

Fiat Panda Model Year 2007

Mocne strony bestsellerowego modelu

Dwie absolutne nowości

Panda 100 HP synonim mocy

“Panda Panda”: dwa typy energii, jeden ruch

Maksimum swobody w wersjach 4x4

Panda Alessi uosobieniem “Made in Italy”

Panda Rally dla mistrzów jutra

Rodzina prototypów na bazie Pandy

Mocne strony bestsellerowego modelu

Model Panda nie jest zwykłym superkompaktowym samochodem z segmentu A, lecz prawdziwą „platformą”, na bazie której Fiat tworzy całą rodzinę aut, stosując technologię i detale, typowe dla pojazdów wyższej kategorii. Dzisiaj przyszła kolej na nową gamę oznaczoną MY 2007 (Model Roku 2007) i dwie niezwykle ciekawe nowości, które wzbogacają rodzinę: Panda 100 HP i “Panda Panda” (ta druga jeszcze niedostępna w Polsce).

Nowa gama wprowadza cztery innowacyjne kolory nadwozia: Błękit Settimo Cielo (Surf Azure), Pomarańcz Egocentrico (Samba Orange), Granat Magnetico (New Orleans Blue) i Beż Spumeggiante (Cumbia Beige). Należy podkreślić, że dla modelu Panda kolor od zawsze był nie tylko kwestią estetyczną, lecz integralną częścią filozofii wyrobu, którego konstrukcję oparto na takich elementach jak: osobowość, fantazja i styl. Niezmieniona pozostaje oryginalna i dynamiczna linia, przypominająca mały SUV, tak bardzo ceniona przez klientów na całym świecie. Panda Model Year 2007 uzupełnia ją o ciemnoszarą deskę rozdzielczą i nowe wnętrza, wyróżniające się premierowymi kolorami i tkaninami: całość podkreśla „autentyczność” wrażenia wysokiej jakości, jaką emanuje model już na pierwszy rzut oka.

A zatem Panda Model Year 2007 posiada bogatą osobowość, jest solidna i piękna i reprezentuje wartości, właściwe dla Marki. Jest to zasługa projektu, na bazie którego powstał samochód o małych gabarytach zewnętrznych, mimo to gwarantujący komfort, do którego przyzwyczały nas już większe samochody. Zużywa mało paliwa, ale jednocześnie dynamiczność. Zapewnia zawsze relaksującą podróż swoim pasażerom, jest bowiem idealny w miejskim ruchu, a też doskonały na dłuższych trasach. Wszystkie te cechy czynią z Pandy Model Year 2007 „mały-wielki” samochód, który oprócz tego charakteryzuje się bardzo korzystnym stosunkiem jakości do ceny, dzięki kombinacji wyposażenia, kosztów eksploatacji i niewielkiej utracie wartości na rynku wtórnym. To między innymi zasługa awangardowego wyposażenia oraz wyrafinowanych rozwiązań technologicznych. Poza tym, liczne urządzenia zostały wprowadzone po raz pierwszy w tym przedziale rynku właśnie w modelu Panda: to na przykład pierwszy samochód w segmencie, który wyposażono w rewolucyjny silnik 1.3 16v Multijet o mocy 70 KM, skomputeryzowaną skrzynię sekwencyjną (Dualogic), wyrafinowany system ESP, urządzenie DPF (dostępne już niebawem w Polsce) oraz innowacyjny system stałego napędu integralnego z dwoma mechanizmami różnicowymi i sprzęgłem lepkościowym.

Podsumowując, wraz z rodziną Panda kończy się era masowej produkcji również wśród samochodów superkompaktowych.

Innowacyjne wzornictwo, zaawansowana technologia dostępna dla wszystkich, inteligentne rozwiązania, które ułatwiają i poprawiają jakość przebywania w samochodzie. Dzięki tym zwycięskim zaletom model ten od chwili wprowadzenia na rynek, szybko wspinał się w klasyfikacji segmentu A, dochodząc do pierwszego miejsca nie tylko we włoskim rankingu „Top Ten”, ale i w całej Europie. To nie wszystko - różne wersje Pandy przeznaczone głównie na rynki europejskie, sprzedawane są również w krajach takich jak Malezja, Tajwan lub Martynika. Mówiąc dokładniej, od premiery rynkowej do dzisiaj w Europie sprzedano ponad 650.000 sztuk modeli tego samochodu (z napędem przednim i integralnym). Wynik ten czyni z Pandy najlepiej sprzedający się model w swoim przedziale rynku. Jeśli uwzględnimy tylko 2005 rok, Fiat Panda osiągnął w Europie udział rzędu 32% w segmencie aut superkompaktowych, ze sprzedażą na poziomie 200.000 sztuk (we Włoszech przekracza udział 45% w segmencie A, ze sprzedażą ponad 130.000 sztuk). Jeśli chodzi o mix sprzedaży w Europie, w 2005 roku przeważało wyposażenie Dynamic (39,5% z silnikiem 1.2 Fire i 11% z silnikiem 1.3 Multijet), za nim plasuje się Active (22%) i bogata wersja Emotion (9% z silnikiem benzynowym i 5% wersja Diesel) – wersja ostatnia nie jest dostępna w Polsce. Pokazuje to, że klienci w Europie są nastawieni na najbogatsze wersje wyposażenia, doceniając korzystną proporcję między ich zawartością i ceną. Wśród wersji 4x4 najwięcej chętnych zyskuje najlepiej wyposażona wersja (1.2 4x4 Climbing), która stanowi prawie 13% ogólnej sprzedaży modelu. Terenowa Panda cieszy się największą popularnością wśród nabywców we Włoszech, ze sprzedażą 75.000 sztuk. Dane za rok 2006 potwierdzają ciągle zainteresowanie modelem Panda z udziałem prawie niezmiennym w stosunku do roku poprzedniego. Ponadto, doskonałe wyniki handlowe znajdują potwierdzenie w 18 nagrodach, przyznanych przez międzynarodową prasę branżową, wśród których znalazły się prestiżowe tytuły “Car of The Year 2004” i “Auto Europa 2004”.

