



Kje si, Miki?

Massimo Biasion je legenda zaradi časov, ko je z Lanciami zmagoval na relijih, ko so želeli zmagovati drugi, pa ni in ni šlo. Miki je nedavno sedel tudi za volan Pande Cross, malce pre-delane seveda, in jo pognal proti cilju v Dakarju.

Saj se še spomnите: tale Panda bi se morala po načrtu imenovati Gingo, pa se ne, ker se je Renault pritožil, češ da je preveč podobno imenu Twingo. Sreča! Čeprav povsem na začetku sicer ni bilo videti, da bo primerno nasledila tisto 'norokisto', kot so ji ljubkovalno rekli Nemci, je zdaj jasno, da je bila bojazen odveč.

Takšna, kot jo vidite na fotografijah, je še posebej prikupna. Ker je majhna in ker je tako

spretno nadgrajena z bolj ali manj potrebnimi terenskimi elementi. Takšno bi marsikdo imel kar tako, tudi če je nikoli ne zapelje z asfalta. Kar je tudi tehnično razumljivo: okretnejšega (bistvena razlika je že do Punta!!), poskočnejšega in v vseh pogojih obvladljivega avtomobil(čka) v tem trenutku na našem trgu ni, še posebej če je v njej ta mali, a popolnoma spodobno zmogljiv turbodizel.

Majhnost seveda terja svoj davek: v njej so

le štirje sedeži in zelo malo prostora (posebej širine) na njih, majhna je posoda za gorivo, majhen (a povsem odrasel) je motor, malo je odlagalnih mest in majhni (čeprav po nepotrebniem) sta zunanjji ogledali. Si pa skoraj ne morete misliti, kako lahko obvladuje mesta in parkirišča, če že dolgo niste sedeli v tako majhnem avtomobilu.

Znotraj, razen po na otip bolj grobem (trpežnem?) materialu, ki je lahko neprrijeten (poleti) za golo kožo, ni videti, da bi hotela biti terenec. Še vedno se v njej (pre)visoko sedi (strop hitro postane preblizu), bočnega oprijema je zelo malo, enaki kot v drugih Pandah so tudi merilniki skupaj z bogatim (a še vedno enosmernim) potovalnim računalnikom, oblika notranjosti in oprema, ki jo dobite serijsko ali zanje doplačate. Manjka merilnik zunanjem tem-



kratka) in zdi se, da tudi z mučenjem do 5.000 vrtljajev (v prvih štirih prestavah!) v minuti nima posebnih težav. Ampak ko gre za zmogljivosti, je povsem dovolj, da pretikate pri 4.500 vrtljajih v minuti, pa se na pospešku to ne bo poznalo, saj vrtljaji spet padejo v navorsko (dizel) dovolj bogato območje. V zadnji, peti prestavi gre pri 2.500 vrtljajih okrog 100, pri 3.000 120, pri 3.500 140 in pri 4.000 okrog 160 kilometrov na uro, kar je tudi največja hitrost. To pomeni, da potovati z njo ne bo mogoče prav hitro, vseeno pa ne bo nadležno, saj se trušč tudi pri največji hitnosti ne dvigne na neprijetno raven.

Dobro, takšna Panda je res terenec v nekoliščem pomenu besede, ampak bistveno bolj kot marsikateri zlikani in na široko obutti 'terenec', ki s svojim videzom in velikostjo to obljudbla. Povišana oddaljenost od tal, dober štirikolesni pogon in ozke gume te Pande so skoraj čarodejni: Cross se ustavi šele, ko je klanec prestrm za motor, ko nasede s trebuhom ali ko vozniku srce ne da, da bi jo pognal prek kamenja ali blata. Takšna se zdi kot igračka: zaradi majhnosti in prikupnosti, pa tudi zato, ker si mirno lahko utrgate čas in se zapeljete po brezpotjih. Ali le za kakšno urico krožite po vrhniškem tankovskem poligonu.

Miki je z njo prišel le do četrte etape Dakarja. Nič hudega; Cross zato ni nič manj primeren za tisto, čemur je v osnovi namenjen. ■



perature, zadaj je zložljivo le naslonjalo klopi, v usnje oblečen volanski obroč je le višinsko nastavljiv in opozorilnik ve, katera vrata so (ko so) odprta. In spretna črna rumena barvna kombinacija se zdi prav posrečena.

Sodoben motorček je poskočen, Panda z njim klub štirikolesnemu pogonu zlahka in hitro speljuje (čeprav je res, da je prva prestava dokaj

»Cross se ustavi šele, ko je klanec prestrm za motor, ko nasede s trebuhom ali ko vozniku srce ne da, da bi jo pognal prek kamenja ali blata.«



Fiat Panda 4x4 1.3 16V Multijet Cross

Cena osnovnega modela: 15.590 EUR
Cena testnega vozila: 16.003 EUR

NAŠE MERITVE

(T=10 °C / pr=1017 mbar / rel. vl.: 55 % / Stanje km števca: 1589 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	16,5 s
402 m z mesta:	20,0 s [107 km/h]
1000 m z mesta:	37,6 s [131 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV):	12,2 s
80-120 km/h (V):	23,0 s

NAJVEČJA HITROST

150 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 40,5 m [AM meja 45 m]

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 8,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1.248 cm³ - največja moč 51 kW (69 KM) pri 4.000/min - največji navor 145 Nm pri 1.500/min.

Prenos moći: samodejno vklapljeni štirikolesni pogon (viskozna sklopka) - 5-stopnjeni ročni menjalnik - gume 175/65 R 15 T (Continental 4x4 Wintercontact).

Mase: prazno vozilo 1.090 kg - dovoljena skupna masa 1.535 kg.
Mere: dolžina 3.581 mm - širina 1.611 mm - višina 1.643 mm - prtljažnik 200-855 l - posoda za gorivo 30 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h 18,0 s - poraba goriva (ECE) 7,0/4,4/5,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ okretnost, lahkotnost vožnje, poskočnost
- ▲ notranja barvna kombinacija
- ▲ motor, menjalnik
- ▲ pokrov posode za gorivo brez ključa

- ▼ visoko sedenje, malo notranje širine
- ▼ majhni zunanjji ogledali
- ▼ grob material sedežev
- ▼ enosmeren potovalni računalnik

Končna ocena

Čeprav majhna, je vsestransko uporabna: za mesto, za odkrivanja poti in stranpoti ali le za igranje po brezpotjih. Z malo odrekanja pa se lahko odpravite tudi na dopust - saj se še spomnите življenja v Fičku ...