



Od projektu „zero” do Fiata Pandy

Krzysztof Kubas
Zdjęcia Marcin Gierlicz, Bartek Lichocki

nie tylko dziennikarze entuzjastycznie przyjęli pojawienie się nowego Fiata na rynku. Klienci docenili Pandę, a ilość zamówień składanych w salonach szybko przekroczyła możliwości produkcyjne fabrycznych zakładów Fiata w Termini Imerese oraz mediolańskiego Desio, powodując wielomiesięczne terminy oczekiwania.

Od końca lat 70. w gamie modelowej Fiata, w segmencie samochodów małych brakowało nowości. W produkcji znajdował się zaprezentowany w 1972 roku model 126 – przestarzała już konstrukcja z chło-

dzonym powietrzem silnikiem umieszczonym z tyłu. Większa 127-ka, nowoczesna w momencie prezentacji, oferowana była klientom od 1971 roku. Fiat potrzebował nowego samochodu, bardziej wszechstronnego niż Fiat 126,

jednocześnie jednak tańszego i mniejszego niż kompaktowe 127.

Rozpoczęto prace nad nowym modelem. Projekt otrzymał wewnętrzną nazwę *projekt zero* lub *Fiat 141*. Założeniem konstrukcyjnym

Z ponad 4 milionami wyprodukowanych egzemplarzy i 23-letnim okresem produkcji, Panda osiągnęła szczyty popularności.



było opracowanie przednionapędowego, trzydrzwiowego hatchbacka o długości poniżej 3,5 m. Miał wygodnie pomieścić 4 osoby wraz z bagażem, znosić trud eksploatacji na drogach o niskiej jakości, być praktycznym i uniwersalnym. Maksymalnie uproszczona budowa miała zredukować koszty wytwarzania, a niska cena zachęcić zarówno młode osoby z wielkich miast, kupujące swój pierwszy w życiu nowy samochód, jak i niewielkie rodziny mieszkające na terenach wiejskich.

Projekt nadwozia, po raz pierwszy w historii, powierzono firmie zewnętrznej. Italdesign pod kierownictwem Giorgetto Giugiaro stworzył bardzo urokliwą, kanciastą karoserię,

o długości 338 cm w stu procentach spełniającą założenia inżynierów Fiata. W celu obniżenia kosztów produkcji wszystkie zastosowane szyby były płaskie, a powierzchnie blach również nie wymagały skomplikowanego gięcia. Zawiasy drzwi częściowo umieszczono na zewnątrz, klamki zredukowano do pojedynczego przycisku i zagłębienia w blasze. Oczyszczanie przedniej szyby powierzono jednej, centralnej wycieraczce, a z wszelkiej ozdobnej galanterii zewnętrznej zrezygnowano całkowicie.

Można powiedzieć, że Włosi stworzyli współczesną interpretację założeń przyświecających kilkadziesiąt lat wcześniej francuskim konstruktorom Citroëna 2 CV. Pomimo uprosz-

czenia, samochód prezentował się bardzo nowocześnie: duże, plastikowe zderzaki, lampy przednie ze zintegrowanymi kierunkowskazami, duże powierzchnie przeszklone i wszechobecne kanty mieściły się w kanonie samochodowej mody przełomu lat 70. i 80.

Produkcję Fiata Pandy (bo tak ostatecznie nazwano nowy model) rozpoczęto pod koniec 1979 r. Szerszej publiczności zaprezentowano ją w lutym 1980 roku, na genewskim salonie samochodowym. Samochód od początku budził ogromne zainteresowanie. Już w grudniu 1979 r., zanim Panda trafiła do klientów, włoski miesięcznik „Quattroruote” poświęcił znaczną część numeru nowemu pojazdowi, opisu-



Wnętrze Pandy pierwszej generacji – czyli prostota i użyteczność. Widoczne z lewej strony miejsce montażu radia jest charakterystyczne dla modeli produkowanych przed 1986 rokiem.



