami ustreči starim in mladim kupcem, nežnemu in odločnemu spolu pa morebiti celo takim, ki imajo v garaži tudi jaguar ali ferrari.

Motorni podatki se začnejo s 770 kubiki (34 KM) in zlagoma naraščajo: 903 kubike (45 KM), 999 kubikov (46 KM) 999 kubikov (50 KM) in 1108 kubikov (51 KM). To pomeni hitrosti od 125 do 140 km na uro, pri čemer je

kombinacija enakega motorja z menjalnikom ECVT namesto navadnega pač malce počasnejša. Električni motor je 72-voltni, zmore 9,2 kW in zagotavlja največjo hitrost 70 kilometrov na uro. Da pri tej različici vozite s seboj predvsem akumulatorje, prtljago pa le v neznatnih količinah, je – upam, da vsem – jasno.

Menjalnik ECVT je novost samo za pando, za druge manjše fiate, za lancio Y10 in za Japonce, ki ga izdelujejo, pa ne. Krati-

ca pomeni Electronic Continuously Variable Transmission, kar pomeni, da gre za elektronsko nadzirani prilagodljivi prenos moči h kolesom, kar pomeni tudi elektromagnetno sklopko, za voznika pa le vzdolžno pomično ročico s položaji P-R-N-D-L. O tem menjalniku smo pisali že večkrat, dovoljo njega je tudi pandi (tako kot unu, tipu in tempri) ime še selecta, priložnostna varčevalno-bencinska tekma med tokratnimi krstnimi botri pa je dokazala, da je tudi s pando selecto (podobno kot z enakim motorjem, toda s petstopenjskim običajnim menjalnikom opremljeno različico) mogoče porabiti precej manj kot en sam liter goriva na 100 kilometrov. Seveda z izjemno nežno nogo na pedalu za plin in s prizadevanji (tudi nizkohitrostnimi), ki presega običajno vozniško dobro voljo za takšna početja.

Po pravici povem, da sem se sam (za volanom selecte) uvrstil šele na petnajsto mesto, in to z 1,069 litra porabljenega bencina na 100 kilometrov; pa mi je tudi ta številka – kot dokaz pandine varčnosti – povsem zadoščala.

Vse drugo je pri pandi tako, kot je bilo prej: z dovolj čvrstim, tudi malce robotnim vzmetenjem vred, z razmeroma preprostim, a zdaj vseeno večjim udobjem in celo z dvodelno platneno streho, ki vam hladi življenje v avtu in vas pomlaja. Kajti če vozite pando, postanete manj resni, kot zahteva življenje. In tudi to je – vsaj za sproti – prijeten rezultat.

• • •

Pameti v škatli je torej dovolj. Fiat panda ostaja okreten, prijeten in prijazen avtomobil(ček). Navsezadnje – le kje naj bi ga naredili bolje kot v Torinu?

Martin Česenj