Podsumowując, sukces wśród klientów i krytyków to przede wszystkim nagroda za nadzwyczajną zdolność „projektu Panda” do oferowania coraz nowszych wersji: od małej, „gotowej na wszystko” 4x4 po oryginalną wersję Alessi (nieдоступna na rynku polskim), sympatyczną Pandę Active i bogatą Pandę Emotion (nieдоступna na rynku polskim), od ekskluzywnej Pandy Cross i Pandy Monster (limitowana seria) po najnowsze Panda 100HP i “Panda Panda”. Ponadto należy wspomnieć o licznych autach studyjnych (concept car) stworzonych na jej bazie: oryginalnej Pandzie Jolly i Pandzie Luxury,

futurystycznej Pandzie Hydrogen i podróżnicze Pandzie Terramare. I wreszcie wraz z Pandą Rally młodzi kierowcy mogą spróbować swoich sił w drugiej edycji cieszącego się powodzeniem Fiat Panda Rally Cup 2006, który pomaga im rozpocząć karierę sportową.

Wysokiej jakości samochód, oparty na „solidnym” projekcie

„Solidny” projekt od samego początku miał tylko jeden cel: stworzyć samochód, który będzie mógł uczynić prawdziwy skok naprzód w klasie aut superkompaktowych i potwierdzić, że Fiat jest bezdyskusyjnie liderem w tej kategorii. W tym celu firma uruchomiła swoje najlepsze zasoby, skoncentrowała się na maksymalnej jakości i niezawodności w całym procesie rozwoju i produkcji wyrobu, a także nawiązała owocną współpracę z dostawcami zewnętrznymi.

Owoce tej pracy są innowacyjne rozwiązania, które model Panda wprowadza do swojego segmentu, czego przykładem jest redukcja komponentów tablicy przyrządów i większa wytrzymałość struktury belki deski rozdzielczej: oznacza to redukcję poziomu hałasu, a co za tym idzie wyraźnie cichsze wnętrze kabiny. Do komfortu jazdy przyczynia się bezdyskusyjnie również wytrzymałość skrętna nadwozia, która odgrywa również kluczową rolę, jeśli chodzi o bezpieczeństwo. Wartość odnotowana przez Pandę wynosi 70.500 daNm/radian: to wynik zasługujący na uwagę, gdyż plasuje się na szczycie kategorii, co znakomicie wpływa na stabilność samochodu i przyczepność do jezdni. Ponadto, ilość punktów zgrzewania nadwozia zwiększono o 7% w stosunku do poprzednich modeli, co zwiększa solidność pojazdu, która przekłada się również na jego dłuższą żywotność.

A zatem model Panda powstał z „solidnego” projektu, którego kluczowym założeniem była jakość. We wszystkich fazach rozwoju i produkcji samochodu stosowano bowiem najbardziej zaawansowane i innowacyjne metodologie niezawodności (FMEA, Robust Design). Ponadto, przeprowadzono najróżniejsze próby drogowe z 80 samochodami, przejeżdżając 1.600 tys. kilometrów. Zgromadzona w ten sposób olbrzymia ilość danych i doświadczeń powiększy know-how Fiata Auto oraz stworzy bazę wyjściową do realizacji następnych modeli.

Samochód jest montowany w Tychach, na południu Polski. Zakład, zorganizowany według zasad fabryki zintegrowanej, dysponuje awangardowymi technologiami, które gwarantują produktowi najwyższe standardy jakości i bezpieczeństwa, a na zakończenie cyklu życia samochodu, całkowite wykorzystanie materiałów, z których został wykonany.

Jakość i niezawodność nie wyraża się wyłącznie poprzez cyfry. Bardzo istotne są bowiem wrażenia, jakie odnosimy patrząc na wnętrze samochodu i dotykając go, a także obserwując detale, zasiadając w fotelach, chwytając koło kierownicy, szukając oczami schowków, oceniając przyjemność wnętrza i jakość tapicerki oraz wykończeń. Wszystko to określane jest jako „jakość postrzegana”.