Mocniejsza Panda, czyli odmiana 45 potrafiła rozpędzić się do 140 km/h, stąd też wyskalowanie licznika jest całkiem uzasadnione.



Ważny element systemu przewietrzania Pandy: od wewnątrz mamy podobną kratkę z dźwigiem regulacji żaluzji.

jąc wdrażane do produkcji wersje i dzieląc się pierwszymi wrażeniami. Po prezentacji również prasa zagraniczna wystawiała Pandzie dobre recenzje. Chwalono praktyczne nadwozie, dobre właściwości jezdne oraz relatywnie wysoki komfort podróżowania.

Nie tylko dziennikarze entuzjastycznie przyjęli pojawienie się nowego Fiata na rynku. Klienci docenili Pandę, a ilość zamówień składanych w salonach szybko przekroczyła możliwości

produkcyjne sycylijskich zakładów Fiata w Termini Imerese oraz mediolańskiego Desio, powodując wielomiesięczne terminy oczekiwania.

Czym mały, sympatyczny Fiat tak ujął klientów? Z pewnością jednym z głównych czynników była cena, kształtująca się na poziomie 3 970 000 lirów włoskich za najtańszą wersję (niecałe 20% więcej niż za Fiata 126 Personal 4), co stanowiło w przybliżeniu 9 przeciętnych pensji urzędnika średniego szczebla we Wło-

szech w roku 1980. Nie tylko niska cena przyczyniła się do tak dużego sukcesu.

Jednym z największych atutów Pandy było rozplanowanie wnętrza, uniwersalne i praktyczne jak w żadnym innym wcześniej produkowanym samochodzie. Doskonałym posunięciem Fiata było zaprojektowanie prostych foteli o rurkowo-hamakowej konstrukcji. Dały one duże możliwości aranżacji przestrzeni kabiny pasażerskiej. Poza standardowym usta-



Prosto, ale modnie: pomimo maksymalnego uproszczenia konstrukcji, nadwozie Pandy prezentowało się w 1980 roku bardzo nowocześnie.



Atrapa chłodnicy w Pandzie 45. Pandę 30 poznamy po szczelinach umieszczonych z lewej strony i emblematie z prawej.



Kto właściwie powiedział, że przednia szyba musi być panoramiczna? Płaska szyba w Pandzie też daje doskonałą widoczność!

wieniem, tylne siedzenie można było złożyć lub całkowicie wyjąć w celu przewiezienia dużych ładunków. Możliwe było również podwieszenie przedniej części siedziska w taki sposób, aby kanapa tworzyła coś na kształt kołyski umożliwiającej przewożenie małego dziecka – dziś, w dobie zaawansowanych fotelików, rozwiązanie trudne do zaakceptowania ze względów bezpieczeństwa, jednak 30 lat temu często wykorzystywane. Po rozłożeniu siedzeń

i położeniu na płasko oparcia tylnego siedzenia Panda przekształcała się w całkiem przestronną sypialnię dla dwóch osób.

Przy standardowej konfiguracji siedzeń, na pokładzie Fiata mieściło się teoretycznie 5 osób, choć w miarę wygodnie w podróż udać mogło się 4 pasażerów. Bagażnik o regularnych kształtach miał pojemność 270 litrów. Obicia tapicerskie we wnętrzu zredukowano do minimum. Na drzwiach i tylnych bocznych

znajdowały się symbolicznej wielkości wstawki, reszta to nieosłonięta niczym blacha.

