



Szemöldökemelgető modellként robbant be a köztudatba az apró és kocka **Fiat**. A '80-as évek szögletes világának egyik ékköve volt az olcsó és könnyen fenntartható

Panda

. Nemcsak szülőhazájában, hanem egész Európában, sőt a Közel-Kelet és Dél-Amerika egyes országaiban is sikerült meggyőzni a praktikumra, robusztus kialakításra és filléres fenntartásra éhes közönséget.

A spártai belső, a pofonegyszerű mechanika és logikus megoldások mind arra a korra emlékeztetnek, amikor még a gépkocsikat nem öt évre, hanem akár generációk kiszolgálására tervezték.

Legkedveltebb és legfurfangosabb kivitele,

amelyet a kis öszvér becenévvel is illettek, a magasított, négy kerék meghajtású típus. Kis tengelytávja és egyszerű, de annál hatékonyabb összkerék meghajtása olyan helyekre vitte el a kalandvágyó tulajokat, amelyekre eddig csak a Suzuki Samuraj, Jimmy, esetleg német és brit terepjárók. **Szépséghibája a lepkepurc erejű, négy hengeres benzinmotor volt**, az egyetlen alkatrész, amely cserbenhagyta a kis terepjáró kompaktot.



2012. szeptember 6. csütörtök, 15:52. A Fiat új miniterepjáróját, a Panda 4x4-et, az olaszországi Párizsban mutatja be. A Panda 4x4 egy olyan miniterepjáró, amely a városi közutakon és a terepen egyaránt használható. A Panda 4x4 a Fiat Panda 4x4-es kivitelének a legújabb generációját képviseli, amely a városi közutakon és a terepen egyaránt használható. A Panda 4x4 a Fiat Panda 4x4-es kivitelének a legújabb generációját képviseli, amely a városi közutakon és a terepen egyaránt használható.

Bár a gyári képgalérián díszelgő modell békazöld, sikerült parádésan felvonultatni az olasz formaterv tüzes világát. Félreértés ne essék, ez nem egy Ferrari, csak éppen az a cég gyártja, amelynek a tulajdonában számos izgalmas olasz márka van. Igazi, kicsit kétéltűre emlékeztető pofája van, de legalább nem németesen konzervatív vagy japánosan hajmeresztő.

Próbáltak visszanyúlni a gyökerekhez és visszahozni az ősi kockadizájnt, de a XXI. század divatjához igazodva, enyhén lekerekítve. Sőt **az olaszok azt állítják, hogy feltalálták a spanyolviaszt, azaz a gömbölyű négyzetet, kockát**. Ez a stíluselem követi végig a kasztni teljes egészét. Mindenütt megtalálható, sőt a beltérben parádésan vonul fel a kerekített négyzet.



Természetesen ez az alap Panda formavilágáról is elmondható, de a 4x4-es kivitel még pofásabb. A teljes fémruhát vaskos, matt, fekete műanyagagelemek burkolják, PVC pajzsként védelmezik az értékes, fényezett kasztnit. Persze az álurbán dzsungelharcos is beköszön az

első spojler alján. Ha gyönyörűnek nem is mondható, legalább hasznos lehet az orrész védő és burkoló, fémszínűre fújt műanyag.

Egyébként pofás az összkép, sokkal autósabb hatása van, mint az előző modell békaszerű arculatának. Oldalról büszkén, vastag koptatócsíkon hirdeti a meghajtási rendszert. Szépen látszik, hogy magasabb a kasztni, mint az alapmodellnél. Ebben sokat segít a Pandához képest nagy átmérőjű alufelni is.

Oldalról nem nagy durranás, tipikusan olasz kisautós az utóíze. A farrész a leghagyományosabb. Hátul fémhatású áldiffuzor, rejtett kipufogó, enyhén kikandikálnak a hátsó felfüggesztés elemei. A terepképességek javítása érdekében olyan helyekre is kerültek műanyag védőelemek, amelyeket csak a gép alá feküdve vehetünk észre, de szorult helyzetben nagy hasznunkra válhat.

A többszínű beltér is nagyon hangulatos. Fiatalos, vidám és dizájnos a középkonzol. Keveredik a zöld, a bézs és az olcsó, de annál nagyobb mennyiségben felhasznált szürke műanyag. Puccos és aranyos a gömbölyített kocka ízű beltér,

feldobja a szürke hétköznappal küszködő pilótákat.

Vége örökre a süllyesztőbe kerül a hol nyolc, hol 16 szelepes, 1,2-es őskövület. A régi négyhengeres szívómotor a mezei Pandában még épphogy elég volt, de a négyszer néggyel, nagyobb önsúllyal és más áttételezésű váltóval már nemigen birkózott meg az aggregát.

Szerencsére hallgat a vásárlói véleményekre a Fiat, és ha csak leheletnyivel is, de izmosabb erőforrásokat épített a Panda orrába. Újoncként egy gázolajos erőforrás is tiszteletét teszi, mégpedig a remek 1,3-as multijet II. A maga 75 pacijával nem egy erőbajnok, de legalább alacsony a fogyasztása, illetve az sem elhanyagolható, hogy alacsony fordulaton jön az egészséges forgatónyomaték.



...és a terepöszvért szabadítja a közutakra a Fiat. A cég szerint a jármű 150 km/h-ig gyorsulhat, a 0-100 km/h-ig 15 másodperc alatt.