



Taką ją znamy: Panda jest bardzo lubianym samochodem na duże zakupy lub na krótkie trasy za miasto. Zmiana przodu jest prawie niezauważalna.

Test: Fiat Panda 1000 Fire CLX

Mały Włoch

Pandę znamy jako samochód zwrotny, kanciasty i z charakterem. Niedawno został on zmodernizowany, po raz drugi od 1986 roku.

Zatłoczone ulice i zmniejszające się zapasy ropy naftowej są pierwszym sygnałem, że w przyszłości role samochodów będą podzielone. Duże, komfortowe limuzyny będą służyły ludziom lepiej zarabiającym lub podróżującym służbowo do pokonywania długich tras. Do poruszania się na krótkich trasach i po mieście człowiek jutro sięgnie z powrotem po małe, oszczędne samochody. Będą to auta, dające nowy wymiar idei "zadaszonej torby na zakupy", o minimalnym zużyciu paliwa, zajmujące mało miejsca, odznaczające się wysokim standardem bezpieczeństwa oraz umiarkowanym komfortem.

Fiat Panda, sprzedany w trzech milionach egzemplarzy, z powodzeniem rea-

lizuje tę ideę już od dwunastu lat, aczkolwiek bezpieczeństwo i komfort nie zaliczają się do jego istotnych cech. Pomysłowi ludzie reklamy wynaleźli dla Pandy przydomek "świątecznego pudła", a sprytnie kampanie ogłoszeniowe wypełniły ten slogan treścią. Ładownością przewyższającą nowego Mercedesa klasy S, tańszy niż państwowa kolej – plakaty tak sugestywnie wypolerowały na wysoki połysk kanciastą blachę tego "małego Włocha", że dzisiaj Panda stała się wszechdobrym.

W ostatnich latach przed prezentacją nowocześniejszego, zapowiadzanego na 1992 rok, najmniejszego samochodu Cinquecento, producenci Pandy uważali chyba za zbyt dalekie sięganie głęboko do repertuaru możliwych środków ulepsza-

nia modelu. Zajęli się modernizacją mniej lub więcej znaczących detali. Nie było zastrzeżeń do nowej kierownicy, oświetlonych przełączników oraz nowych materiałów użytych do wystroju wnętrza. Ponadto nowe Pandy mają le-

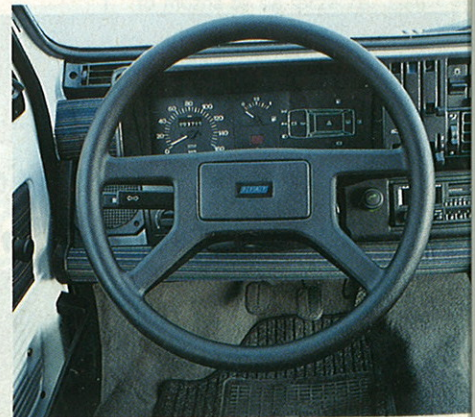
piej wyściełane siedzenia oraz duże, mocniejsze wyciszenie. Styliści zajęli się osłonięciem chłodnicy – ale czy naprawdę było to potrzebne?

Podobać mogą się przede wszystkim lepsze siedzenia. Nawet, gdy nadal nie ma idealnego oparcia po bokach, są one wygodnie uformowane, że nawet dwumetrowi kierowcy mogą wygodnie siedzieć. Oczywiście nie mogło to niczego zmienić jeśli idzie o wysoką pozycję kierowcy, która w ruchu miejskim przynosi duże korzyści. Również niskie osoby nie mają w tym zakresie problemów z widocznością, zarówno z przodu jak i z tyłu.