Oryginalnie zaprojektowano deskę rozdzielczą – na grodzi rozpostarto po prostu tkaninę, w dolnej części obszytą wokół poprzecznej rurki. Uzyskano dzięki temu praktyczną półkę na drobniaki na całą szerokość nadwozia. Charakterystycznym detalem Pandy jest zamontowana na niej popielniczka, którą można przesuwac na boki w zależności od upodoba-



Stary znajomy, czyli silnik OHV 903 cm³. Do niedawna (ze zmniejszoną do 899 cm³ pojemnością) napędzał jeszcze Seicento. Koło zapasowe pod maską oznacza więcej miejsca w bagażniku.

nia użytkowników. Zestaw wskaźników ograniczał się do prędkościomierza, wskaźnika poziomu paliwa i lampek kontrolnych. Całość zamknięto w prostej, plastikowej obudowie, z umieszczonymi po prawej stronie klawiszowymi przełącznikami, dźwigienkami ogrzewania i wentylacji oraz pojedynczym nawiewem.

Do tematu przewietrzania wnętrza inżynierowie Fiata podeszli również z dużą dozą minimalizmu – o ile nawiew centralny podłączony jest do obiegu ogrzewania, o tyle boczne nawiewy to po prostu otwory wycięte pod przednią szybą, przykryte regulowanymi, plastikowymi żaluzjami.

Pod względem zastosowanych rozwiązań technicznych Panda w dużej mierze bazowała na istniejących modelach Fiata. Początkowo montowano w niej dwa rodzaje silników. Większy, w modelu Panda 45, to znana wówczas jednostka typu OHV o pojemności 903 cm³ i mocy 45 KM. W tańszej odmianie o nazwie Panda 30 znalazł się dwucylindrowy, chłodzony powietrzem silnik o pojemności 652 cm³ i mocy 30 KM. Była to wzmocniona jednostka Fiata 126, ze zmienioną głowicą i innymi modyfikacjami przystosowującymi ją do montażu w przedniej części nadwozia. Silniki połączone były z 4-biegowymi skrzyniami biegów.

Zawieszenie Pandy oparte było na kolumnach typu McPherson z przodu oraz dwupiółkowych resorach wzdłużnych z tyłu. Samochód posiadał hamulce tarczowe z przodu, na-

tomiast z tyłu bębnowe. Dwuobwodowy układ hamulcowy nie miał wspomagania. Od września 1981 roku, jako opcję wyposażenia Pandy, zamówić można było dwuczęściowy, płócienny otwierany dach. Ten element wyposażenia stanowił jedną z najbardziej charakterystycznych opcji modelu.

W drugiej połowie 1982 roku gama modeli na niektórych rynkach została rozszerzona o Pandę 34 z chłodzonym cieczą silnikiem o pojemności 843 cm³ i mocy 34 KM z Fiata 850. Na salonie samochodowym w Paryżu zaprezentowano odmianę Super (początkowo tylko w wersji 45, od lutego 1983 roku również 30), charakteryzującą się bogatszym wyposażeniem (m. in. znacznie wygodniejszymi, grubszymi siedzeniami). Z zewnątrz najłatwiej można było ją poznać po nowej atrapie chłodnicy – już nie metalowej, lakierowanej w kolorze nadwozia, a wykonanej z czarnego plastiku, z pięcioma ukośnymi, chromowanymi pasami w środku. Nowy grill był pierwszym produkcyjnym wykorzystaniem motywu znanego później przez lata z kolejnych modeli Fiata. W wersji 45 Super po raz pierwszy pojawiła się pięciobiegowa skrzynia biegów.

W czerwcu 1983 roku do gamy modeli dołączyła zdecydowanie najciekawsza wersja – Panda 4x4. Był to pierwszy na świecie, tak mały samochód z poprzecznie umieszczonym silnikiem i napędem 4WD opracowanym przez austriacką firmę Steyr-Puch, która dostarczała kompletne rozwiązanie: sprzęgło, skrzynię bie-

gów, trzyczęściowy wał napędowy i tylny dyferencjał. Standardowo napędzane były koła przednie, natomiast napęd tylnej osi dołączany był ręcznie. Pod maską znajdował się czterocylindrowy, chłodzony cieczą, silnik o pojemności 965 cm³ i mocy 48 KM z Autobianchi A112.

