



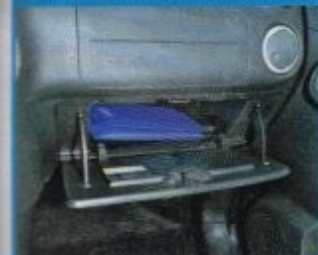
Kanapa nie jest dzielona, co ogranicza możliwości aranżacji przestrzeni. Po złożeniu kanapy bagażnik ma 780 l.

Kufer ma taką samą objętość, jak w przednionapędowej wersji Pandy – 200 l.

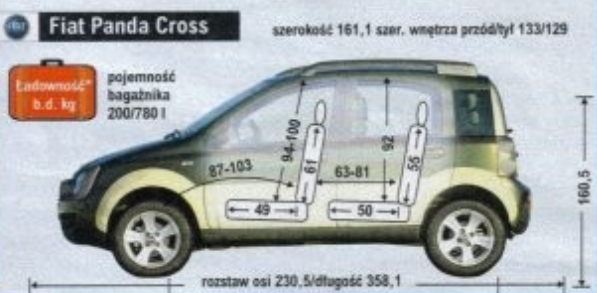


Praktyczne spryskiwacze reflektorów to wyposażenie standardowe.

Dobrze, że relingi dachowe dostępne są w standardzie, ale ich użyteczność ogranicza niewielka powierzchnia dachu.



Schówek mieści instrukcję obsługi, ale niewiele więcej.



180 Nm (o 35 Nm więcej niż Pandzie przednionapędowej z tym samym silnikiem) dostępnych od 1750 obr./min.

Podczas jazdy miejskimi arteriami motor spisuje się wystarczająco dobrze. Co prawda przyspieszenie rzędu 18 s do 100 km/h pozostawia wiele do życzenia, ale w ruchu miejskim jest akceptowalne. Wyższa pozycja za kierownicą zapewnia dobrą widoczność i lepsze samopoczucie kierowcy podczas przemieszczania się między innymi samochodami. Przeszkadzać (także w terenie) mogą zbyt małe lusterka boczne.

Wysoki przeswit dodaje pewności przy przejeżdżaniu nad wystającymi studzienkami kanalizacyjnymi i przy wjeżdżaniu na wysokie krawężniki. Parkowanie ułatwia elektryczne wspomaganie układu kierowniczego, ale utrudnia największa spośród dostępnych Pand średnica zawracania – 10,5 m.

Optymalną prędkością dla „niedźwiadka” jest 80-90 km/h. Po przekroczeniu

DANE TECHNICZNE	
prędkość maks.	150 km/h
0-100 km/h	18 s
zużycie paliwa	7/4,4/5,3
silnik	turbodiesel
pojemność	1248 cm
cyliny/zawory	R4/16
układ	poprzecznie
zasilanie	common rail
moc maks.	70 KM/4000
maks. moment obr.	180 Nm/1750
napęd	4x4
skrzynia biegów	man. 5-bieg
zawieszenie przód	MacPherson
zawieszenie tył	niezależne
hamulce przód/tył	tw/t
masa własna	1150 kg
poj. bagażnika	200/780 l
opony	175/65 R15

„setki” hałas w kabinie staje się zbyt duży. Warto zwrócić uwagę na zachowanie Fiata na zakrętach. Auto ma dość wysoko ustawiony środek ciężkości, co jest przyczyną podsterowności, ale tę negatywną cechę skorygowały zmiany w tylnym zawieszeniu. Zamiast tradycyjnej dla przednionapędowej odmiany belki skrętnej zastosowano w Crossie niezależne zawieszenie z wahaczem wleczonym.

WYPOSAŻENIE/CENY	
ABS	●
airbag kier./pas.	●/●
airbagi boczne	●
kurtyny	○(2000)
klimatyzacja	●
el. szyby p./t.	●/–
el. lusterka	●
radio CD i MP3	●
spr. reflektorów	●
wspom. kier.	●
felgi aluminiowe	●
lakier met.	○(1300)
<b>cena (zł)</b>	<b>62 290</b>
EKSPLOATACJA	
w sprzedaży od	2007 r.
gwarancja mech.	2 lata
przebiegi	co 20 000 km

Fiat Panda Cross dostępny jest tylko w tylko jednej (opisywanej) wersji silnikowej. Oprócz napędu 4x4, który pozwala na odważne zabawy w terenie, w skład wyposażenia standardowego wchodzi m.in. manualna klimatyzacja, radio z CD i MP3 i aluminiowe felgi. To wszystko dostajemy za kwotę 62 290 zł. Cena jest dość wysoka, ale dobra zabawa nie kosztuje mało.

TEKST: T. KORNIEJEW, ZDJĘCIA: R. BRYKAŁA



Dominik Stokłosa – kierowca wyprawy Autopodróźników dookoła Afryki – wraz z Jolantą Czupik w tym roku przejechali niewielkim Fiatem Pandą Cross trasę wokół Czarnego Łądu.

## Grunt to zabawa!

Dominik Stokłosa i Jolanta Czupik Fiatem Pandą Cross przejechali trasę dookoła Afryki, pokonując łącznie 60 tys. km. Mieli więc dobrą okazję, by poznać możliwości tego niewielkiego autka. – Zalety Pandy to duża zwrotność oraz bardzo krótkie zwisy nadwozia. Dzięki temu auto ma bardzo duże kąty natarcia, pozwalające na pokonywanie sporych przeszkód – mówi Dominik Stokłosa. – Napęd także na tylne koła przenoszony jest za pośrednictwem wiskotycznego sprzęgła, które bez zarzutu spisuje się w błocie czy na szutrowych trasach. Na piachu, niestety, w niczym nie pomagało. Aby dotrzeć napęd tylnych kół, trzeba było przednie wprowadzić w poślizg, a wówczas samochód był już po osie zakopany w piachu. Wtedy pozostawały saperka oraz pomoc Joli, która dzielnie wypychała nasz pojazd z wydm. Jedną z zalet Pandy jest jej wykonanie. Po 60 tys. km nie mieliśmy żadnych poważnych kłopotów technicznych. Największą naprawą Pandy była wymiana „utopionego” przez nas rozrusznika. Wprawdzie w Kapsztadzie zmieniliśmy sprężyny i amortyzatory tylnego zawieszenia, ale auto było wciąż nadmiernie obciążone. Właśnie

dlatego nie udało nam się uniknąć problemu z rozrusznikiem. Cieszyłem się również ze skromnego apetytu na paliwo. Średnio wyszło 6,4 l/100 km, przy czym np. Angole przejeżdżaliśmy tylko na drugim i trzecim biegu. Denerwujące okazały się zbyt mała pojemność zbiornika paliwa (30 l) i nieco za krótka skrzynia biegów. W terenie to pomagało, ale przeszkadzało na szybszych odcinkach. Pandę świetnie prowadziło mi się na szutrowych trasach. To prawdziwy żywioł tego samochodu. Afrykańskie szlaki też nie były mu straszne i dzięki Pandzie odbyliśmy z Jolą wspaniałą wyprawę.