Ocena, która wynika ze spostrzeżeń, to synteza tysiąca różnych właściwości: od formy przedmiotów po materiały, z których są wykonane, od pojedynczych kolorów po ich dopasowanie i wrażenia dotykowe. To bodźce, które w jednakowy sposób przyczyniają się do końcowej percepcji. Z tego powodu, projektując nową Pandę pracowano długo nad każdym detalem. Efekt to wnętrze o wysokiej jakości i zawartości, zdominowane przez kolorowe tapicerki, które zwiększają wrażenie dużej powierzchni; całość podkreślają ciemne odcienie przełączników i harmonijny design. Wszystko to wpływa na wrażenie olbrzymiego wyrafinowania i elegancji, czyli cech właściwych dla wyższego segmentu. Dowodem na to jest również deska rozdzielcza o karbowanej powierzchni, która gwarantuje bardziej regularne wykończenie i daje wrażenie większej okazałości. To zasługa specjalnej obróbki, uzyskanej za pomocą technologii laserowej, która tworzy na powierzchni mikrorowki, zmieniające kąt załamania światła i dające przyjemne w dotyku wrażenie. Ponadto, nowa Panda jako jedyny samochód w swojej kategorii, charakteryzuje się wnętrzem w 99% pokrytym tapicerką, czego można oczekiwać od modelu z wyższego przedziału rynku. Jasno widać zatem podstawowe założenie: uczynić wszystko, aby każdy element wnętrza miał przyjemny wygląd i był miły w dotyku. To założenie potwierdza konsekwencja w opracowaniu każdego szczegółu.

Dwie absolutne nowości

Dzisiaj na europejskim rynku debiutują najnowsze modele Panda 100 HP i „Panda Panda”. W Polsce na razie Panda 100HP wraz z Pandą Cross, natomiast „Panda Panda” zostanie wprowadzona w terminie późniejszym. Światowa prapremiera Pandy 100HP i „Pandy Panda” odbyła się na ostatnim Międzynarodowym Salonie w Paryżu. Wzbogacają one gamę 2007, gwarantując więcej sportowych wrażeń i większą troskę o środowisko.

Panda 100 HP synonim mocy

Model Panda nie przestaje zaskakiwać, czego dowodem jest pojawienie się jego prawdziwie sportowej wersji. Nazywa się „Panda 100 HP” i już z nazwy można

wywnioskować, że nie jest to zwykłe określenie estetyczne. Nowy samochód posiada premierowy silnik 1.4 16v, który rozwija moc 100 KM przy 6.000 obr/min i maksymalny moment obrotowy 131 Nm przy 4250 obr/min. Wyposażona w ten sposób Panda 100 HP osiąga prędkość maksymalną 185 km/h, przyspiesza od 0 do 100 km/h zaledwie w 9,5 sekundy i zużywa 6,5 l/100 km w cyklu mieszanym. To niezwykle interesujące cechy, które zadowolą młodego klienta, nieustannie poszukującego osiągów, a także oryginalności. Dlatego z zewnątrz Panda 100 HP to samochód o prawdziwie sportowym powołaniu, czego przykładem jest spojler i chromowana końcówka rury wydechowej, specjalne zderzaki ze sportową kratką (grill) i nowe obręcze kół ze stopu lekkiego 15". Ten sam „agresywny” rys odnajdziemy w kabinie, gdzie wyróżnia się pokryta skórą kierownica, nowe sportowe wnętrze i czarna deska rozdzielcza z chromowanymi wykończeniami.

Ponadto, do bogatego wyposażenia seryjnego wersji Emotion, z której się wywodzi, nowa Panda 100 HP dodaje przednie światła przeciwmgielne, tylne hamulce tarczowe, specjalne zawieszenia, opony 195/45-15", kierownicę pokrytą skórą, manualną skrzynię biegów z 6 przełoženiami, dzieloną kanapę i specjalny pakiet estetyczny. Oprócz tego, za pomocą przycisku Sport, znajdującego się na desce rozdzielczej, klient może wybrać sportowe ustawienie układu kierowniczego oraz szybkość reakcji na przyspieszenie, aby w pełni cieszyć się sportową jazdą na najwyższym poziomie.

I wreszcie, gama kolorów Pandy 100 HP składa się z pięciu odcieni: czerwony, czarny, biały, niebieski i szary (ostatnie dwa są premierowe).

Przy premierze dostępny będzie specjalny pakiet o nazwie „Demoniczny”, który jeszcze bardziej podkreśla sportowy charakter nowej wersji, dzięki bocznym chromowanym nakładkom (czerwone w przypadku białego nadwozia), czerwonym zaciskom hamulcowym, zewnętrznym lusterkom i obręczom kół 15" w kolorze Chrome Shadow.