Zmodyfikowano zawieszenie: z tyłu pojawiły się resory o trzech piórach, inne były sprężyny przednie oraz amortyzatory, dzięki czemu uzyskano większy prześwit. Przednia część podwozia osłonięta została specjalną konstrukcją rurową chroniącą miskę olejową oraz usztywniającą konstrukcję.

Całość składana była w sycylijskiej fabryce Fiata. Tam też w lipcu 1984 roku wyprodukowano milionowy egzemplarz Pandy. Do końca 1985 wprowadzano już tylko niewielkie modyfikacje (m. in. wprowadzano wersje wyposażenia L, CL, oraz S), by produkcję pierwszej generacji Fiata Pandy zamknąć ilością 1 400 000 egzemplarzy.

Panda na sprężynach – czyli restyling modelu

W styczniu 1986 roku zadebiutowała kolejna generacja Pandy. Otrzymała wewnętrzne oznaczenie 141A. Zewnętrznie różniła się przede wszystkim wykończeniem tylnych błotników, tłoczeniem bocznych blach nadwozia (zniknęło charakterystyczne żebrowanie w dolnej części) i nową klapą bagażnika. Tylna tablica rejestracyjna powędrowała na zderzak, natomiast

z przednich drzwi usunięto trójkątne, uchylne szybki (fietnerki). Wysunięty przód nowej Pandy wyglądem był bardzo zbliżony do znanej wcześniej wersji Super.

Wnętrze również poddano modernizacji. Pojawiła się nowa, bogatsza i szersza tablica przyrządów, oraz nowe wzory tapicerki. Konstrukcyjnie najważniejszą zmianą było zastąpienie tylnego zawieszenia opartego na resorach piórowych nowym rozwiązaniem (znanym z zaprezentowanego w 1985 Autobianchi/Lancia Y10) – osią typu omega. Był to typ zawieszenia zależnego, z dwoma wahaczami wzdłużnymi oraz sztywną belką o przekroju rurowym, wygiętą ku przodowi, mocowaną do podwozia łożyskiem centralnym. Elementem resorującym były sprężyny śrubowe. Poprawiło się również zabezpieczenie antykorozyjne, nie będące najsilniejszą stroną starszej odmiany Pandy.

Gama silników uległa całkowitej zmianie. Zarówno dwucylindrowa jednostka napędowa, jak i 4-cylindrowe silniki OHV zastąpione zostały nowoczesnymi konstrukcjami FIRE o pojemnościach 769 cm³ i 999 cm³. Zmiany objęły również wersję 4x4. Poza nowymi elementami zewnętrznymi, wspólnymi z wersją standardową, pod maską pojawiła się jednostka FIRE (999 cm³).

W kwietniu 1986 roku do gamy modeli Pandy dołączyła kolejna wersja – Panda Diesel. Zastosowano w niej wysokoprężny silnik o pojemności 1301 cm³ i mocy 37 KM z Fiata 127. W tym samym czasie wprowadzona została



Oslony tylnych świateł to oryginalny element dostępny za dopłatą.

wersja Van – z charakterystyczną, kanciastą nadbudówką zamiast tylnej klapy.

W kolejnych latach, w niektórych odmianach modelu nastąpił powrót do silników OHV. Produkcja starszych konstrukcyjnie silników na zamortyzowanej linii produkcyjnej była znacznie tańsza. Stąd też ceny wprowadzonej w 1987 Pandy Young z silnikiem OHV o pojemności 769 cm³ oraz Pandy Dance (1989) z silnikiem 903 cm³ były bardzo atrakcyjne. Również w 1987 roku na niektórych rynkach wprowadzono elektroniczny wtrysk paliwa i katalizator w odmianie 1000 i.e.