Uchowały się niewyściełane za-

Fiat ostrożnie przeprowadza modernizację swoich modeli

Jak dawniej: Nowa kierownica częściowo zasłania suwakowy regulator mocnego ogrzewania. Przełącznik świateł mijania prawie niczym nie wyróżnia się spośród innych



regulowane ani na wysokość, ani na nachylenie, prezentują podobnie jak stan pasywnego bezpieczeństwa jak nieruchomo przemocowa słupków pasy bezpieczeństwa. Może też dziwić fakt, iż w ofercie wyposażenia Pandy nie pojawiła się popowietrzna, system antyblokujących hamulców czy ochrona boków samochodu. Te akcesoria, mające na celu ratowanie ludzkiego życia, tak podniosły

Zupełnie jak stary: Slogan reklamowy o "świetnym pudle" nie powstał przypadkowo. Kanciasta karoseria, pozbawiona bocznych listew ochronnych, nie jest zabezpieczona przed otarciami podczas parkowania



"tytanicznie" obite fotele stały się komfortowe



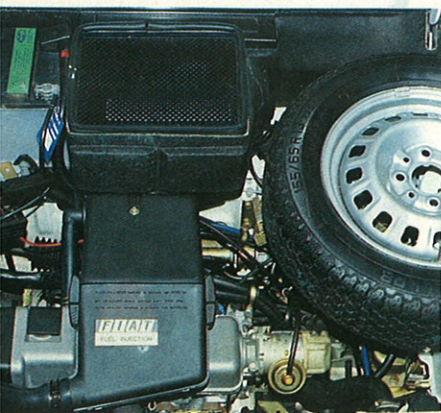
Trójpunktowe, automatyczne pasy bezpieczeństwa zabezpieczają podróżujących na ciasnym, tylnym siedzeniu Pandy



Więcej się nie zmieści: Jak na samochód czterooosobowy Panda mieści mało bagażu

ę auta, że zaden kupiec Pandy nie ma do przygotowany. Jej ma się sprawa aktywnego bezpieczeństwa jazdy. Wszelkiego rodzaju Panda pokonuje niemalże neutralnie tylko podczas nagłej zmiany kierunku. W dokonywanej przy dużym obciążeniu samochodu znosi ku zewnętrznej stronie drogi. Nad tą nieznacznie przesłonięciem mogą zapanować. Wzrost doświadczeni kierowcy, którzy pracujący, bezpośredni układ kierowniczy umożliwia szybkie i precyzyjne reakcje. Ten mały samochód, z nacięciem na przednie koła, jedynie na moim wierzchni ma problemy z trakcją. O gorsze wrażenie sprawia układ hamowania. Droga hamowania, wynosząca 100 km/h 48,4 m, jest w miarę przeciętną. Za to w miarę hamowania się hamulców maleje do

o pojemności 999 cm³ jest barwny. Czterocylindrowa jednostka, o przydomku "Fire", jest



Delikatna maszyna: Mały silnik prawie nie wytwarza wibracji, jest oszczędny i lepiej wyciszony. Koło zapasowe znalazło miejsce pod pokrywą silnika



Bezpieczeństwo: Poręczna Panda zapewnia bezpieczną jazdę. Na zakrętach zachowuje się neutralnie

minować jego czystego dźwięku maszyn do szycia, który przy pełnym wykorzystaniu biegów staje się bardziej intensywny. Akustyczny komfort jest wprawdzie w obecnej Pandzie lepszy niż kiedykolwiek dotąd, ale w końcu wszystko jest przecież względne.

Jedynie skrzynia biegów nie mieści się w ogólnie pozytywnej ocenie tej jednostki napędowej. Długi drążek zmiany biegów wymaga mocnego uchwytu i zdecydowanego prowadzenia, nigdy nie można wykluczyć wrzucenia przez kierowcę piątego zamiast trzeciego biegu. Ten kto zmienia biegi szybko i poprawnie może dołączyć w 20 sekund

zaopatrywana w paliwo dzięki centralnemu wtryskowi. Prawie nie wytwarza podczas pracy wibracji, świetnie reaguje na pedał gazu na niskich obrotach, nawet przy niskich obrotach. Jednak najlepsze nawet wyciszenie nie jest w stanie wyeliminować

Ten obraz niskich kosztów utrzymania uzupełniają niskie premie i umiarko-

wane stawki ubezpieczeniowe - Panda CLX jest wyposażona w regulowany katalizator. Również przejazdka do warsztatu nie musi być droga. Najważniejsze podzespoły są dostępne na wymianę, ceny części zapasowych utrzymują się na odpowiednim dla tak małego auta poziomie. Zabezpieczenie daje pakiet gwarancyjny Fiata, zawierający ośmioletnią gwarancję na nadwozie i 12-miesięczną na cały samochód. Gdy w tym czasie Panda stanie gdzieś w pół drogi,

Fiat pokrywa koszty naprawy, zapewnia samochód zastępczy lub pokój hotelowy. Jest to serwis godny naśladowania.