Dane techniczne Pandy 100 HP

SILNIK

Ilość cylindrów, ustawienie	4, w rzędzie, poprzeczne przednie
Średnica x skok (mm)	72X84
Pojemność skokowa (cm ³)	1368
Stopień sprężania	11:1
Moc maksymalna:	HP-CEE (kW-CEE)

przy obr./min	100 HP (73,5 kW) przy 6000 rpm
Maksymalny moment obrotowy: przy obr./min	kgm-CEE (Nm-CEE) 128 Nm @ 4500 rpm
Rozrząd (napęd)	2ACT popychacze hydrauliczne
Zasilanie	MPI elektroniczne sekwencyjne fazowe
Zapłon	elektroniczny ze statycznym wyprzedzeniem, zintegrowany z wtryskiem

PRZEKŁADNIA

Napęd	przedni
Sprzęgło	elektrohydrauliczne sterowane elektronicznie
Skrzynia biegów:	
1 bieg	3,545:1
2 bieg	2,158:1
3 bieg	1,480:1
4 bieg	1,121:1
5 bieg	0,921:1
6 bieg	0,766:1
Wsteczny	3,818
Przełożenie redukcji końcowej	4,071:1

UKŁAD KIEROWNICZY

Typ zębatkowy z elektrycznym wspomaganie
Średnica skrętu (m) 10,4

HAMUCLE - T (tarczowe)

Przednie: mm	D 257x22 samowentylowane
Tylne: mm	D 240x11 pełne

ZAWIESZENIA

Przednie niezależne typu McPherson, z wahaczami

Tylne dolnymi poprzecznymi zamocowanymi do belki pomocniczej;
drażek stabilizacyjny połączony z amortyzatorem z kołami połączonymi mostem skrętnym

WYMIARY

Rozstaw osi (mm) 2299
Rozstaw kół* przód/tył (mm) 1378/1368
Długość/Szerokość/Wysokość* (mm) 3578/1606/1522-1560
Pojemność bagażnika VDA (dm³) 206/800

KOŁA

Opony 195/45 R15

Instalacja elektryczna (12v)

Pojemność akumulatora (Ah) 50

Alternator: prąd maksymalny (A) 70

Alternator dla wersji z Klimatyzacją: (A) 70

Masy - Pojemności

Ciężar samochodu gotowego do jazdy DIN (kg) 1050

Pojemność zbiornika paliwa (litry) 35

Obciążenie z kierowcą 390

Maksymalna masa przyczepy 800

(*) = Wyposażenie opcjonalne 185/55 R14 80T M+S z możliwością montażu łańcuchów

OSIĄGI

Prędkość maksymalna (km/h) 185

Przyspieszenie (s): 0 ÷ 100 km/h 9,5

(2 osoby + 20 kg) (s) 0 ÷ 1000 m 32

ZUŻYCIE PALIWA CEE (l/100km)

Według dyrektywy CE 1999/100

cykl miejski – pozamiejski – mieszany 8,7 - 5,3 - 6,5

CO2 (g/Km) 154

“Panda Panda”: dwie energie, jeden ruch

W troskę o ochronę środowiska, która stanowi dla Fiat Auto punkt wyjściowy podczas opracowywania modeli, wpisuje się również “Panda Panda”, która pojawi się wkrótce w sprzedaży.

Poszukując nieustannie innowacyjnych rozwiązań, Fiat uważa, że silniki napędzane metanem to dzisiaj najwłaściwsza z dostępnych decyzji, która pozwala rozwiązać problemy zanieczyszczenia w miastach. W istocie od ponad 10 lat jest światowym liderem w alternatywnych napędach benzynowo-metanowych i jest pierwszym producentem, który oferuje linię ekologiczną "Natural Power" z szeroką gamą samochodów przyjaznych dla środowiska.

Wraz z “Pandą Panda”, Fiat potwierdza swoją pozycję lidera w napędzie metanem i swoje ciągłe dążenie do poszukiwania rozwiązań, które łączą potrzeby klientów i większe poszanowanie środowiska. Samochody zasilane metanem redukują bowiem o około 23% więcej emisji CO2 w porównaniu do identycznych samochodów napędzanych benzyną i redukują praktycznie do zera emisje cząstek stałych (PM). Mówiąc dokładniej, tryb zasilania metanem notuje wartości 114g CO2/km wobec 146g CO2/km w przypadku zasilania benzyną (cykl mieszany).

Maksymalna swoboda dzięki wersjom 4x4

Prawdziwe auto terenowe, które w razie potrzeby gwarantuje jazdę bez żadnych ograniczeń. A jednocześnie zwinny samochód, który nonszalancko porusza się slalomem w miejskim ruchu. Oto w skrócie podwójna natura gamy Panda 4x4, która stawia sobie za cel zaskoczenie najbardziej wymagającego młodego klienta i która, od premiery do dzisiaj, osiągnęła sprzedaż 75.000 sztuk: to najlepiej sprzedające się auto terenowe we Włoszech.

Dzisiaj oferta składa się z wyposażenia: Panda 4x4 (wersja, która stawia przede wszystkim na praktyczne zastosowanie samochodu); Panda 4x4 Climbing (mała i elegancka „terenówka”, która potrafi pokonać każde warunki, posiada przy tym bardziej wyrafinowane wnętrze i linię nadwozia); i wreszcie, nowa Panda Cross, która dodaje gamie Pandy 4x4 tę odrobinę sportowego charakteru i elegancji stylu, który sprawia, że

jest to „samochód modny” i przeznaczony dla młodej i dynamicznej klienteli. Więcej szczegółów o tych modelach opisano w materiałach im poświęconych.

