



Az olasz örömautózás több évtizedes tradícióra tekint vissza. Legyen szó kisméretű átlagtermékről, vagy a gyerekszobák falain díszelgő álomautókról, a talján vérmérséklet és a sportos gének mindegyik fémház benzin- és elektron töltötte ereiben ott vannak.

Kis büdzsével és átlagemberként persze ne álmodjunk Ferrari-ról, Lamborghini-ról, ha szorít a nadrágszíj, **orientálódjunk inkább az elérhető márkák felé.** Az elérhetőbb sportosság valahol az Alfa Romeo környékén indul, eleganciával fűszerezve pedig a Lancia terméki tetszelegnek a dílerek autóparkjaiban.

Az említett márkák, az Audi-hoz tartozó Lambón kívül, mind a Fiat mamutvállalat érdekköréből valók, amelynek volt annyi pofája, hogy nemrég még a GM tulajdonában lévő német büszkeségérét, az Opelért is mert ajánlatot tenni.



Természetesen visszautasították, de a lényegen ez nem változtat: **az olaszok mostanában vásárolgató kedvükben vannak.**

Mellőzzük a történelmi update-et, a lényeg most a kommersz örömautózás életérzésén van. Fiat-ék, az igazi nagymárkákhoz hasonlóan, külön sportistállót tartanak a felhergelt, felpécizett

modelljeik kitenyésztésére.

Nagyot szúr a skorpió fullánkja, de az az elmúlt öt évben messziről elkerülte az átlagtípusokat az **Abarth**. A legnagyobb kasztnijú tuning termékük a **Punto** lett, a legkisebb pedig az 500-as **Fito**.

.

Valahogy megfélekeztek sokak nagy kedvencéről, az importált nevű **Pandáról**, amely mind alakja, mint aggregátja szempontjából messze áll a kis méregzsák divíziótól. Az olaszok becsületét ezúttal a németek akarják megmenteni és igazi dolce vita masinát faragnak a kínai-talján maciból. Előzetesnek csak annyit, hogy nem szabad elfelejteni, a

Novitec

Ferrarikat is tuningol.

Kasztni teszi a masinát

A tervezők nem spóroltak az PVC-vel a küllem felborzolásán. Az alap Panda aranyos, kedves, bohókás, és nagyon nőies. A felsoroltak mind nagyon jó tulajdonságnak számítanak, de tuning alapnak talán a legrosszabb felhozatal. Esztétikai beavatkozás kellett a küllem átszabásához és a műtét elég alapos volt.



Az első spojlert merész szoknyával, azaz koptatóval dobták meg, így megnyújtva a medve pofacsontjait. A világító elemek a régiek, az összkép nagyon gyári, mégis sokkal sportosabb. Oldalnézetből a dögös szoknya és a 17 colos sokküllős felni garnitúra dobja fel a képet. A sportosabb úttartás érdekében 35 mm-es sport rugó szett áll a szűkösebb költségvetésű kliensek számára.

Akinek vastagabb a bankszámlája, annak **30 és 80 mm között állítható teljes sport futómű áll a rendelkezésére.** Nem mérik olcsón a portékát:

a Panda alatt óriáspapucsnak tűnő 17 colos kerekek 1106 euróba kerülnek. Hiába, a matt villogásért fizetni is kell.



Hátulról még drámaibb a helyzet. A méretes csomagtér ajtó tetejére magabiztos szárny került és a szoknya alól ízléses, króm végű, dupla kidörrencs kandikál ki. A kipufogó rendszerre kivételesen nem igaz az „all show, no go” örök igazság. A rozsdamentes acél dob, a 90-es végződésekkel 251 euró, de legalább **szépen szól és a TwinAir motorok lélegeztetését is elősegíti.**

A beltér marad a régi, jól megszokott Pandás, ami ebben az esetben egy kifejezetten jó dolog. Fiatalos, modern és nagyon színes a vezetőfülke. Akinek ez nem válik ínyére, bátran válogathat a Novitec gyári kiegészítők kínálatából. Kicsit aftermarket íze lesz, de ízlések és tuning autók.

Több kakaót ígérnek a varázsdobozok

Nagy mestere a motor tuningnak a német cég. Még a végsőkig tökéletesített Ferrarikból is képesek plusz pacikat előcsalogatni, így nem meglepő, hogy a környezetvédelmi és felhasználói normák miatt gyárilag butított aggregátokat még könnyebben felhergelik.

A mesterségesen lélegeztetett, kéthengeres, kilenc deci varrógép motorból, tuningbox segítségével, **a gyári 85 ló helyett 99-et izzasztottak ki**, így a mini olasz harcos 10,1 másodperc alatt tudja le a százas sprintet és a csúcsebesség is 188-ra nőtt. Nem sportautós értékek, sőt inkább megmosolyogtató számadatok, de az átlagember örömforrásának pontosan elégséges.