Takiego luksusu nie odczuwają jednak pasażerowie Pandy podczas codziennej eksploatacji. Przede wszystkim siedzący z tyłu czują się źle traktowani, gdyż samo wsiadanie staje się trudnym ćwiczeniem gimnastycznym - powodem tego są nie do końca uchylne przednie fotele. Gdy pasażerowie znajdują się już na dość komfortowo wyścielonym siedzeniu, muszą się pogodzić z ciasnotą panującą w obrębie kolan i małą przestrzenią pozostającą nad głową. Komfort siedzenia, w tym bardzo oszczędny pod względem miejsca wnętrzu, pogarszają nadkola wystające daleko poza tylną oś. Pandy nie można zaakceptować jako samochodu czterooosobowego.

Lepiej ma się sprawa zawieszenia. Nowe sprężyny i amortyzatory zadziałają skutecznie, jak na tak małe auto, pochłaniają długie fale, a krótkie

wstrząsy są łagodzone.

O tym, że za cenę 13 780 marek nie można oczekiwać nowoczesnego i zarazem w pełni wyposażonego auta, przekonamy się zaglądając do wnętrza. Oszczędnie rozmieszczone materiały wyścielające, kontrastujące z nagą blachą, mogą zapewnić przytulność. Mimo iż pomysł ten trudno uznać za szczęśliwy, w żadnym wypadku nie jest denerwują-

TEST



W modelu CLX wycieraczka tylnej szyby należy do wyposażenia seryjnego

AUTO Fiat Panda 1000 Fire CLX

Dane techniczne

Napęd

Silnik rzędowy czterocylindrowy, umieszczony poprzecznie z przodu, elektroniczny centralny wtrysk paliwa. Moc 33 kW (45 KM) przy 5 250 obr./min, maksymalny moment obrotowy 74 Nm przy 3 250 obr./min. Pojemność skokowa 999 cm³, średnica cylindra x skok tłoka 70,0 x 64,9 mm. Stopień sprężania 9,0:1. Napęd przedni, pięciobiegowa skrzynia biegów, sprzęgło suche, jednocarowe, uruchamiane mechanicznie.

Podwozie

Niezależne zawieszenie kół, z przodu na wahaczach poprzecznych i kolumnach McPhersona, z tyłu oś sztywna w kształcie omegi oraz sprężyny śrubowe i amortyzatory teleskopowe. Przekładnia kierownicza zębatkowa, przełożenie 19:1, 3,4 obr. koła kierownicy. Z przodu hamulce tarczowe, z tyłu hamulce bębnowe i regulator siły hamowania. Wielkość kół 4,0 J x 13, rozmiar opon 135 SR 13.

Wymiary i ciężary

Długość x szerokość x wysokość 3 408 x

1 494 x 1 420 mm, powierzchnia jezdna 5,09 m², rozstaw osi 2 159 mm. Ciężar własny 724 kg, ładowność 426 kg. Pojemność bagażnika 270-900 l. Koło skrętu 10,0 m. Ciężar przyczepy hamowanej/niehamowanej 750/385 kg, dopuszczalne obciążenie dachu 50 kg.

Zużycie benzyny super bezołowiowej wg DIN

przy 90 km/h 4,9 l/100 km
przy 120 km/h 7,0 l/100 km
w cyklu miejskim 6,7 l/100 km

Koszty ubezpieczenia

Przybliżone koszty ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej i auto casco. Cenę samochodu podaną w markach RFN przeliczono na złotówki wg kursu obowiązującego pod koniec lutego 1992 r. Wysokość składek obliczono uwzględniając zniżkę za 5 lat bezszkodowej jazdy kierowcy i dla samochodu posiadającego atestowane urządzenie alarmowe. Stan na koniec lutego 1992 r.