Panda Cross: wyjątkowy styl łączący sportowy charakter i elegancję

Dostępna wyłącznie z jednostką 1.3 16v Multijet o mocy 70 KM, Panda Cross emanuje świeżością i sympatią, a także solidnością i okazałością. Ponadto, gwarantuje przyjemność jazdy, emanuje energią i spełnia pragnienie podróżowania bez ograniczeń. Poza tym, nowa wersja charakteryzuje się stylem podobnym do aut terenowych o dużych gabarytach, posiadając przy tym wszystkie zalety, jakie może zapewnić tylko samochód kompaktowy.

Z jednej strony Panda Cross łączy zatem eleganckie elementy z cechami sportowymi, tworząc produkt o wyrazistej osobowości estetycznej: od relingów po boczne nakładki, olbrzymie światła i szerokie zderzaki. Z drugiej strony, nowy samochód wyróżnia się osiąganiami auta terenowego, właściwymi dla SUV (Sport Utility Vehicle). W istocie, nie ma takiej przeszkody, której nie pokona dzięki napędowi integralnemu, w który został wyposażony (system 4x4 wraz ze sprzęgłem lepkościowym) oraz z Locking Differential (wyposażenie typowe dla aut z wyższego segmentu, które gwarantuje optymalny rozkład siły napędowej na te koła, które mają największą przyczepność do podłoża). Więcej o Pandzie Cross można dowiedzieć się z poświęconemu jej materiałowi.

Ekskluzywna Panda Monster (wersja limitowana niedostępna w Polsce)

Wywodzi się z wersji 4x4 i jest przeznaczona dla młodych klientów, lubiących ekskluzywne przedmioty. Panda Monster to owoc współpracy między dwoma markami, które są wyrazem włoskiego stylu i doświadczenia w sektorze motoryzacji na skalę światową: Fiata i Ducati. Jest to seria specjalna, dostępna w limitowanej i numerowanej edycji (695 egzemplarzy), cechująca się wzornictwem zainspirowanym przez nowy motocykl Ducati Monster 695. Światowa prapremiera wersji miała miejsce w lutym na Motor Show w Paryżu.

Panda Monster jest wyposażona w błyskotliwy silnik 1.3 Multijet o mocy 70 KM i posiada bogate wyposażenie seryjne: automatyczną klimatyzację, system głośnomówiący Bluetooth, radio z odtwarzaczem Cd i plików MP3. Z zewnątrz nowy samochód wyróżnia się „agresywnym stylem” Ducati Monster, dzięki charakterystycznej czarnej kolorystyce i innym detalom stylistycznym w czarnym kolorze: od osłon po listwy, relingi dachowe, wlot powietrza, nakładki tylnych lamp i reflektorów. Oprócz tego boczne szyby drzwi tylnych,

tylna szyba i trzecia boczna szyba są przyciemniane. Kratka chłodnicy i nakładki zderzaków są w kolorze metalu, a przez agresywne felgi ze stopu lekkiego widać zaciski hamulców polakierowane na złoty kolor. Ten sam sportowy charakter odnajdziemy w środku samochodu - tapicerka została wykonana z czarnej skóry i Alcantary Starlight.

Mówiąc w skrócie Panda Monster to najdoskonalszy wyraz "Made in Italy", będący ekskluzywnym wyrobem, dla którego marka Fiat postanowiła zmienić tradycyjne reguły sprzedaży, o czym można poczytać na stronach internetowych www.pandamonster.fiat.it i www.pandamonster.fiat.com. Na tych stronach klienci mogą obejrzeć galerię fotografii, poznać właściwości techniczne samochodu i „zobaczyć go” w środku dzięki filmom i animacjom. W tym miejscu potencjalny klient wypełniając specjalny formularz może „zarezerwować” sobie wizytę w najbliższym salonie sprzedaży, gdzie uzyska więcej informacji. Każdy zainteresowany, z którym skontaktuje się dealer, może udać się do salonu i poznać wszystkie szczegóły na temat nowego samochodu oraz cenę w wersji z „kluczami do ręki” (same negocjacje są bowiem poufne).

Panda Alessi uosobieniem “Made in Italy” (wersja niedostępna w Polsce)

Wywodzi się z samochodu studyjnego, który zadebiutował na Salonie w Paryżu w 2004 roku. Nowa wersja Pandy to produkt, powstały ze współpracy dwóch słynnych na świecie marek, które przyczyniły się do rozwoju włoskiego wzornictwa przemysłowego. Fiat i Alessi stworzyły bowiem bardzo osobisty język formalny, który sprawia, że bez wahania rozpoznajemy ich dzieła wśród wielu innych produktów masowych. W tym sensie, Panda Alessi jest konkretnym przykładem tego, jak „produkt samochodowy” może być na nowo odczytany w świetle estetyki przez markę spoza sektora, podkreślając te cechy wyrazu, które od zawsze wyróżniają włoski design: innowację, styl i charakter. Nowa wersja Fiata Pandy, pokazuje zatem jak „dialog stylistyczny” między dwiema ważnymi markami przemysłowymi może prowadzić do nieoczekiwanych rezultatów o silnym efekcie emocjonalnym, pod warunkiem, że poszukiwania są prowadzone z najwyższym poszanowaniem dla tożsamości wyrobu.