Z pewnością najbardziej innowacyjną odmianą Pandy była wprowadzona w 1990 roku Elettra o napędzie elektrycznym. Ten ciekawy pojazd zamiast tylnego siedzenia posiadał sporą baterię akumulatorów. Ze względu na znaczny przyrost masy (1150 kg względem ponad 700 kg w wersjach benzynowych) konieczne było wzmocnienie zawieszenia oraz hamul-

ców. Osiągi nie były imponujące, jako że Elettra generowała moc zaledwie 18 KM. W 1992 roku zmniejszono masę, a moc zwiększono do 23,8 KM. Ze względu jednak na ograniczoną użyteczność, mizerne osiągi i wysoką cenę, Elettra nie spotkała się z wielkim zainteresowaniem i jej produkcję zarzucono w 1993 roku.

Ostatni drobny lifting Pandy miał miejsce w 1991 roku. Ograniczył się on w zasadzie do zmiany przedniego grilla na bardziej spójny z aktualną wówczas linią stylistyczną, zmiany w wystroju i wyposażeniu wnętrza, oraz częściowym ocynkowaniu blach nadwozia. W tym samym czasie pojawiła się też kolejna ciekawa wersja Pandy – Selecta z automatyczną, bezstopniową skrzynią CVT. W ofercie pojawiła się nowa jednostka FIRE o pojemności 1108 cm³ i mocy 50 KM.

Od roku 1994 sukcesywnie wygaszono ofertę Pandy. Rok wcześniej zakończono produkcję silnika 750 FIRE, następnie w większości krajów wycofano silnik 1.0 FIRE, by ostatecznie pozostawić jedynie wersję 900, 1100 Selecta oraz 4x4.

Decyzja o zakończeniu produkcji Pandy wisiała już na włosku, gdy niespodziewanie w 1997 roku, na skutek decyzji rządu włoskiego o dopłatach dla klientów kupujących nowe samochody po zełomowaniu swoich ponad 10-letnich, popyt na najtańszego Fiata radykalnie wzrósł. Produkcja skoczyła z 67 tys. egzemplarzy w 1996 do 127 tys. w 1997. Samochód zarówno w wersji przednionapędowej, jak i 4x4 utrzymał się w produkcji do maja 2003 roku.



Z pełnym, oryginalnym „orurowaniem”, relingami dachowymi i reflektorami dalekoświeżnymi Panda 4x4 prezentuje się bardzo bojowo.



Nie tylko wersja 4x4 nieźle radzi sobie poza utwardzonymi drogami. Na zdjęciu przednionapędowa Panda 45 CL.

Hiszpański ślad

Włoskie fabryki Fiata nie były jedynymi miejscami, gdzie powstawały Pandy. Od 1981 roku produkowano je również w hiszpańskich zakładach Seata w Pampelunie. Sprzedawano je w Hiszpanii pod nazwą *Seat Panda*, jak i eksportowano pod marką Fiat. W tym pierwszym przypadku od swoich włoskich siostr różniły się jedynie emblematami.

W 1986 roku wygasła umowa o współpracy Fiata i Seata. W tym roku zmodernizowano hiszpańską Pandę, zmieniając całkowicie wygląd przedniej części nadwozia, tylną kłapę oraz tylne światła, po bokach zamontowano szerokie, plastikowe listwy osłaniające charakterystyczne żebrowania blach nadwozia, a całości nadano nazwę *Seat Marbella*. Technicznie samochód nie różnił się niczym od Fiata Pandy pierwszej generacji, zachowując tylne zawieszenie na resorach piórowych oraz fiатовskie silniki OHV (843 i 903 cm³). W toku wieloletniej produkcji Marbellę poddawano nieznacznym modyfikacjom, by zakończyć ją w 1998 roku.

Panda a sprawa Polska

Fiat Panda nigdy nie był zbyt popularnym samochodem w Polsce. Można stwierdzić, że nie trafił w swój czas – kiedy był nowością, w latach 80., z oczywistych przyczyn niewielu Polaków stać było na nowy samochód z „drugiego obszaru płatniczego”.