Fiat Panda 1000 Fire CLX cena 98,5 mln zł

	PZU	WARTA	WESTA
Składka AC za cały rok z góry	3 351 000	2 925 000	4 728 000
Rata AC za kwartał	930 000		1 329 000
Składka OC za cały rok z góry	475 000		720 000
Rata OC za kwartał	132 000		180 000

Ceny

Cena podstawowa	13 780,-	Reflektory przeciwmieglne	-
Wyposażenie dodatkowe:		Tylnie siedzenie składane i demontowane	+
System antyblokujący ABS	-	Zamykana pokrywa wlewu paliwa	-
Poduszka powietrzna	-	Szyby termoizolacyjne	+
Uchylna szyba z tyłu	+	Zegar	54,-
Zewnętrzne prawe lustroko regulowane od środka	80,-	Blokada centralna	-
Obrotomierz	-		
Składany dach	470,-		
Tylnie zagłówki	-		
Napinacz pasów bezpieczeństwa	-		
Wycieraczka tylnej szyby	+		
Lakier metalic	420,-		

+ = wyposażenie seryjne
- = nie produkuje się

Części zamienne i konserwacja

Pióra wycieraczki	14,93	Okładziny hamulcowe przednie	46,28	na wymianę/nowy	249,66/456,-
Zestaw świec zapłonowych oraz filtr powietrza oleju i paliwa	73,99	Okładziny hamulcowe tylne	40,58	Rozrusznik	
Układ wydechowy	262,66	Dwie tarcze hamulcowe przednie	81,17	na wymianę/nowy	223,44/458,28
Katalizator	637,26	Dwa bębny hamulcowe tylne	207,25	Przegląd (po 20 000 km)	ok. 130,-
Sonda lambda	224,58	Alternator			
Cztery amortyzatory	409,94				

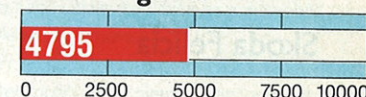
Ceny w markach zostały zaokrąglone i mogą ulegać wahaniom. Stan z 8 listopada 1991.

cy. Nadaje on Pandzie styl sumiennego pracownika, nie wstydzącego się podwiniętych rękawów swej koszuli. Zamki drzwiowe nie są funkcjonalne ani z zewnątrz, ani od wewnątrz. Nowa kierownica, jak dawniej, częściowo zasłania suwakowy regulator ogrzewania, a wycieraczkom nadal brakuje drugiego stopnia prędkości, brak też automatu wycieraczki-spryskiwacza. Tak jak poprzednio, kierowca Pandy musi zrezygnować z podręcznego schowka, w którym mógłby przykładowo ukryć przed niepowołanym wzrokiem mały aparat fotograficzny. Komora bagażnika spełnia swoje zadanie: 270 l zazwyczaj wystarcza. Gdyby komuś było mało, to przy położonym lub całkowicie zdemontowanym tylnym siedzeniu, do dyspozycji ma 900 l przestrzeni bagażowej.

Ocena szczegółowa



Ocena ogólna



Kategorie napędu i podwozia mogą uzyskać maksymalnie 1000 pkt. Ważniejsze kategorie jak karoseria, bezpieczeństwo, środowisko naturalne i ekonomiczność mogą dostać ocenę maksymalnie 2000 pkt.

+ Bezpieczne warunki jazdy, bardzo przejrzysta karoseria, żywotny silnik, niskie koszty części zamiennych i konserwacji, małe zużycie paliwa

- Niedobory w pasywnym bezpieczeństwie pojazdu, zła przekładnia, mierne hamulce, wysoki poziom hałasu

Czy Panda jest warta swej ceny? O to można by się sprzeczać. Ludzie stawiający na pierwszym miejscu bezpieczeństwo, odpowiedzą na to pytanie zdecydowanie "nie" - tak samo jak łasi na komfort, miejsce i prestiż; za te same pieniądze kupią o kategorię wyższy samochód używany. Ten zaś, kto bierze pod uwagę bieżące koszty utrzymania i małą ilość miejsca potrzebną do parkowania oraz potraktuje Pandę jako drugi samochód, w długie podróże udając się chętnie samolotem lub koleją, prędzej ulegnie urokowi tego małego włoskiego autka.

M. H.