Innowacyjna i posiadająca wyjątkowy styl Panda Alessi zachowuje bez zmian swoją silną osobowość, wprowadzając kilka estetycznych i barwnych przeróbek na przedniej masce, na listwach drzwi i na osłonach nadkoli. Ponadto, zmieniono kształt zderzaków, kołpaków i tylnej anteny. Mówiąc dokładniej, Panda Alessi wyróżnia się oryginalnymi

kołpakami o ekskluzywnym wzornictwie, na których znajduje się charakterystyczny „ludzik” Alessi, relingami dachowymi i białymi osłonami, a także możliwością „ubrania” nadwozia w trzy różne kolorystyki: pomarańczowy Narciso, zielony Tagliente i czarny Cattivo. Bardziej wyraźnego restylingu dokonano wewnątrz samochodu: zmieniono wzornictwo wskaźników, a także tkaniny i kolory siedzeń (pomarańczowe lub zielone). Całkowicie zmodyfikowano konsolę środkową, na której znajduje się oryginalny okrągły schowek (idealny np. na CD) i silikonowy uchwyt na telefon komórkowy. I wreszcie, nakładka przełączników klimatyzacji i gałka dźwigni zmiany biegów są w kolorze metalu. Podsumowując, Alessi, jedna z najslawniejszych marek włoskiego wzornictwa, podkreśliła wielofunkcyjność modelu, nie osłabiając przy tym jego osobowości.

Dostępna z niezawodnym silnikiem Fire o pojemności 1242 cm³ – który sprawdza się jako mistrz oszczędności, jeśli chodzi o zużycie paliwa, nie wpływając przy tym na osiągi – nowa wersja Alessi posiada w standardzie: ABS, elektryczne wspomaganie kierownicy Dualdrive, centralny zamek, dwie poduszki powietrzne z przodu, światła przeciwmgielne i tylne zagłówki. Do tego dochodzi: klimatyzacja, radio CD, elektryczne lusterka zewnętrzne, fotel kierowcy z regulacją wysokości, tylna kanapa dzielona 50/50, pilot i aktywna klamka w pokrywie bagażnika. Co więcej, Panda Alessi to pierwsza wersja w gamie, która wyposażona jest w standardzie w system głośnomówiący Bluetooth, gwarantujący maksymalne bezpieczeństwo jazdy we wszystkich warunkach. System umożliwia bowiem posiadaczowi telefonu komórkowego Bluetooth korzystanie z niego również w wtedy, gdy znajduje się on w kieszeni marynarki lub w torbie, automatycznie obniżając głośność radia (jeśli jest włączone) i wykorzystując głośniki sprzętu stereo, do wysłuchania głosu rozmówcy: to olbrzymia zaleta również z punktu widzenia bezpieczeństwa.

Panda Rally dla mistrzów jutra (wersja na rynek włoski)

Po olbrzymim sukcesie, odniesionym w pierwszej edycji, Fiat Panda Rally Cup 2006 ponownie podkreśla swoją niezwykle interesującą formułę, cenioną przede wszystkim przez młodych Włochów. W klasyfikacji końcowej za rok 2005, na pierwszych trzech miejscach uplasowali się kierowcy do 25 lat, którzy z zapałem walczyli o tytuł. Po 10 zawodach rozegranych w pierwszej edycji, mistrzem Fiat Panda Rally Cup został Gianni Barbati z Regionu Emilia z pięcioma zwycięstwami, za nim uplasował się Toskańczyk Diego Fornaciari (3 zwycięstwa) i Piemontczyk Ivan Paire (1 zwycięstwo).

Ogłoszony przez Fiat Auto, Fiat Panda Rally Cup 2006 przewiduje 10 spotkań wraz z nowością, jaką są zawody finałowe za granicą. Samochody dopuszczone do mistrzostw to Fiaty Panda 1.2 w wersji Grupy A Kit, wyposażone i prowadzone przez Team Supergara, który przyznaje kierowcom samochody w drodze losowania przed testami techniczno-sportowymi. Rozwiązanie to wypróbowano już w ubiegłym sezonie. Zagwarantowało ono takie same szanse każdemu zespołowi, biorącemu udział w wyścigach. Motto „niech wygra najlepszy” jest najlepszym sposobem na określenie Fiat Panda Rally Cup.

Zwinny samochód, przygotowany według specyfikacji Grupy A Kit, rozwija wartą uwagi moc 130 KM przy 7800 obrotach/min, którą można w pełni wykorzystać dzięki skrzyni biegów z sześcioma przełoženiami, poszerzonemu rozstawowi kół (ponad 60 mm), specjalnemu ustawieniu zawieszzeń oraz układowi hamulcowemu, wyposażonemu w cztery hamulce tarczowe (przednie wentylowane o średnicy 284 mm i tylne 240 mm). Przy wyższych osiąгах, czynnik bezpieczeństwa nie zszedł na drugi plan, dzięki skuteczności solidnego nadwozia wzmocnionego relingami roll-bar.

I wreszcie, by zachęcić młodych do rozpoczynania kariery sportowej z Fiat Panda Rally Cup, przygotowano fundusz nagród pieniężnych w wysokości 365.500 Euro, a także nagrodę w postaci Fiata Panda Abarth Kit Car, za pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej, dwa Fiaty Panda 4x4 Multijet za drugie miejsce w klasyfikacji generalnej i pierwsze w przedziale do 25 lat (Under 25) i dwa Fiaty Panda Multijet za trzecie miejsce w klasyfikacji generalnej i drugie w klasyfikacji Under 25. Oprócz generalnej klasyfikacji i Under 25, przewidziane są również nagrody specjalne w klasyfikacji Kobiet i Zespołów.