Mogło być jednak inaczej. Pod koniec lat 70. podpisana została bowiem umowa wstępna pomiędzy Ministerstwem Przemysłu Maszynowego a Fiatem, na mocy której planowano opracowanie nowej rodziny silników dla samochodu FSO Polonez, udział Fiata w modernizacji Tarpana, oraz uruchomienie produkcji nowego małolitrażowego modelu w Fabryce Samochodów Małolitrażowych w Tychach. W roku 1980, w okolicach Bielska-Białej zaobserwować można było kilka Pand zarejestrowanych na próbne numery. Jednak kry-

zys ekonomiczny i polityczny, odsunięcie od władzy ekipy Edwarda Gierka oraz późniejsze wprowadzenie stanu wojennego uniemożliwiły ostatecznie realizację umowy.

Przeważająca ilość Pand trafiła na polski rynek w ramach prywatnego importu w latach 90., jednak kilkanaście lub kilkadziesiąt sztuk sprzedano za pośrednictwem oficjalnego importera Fiata w latach 1991-92. Polacy dużo chętniej kupowali znacznie nowocześniejsze, produkowane w FSM Cinquecento. Znacznie później, bo 1997 roku, 2 kolejne Pandy trafiły do Polski kanałem oficjalnym. Były to samochody w wersji 4x4, a ich odbior-



Hiszpańska odmiana, czyli *Seat Marbella* en face.

cą była Policja. Ich zadaniem miał być przewóz psów tropiących w trudnych warunkach terenowych. W związku z powyższym posiadały wzmocnione zawieszenie (czteropiętrowe resory z tyłu), a także specjalistyczne wyposażenie: przede wszystkim klatkę dla psów w tylnej części kabiny, radiostację, policyjne „koguty”, a także odpowiednie malowanie. Samochody rozpoczęły służbę w 1998 roku w kolumnach w Cieszynie oraz w Nowym Sączu. Jed-



Rodzina w komplecie, czyli *Seat Marbella*, Fiat Panda 4x4 po restylingu oraz Fiat Panda 45 CL.

na z nich zakończyła służbę w 2004 roku i została sprzedana na przetargu. Losy drugiej nie są znane.

Pandy pasjonatów

Prezentowana na zdjęciach czerwona Panda to egzemplarz należący do Michała A. Duszaka. Jest to wersja 45 CL wyprodukowana w 1985 roku. Służył Michałowi jako samochód codziennego użytku od trzech lat. W tym czasie przeszła (dwukrotnie z powodu fuszerek) kompletny remont blacharsko-lakierniczy.

Wrażenia z jazdy Pandą 45 są bardzo przyjemne. Ten lekki (ok. 700 kg), napędzany 45-konnym silnikiem samochód całkiem dziarsko przyspiesza, a widoczność z miejsca kierowcy jest doskonała we wszystkich kierunkach, co sprawia, że Panda do dziś świetnie sprawdza się w warunkach miejskich.

Szybsza jazda Pandą jest bardzo emocjonująca. Na szybko pokonywanych wirażach nadwozie przechyla się, a cienkie i wysokie opony (seryjnie 135/80 R13) silnie się podwijają, sprawiając wrażenie, jakby za chwilę miały rozstać się z felgami. Pomimo tego Panda zachowuje się przewidywalnie. Wyraźna tendencja do podsterowności jest łatwa do skorygowania przez ujęcie pedału gazu. Reasumując – przejazd sekwencji zakrętów tym autkiem potrafi dać radość – może nieco innego typu niż w sportowej Alfie Romeo, ale na twarzy kierowcy z pewnością pojawi się uśmiech.

Dalsze podróże Pandą są doskonałą przygodą. Prezentowany egzemplarz pokonał wiele kilometrów podczas organizowanych przez środowisko miłośników modelu wypraw do Rumunii i Serbii, czy na I Międzynarodowy Puchar Fiata Pandy w Niemczech. Nie należy się jednak nastawiać na szybkie pokonywanie tras – szum powietrza opływającego nadwozie jest na tyle uciążliwy, że optymalne są raczej prędkości poniżej 100 km/h. Jak skwitował to sam właściciel: ...*jak się w ciepły dzień uchyli fletnerki, puści do-*



Panda 4x4 (z lewej) charakteryzuje się nieco większym prześwitem.

brego rocka z epoki z kaseciaka, to można daleko dojechać.