Rodzina prototypów na bazie Pandy

Niewiarygodna elastyczność modelu była bodźcem dla kreatywności projektantów i stylistów, którzy stworzyli niezliczone prototypy i show car na bazie Pandy: od sympatycznej wersji Jolly po nadzwyczajną Terramare, cenną Luxury i wyrafinowaną Hydrogen. Stanowią one najlepszy wyraz wielkiej osobowości samochodu, który prezentuje się jako znakomity obiekt do adaptacji, zachowujący przy tym w pełni ducha „Pandy”.

Lato sprowadza Pandę Jolly na drogi Capri

Po wąskich drogach magicznej wyspy Capri, tego lata jeździł wyjątkowy Fiat. Była to Panda Jolly, niecodzienny samochód zaprojektowany przez Centro Stile Fiat i

wykonany przez firmę Stola z grupy RGZ, firmy będącej liderem w produkcji show car i stylistycznych prototypów.

Panda Jolly była przeznaczona do roli auta pomocniczego: ten oryginalny samochód służył do przewozu na miejsce przeznaczenia wszystkich turystów - VIPów przyjeżdżających na Capri. Wyspa ta, zawieszona między morzem i niebem w Zatoce Neapolitańskiej, od wieków cieszy się renomą i zawsze stanowiła synonim turystyki z klasą i typowej włoskiej „pogody”, która stanowi idealne tło nowego samochodu Fiata.

Panda Jolly, świeża, lekka, szykowna i bardzo śródziemnomorska w kolorystyce i materiałach, czerpie inspirację ze świata żeglarstwa i projektowania wnętrza, a także nawiązuje do linii i ducha lat sześćdziesiątych. W istocie, przejmuje cechy charakterystyczne od 600 Multipla Jolly, która – zbudowana przez Carrozzeria Ghia w 1956 roku - jeździła pół wieku temu po ulicach Capri, zachowując zwycięskie atuty seryjnego modelu z niewielkimi zmianami błotników i atrapą osłony chłodnicy.

Panda Jolly ma błękitne nadwozie i dzięki metalizowanej powłoce, która podkreśla jej formy, błyszczy w promieniach słońca. Jej czyste i esencjonalne linie są połączone z bogatymi i cennymi materiałami, które cechują wzornictwo wnętrza. Wyposażenie Panda Jolly jest firmowane i wykonane na prawach wyłączności dla Fiata przez Paola Lenti, wiodącą we Włoszech firmę zajmującą się wyposażeniem wnętrza, która od ponad dekady wiezie prym w badaniach i projektowaniu nowych tkanin.

Fotele i deska rozdzielcza wywodzą się z projektu Frame – siedzenia z modułowych elementów z satynowanej stali – pokryte Rope, materiałem inspirowanym linami żagliówek. Kombinacja tych dwóch innowacyjnych wyrobów gwarantuje jedyne w swoim rodzaju efekty: zastosowana na siedzeniach Pandy Jolly tkanina Rope jest wyrafinowana i przyjemna w dotyku. Ponadto, będąc syntezą poszukiwań technologicznych i estetycznych, Rope jest antyalergiczna, antytoksyczna, antibakteryjna, odporna na czynniki zewnętrzne i wysoce odporna na promieniowanie UV. Poduszki foteli, pokryte gąbką z czystej bawełny są dopasowane do koloru Rope.

Podłoga, płyta podłogi, boczne progi, tylna półka i wszystkie wykończenia wnętrza zostały wykonane z trawionego naturalnego jesionu w kolorze piaskowym, ze wstawkami z białego jesionu. Szczegóły te zostały poddane starannej rzemieślniczej obróbce, godnej najbardziej ekskluzywnych produktów włoskiego żeglarstwa. I wreszcie Panda Jolly, wzbogacona wykończeniami ze stali satynowanej, cechuje się najwyższą dbałością o najmniejsze detale.

Panda Terramare przepłynęła Kanał La Manche

Panda Terramare to prototyp eksperymentalnego pojazdu typu amfibia, zaprojektowany i wykonany przez Maurizio Zanisi, inżyniera z Mediolanu, który kupił i przerobił na własną rękę Fiata Pandę 4x4. 21 lipca z okazji Motorshow w Londynie, Zanisi i jego Panda Terramare stali się bohaterami rejsu po Kanale La Manche, wypływając z Folkestone w Hrabstwie Kent i dopływając do plaży w Cap Gris Nez na północy Francji po 6 godzinach i 15 minutach podróży.

Na pierwszy rzut oka, Panda Terramare nie różni się zbyt wiele od swojej tradycyjnej „siostry”. W rzeczywistości jednak Zanisi dokonał znacznych przeróbek: drzwi zaspawano, dach otwarto, wewnątrz zostało ograniczone do niezbędnego minimum, samochód otacza pas poduszek napełnionych powietrzem – nadmuchiwanych w kilka minut za pomocą kompresora – a duży wspornik w tylnej części samochodu podtrzymuje silnik z napędem strugowodnym.