Granatowa Panda na zdjęciach to odmiana 4x4 z silnikiem 1.1 FIRE należąca do Zbyszka Sztajnykiera. Egzemplarz ten wyprodukowano w 1997 roku i jest to jeden z radiowozów, o których wspomniano wcześniej. Zbyszek wszedł w jej posiadanie w 2005 roku. Samochód nie był w najlepszym stanie. Konieczny był remont blacharski, a wnętrze w wielu miejscach nosiło ślady psich zębów. Po zakupie Panda trafiła od razu do blacharza i lakiernika, a całą tapicerkę wymieniono.

Panda 4x4 zapewnia nieco odmienne wrażenia z jazdy niż przednionapędówka. Pierwszą rzucającą się w oczy różnicą jest inaczej rozwiązana, pięciobiegowa skrzynia biegów. W normalnych warunkach wykorzystuje się biegi od 2 do 5 (rusza się z „dwójki”), które są zestopniowane podobnie jak biegi 1-4 w skrzyni czterobiegowej. Bieg pierwszy, ze względu na swoje przełożenie, wykorzystywany jest głównie w terenie.

Po ruszeniu z miejsca, do uszu pasażerów dobiega hałas pracującego wału napędowego. Co ciekawe, jest on słyszalny także podczas jazdy z odłączonym napędem tylnej osi. Wynika to z faktu, że w rozwiązaniu tym nie zastosowano sprzęgielek, przez co nawet przy wykorzystaniu jedynie trybu 2WD wał jest napędzany przez tylne koła.

W terenie lekka Panda 4x4 sprawuje się bardzo dzielnie. Z włączonym napędem na cztery koła, przy użyciu terenowego pierwszego biegu sprawnie pokonuje nawet śliskie i strome podjazdy. Należy jednak pamiętać, że nie mamy tutaj do dyspozycji blokad dyferencjałów i w przypadku zakopania się w błocie, nie obędzie się bez pomocy z zewnątrz. Również podczas jazdy drogami o głębokich koleinach trzeba brać pod uwagę fakt, że prześwit Fiata ustępuje znacznie rasowym terenówkom i uważać, aby nie zawiesić Pandy „na brzuchu”.

W codziennej eksploatacji na drogach utwardzonych we znaki daje się znacznie twardsze niż w zwykłej Pandzie zawieszenie. Również

osiągi i zużycie paliwa wypadają mniej korzystnie ze względu na większą masę i większe opory toczenia. Zaletą jest natomiast mniejszy promień skrętu niż w przednionapędówce.

Największym dotychczasowym osiągnięciem Pandy Zbyszka w „cywilnym” życiu było prowadzenie w 2008 roku klubowej wyprawy „Dookoła Polski Pandami – bocznymi drogami”.

Nuova Panda

Kanciasta Panda I należy już do historii. Fiat nie pozwolił jednak, aby nazwa odeszła w zapomnienie i nadał to imię nowemu modelowi, produkowanemu od 2003 roku w tyskich zakładach Fiat Auto Poland. Nowa Panda niewiele ma wspólnego ze swoją poprzedniczką, ale kontynuuje jej tradycje popularnego, praktycznego i niedrogoego samochodu, który doskonale sprawdza się zarówno w warunkach miejskich, jak i podczas niedalekich podróży. Wkrótce poznamy następcę obecnego modelu, a w oczekiwaniu na niego życzymy Fiatowi, aby powtórzył sukces swoich poprzedników i w przyszłości stał się modelem równie kultowym, jak ten zaprojektowany przez Giugiaro.

Podziękowania dla członków Fanklubu Fiata Pandy (www.fiatpanda-klub.pl) za pomoc w przygotowaniu artykułu. ■