Nie po raz pierwszy Zanisi i jego Panda Terramare zmierzyli się z wodnym żywiołem. Wcześniej było to jezioro Como i Maggiore, rzeka Pad, morze w okolicy Sardynii i rejs między Neapolem i Capri. Rejs po Kanale La Manche na dystansie 25 mil to jak dotąd największy wyczyn.

Panda Luxury bohaterką Salonu Luksusu

Od 25 lutego do 4 marca w Weronie odbywała się „Luxury&Yachts”, międzynarodowa impreza poświęcona luksusowi w świecie mody, biżuterii, sztuki, wyposażenia domu, zegarków i samochodów. Czwarta edycja werońskiego Salonu to seria stanowisk wystawowych, gdzie prezentowane są najbardziej ekskluzywne produkty, stworzone przez najlepsze firmy włoskie i zagraniczne. Wśród nich znalazł się Fiat, który z tej okazji zaprezentował Pandę Luxury, wyjątkowy egzemplarz stworzony na bazie wersji 4x4.

Na zewnątrz, cenny show car wyróżnia się lakierem w kolorze srebra, wykończeniami z cennych metali, listwami błyszczącymi jak klejnoty z podświetlanymi od tyłu kryształami. Środek, o ile to możliwe, jest jeszcze bardziej ekskluzywny dzięki wyposażeniu w kolorze srebra, detalom z metali szlachetnych, tapicerce z alcantary Jewel i skóry z wykończeniami z masy perłowej. I wreszcie, logo marki Fiat zostało umieszczone na siedzeniach z eleganckimi ornamentami i kryształami.

Panda Luxury to najlepszy wyraz „made in Italy”, wyjątkowy egzemplarz proponowany przez Centro Stile Fiat i wykonany we współpracy z trzema firmami,

specjalizującymi się w opracowywaniu i produkcji specjalnego wyposażenia. Mówiąc dokładniej, firma Salt & Turinmodel dokonała personalizacji niektórych detali wewnętrznych, wykonała tapicerkę ze specjalnej skóry i z alcantary; firma Adm Painting zajęła się specjalnym lakierowaniem; a Proint zaproponowała szeroką gamę oryginalnych lakierów i efektów specjalnych.

Panda Hydrogen: przyszłość samochodów napędzanych wodorem

W ideę ochrony środowiska, która stanowi dla Fiat Auto podstawowy kierunek w rozwoju modeli, wpisuje się również Panda Hydrogen, prototyp samochodu napędzanego systemem Fuel Cell (ogniwa paliwowe), zasilanym wodorem.

Panda Hydrogen, zaprezentowana w lutym, to prawdziwy prototyp samochodu napędzanego wodorem charakteryzujący się solidnym i niezawodnym układem napędowym, a przede wszystkim osiąganymi i niezawodnością, które nie boją się porównań z jej konwencjonalnym odpowiednikiem. To owoc wspólnej pracy Fiata Auto, Centro Ricerche Fiat i Fiat Powertrain Research & Technology przy wsparciu Ministerstwa Badań i Ministerstwa Środowiska Włoch oraz współpracy ze specjalistycznymi włoskimi firmami produkującymi komponenty.

W odróżnieniu od prototypów samochodów Fuel Cell prezentowanych w przeszłości, Panda Hydrogen prezentuje architekturę typu "Full Power", cechującą się brakiem akumulatorów napędu do gromadzenia energii elektrycznej. W efekcie, nowy Fuel Cell System (generator mocy elektrycznej) jest w stanie dostarczać całą moc niezbędną do silnika elektrycznego napędu, gwarantując wysoką płynność jazdy samochodem. Ta nowa wersja Fuel Cell System charakteryzuje się dużą sprawnością wykorzystania generowanej energii. System ten składa się głównie z trzech ogniw paliwowych produkcji Nuvera (firma włosko-amerykańska, lider w produkcji ogniw paliwowych), a także z innowacyjnej turbosprężarki do zasilania ogniw powietrzem, z instalacji nawilżania i chłodzenia do prawidłowego sterowania gazami reagującymi oraz z serii komponentów pomocniczych, które opracowano w spółkach Grupy Fiat.

Fuel Cell System w przypadku Pandy Hydrogen znajduje się pod płytą podłogi. Ogniwa paliwowe są złożone z kilku cel połączonych szeregowo, wewnątrz których molekuly wodoru i tlenu reagują z pomocą katalizatora, produkując wodę i ciepło i generując energię elektryczną o wysokiej sprawności i pozbawioną emisji zanieczyszczeń. System generowania energii elektrycznej jest zasilany wodorem pod ciśnieniem około 1,5 bara i tlenem zawartym w powietrzu i produkuje energię elektryczną o wysokiej

wydajności, która osiąga 60% już przy 20% maksymalnej mocy. Fuel Cell System zainstalowany w Pandzie Hydrogen, charakteryzuje się ponadto doskonałym zachowaniem przy niskich temperaturach oraz bardzo prostą budową, co sprawia, że jest szczególnie predysponowany do realizacji lekkich, solidnych i niezawodnych generatorów do zastosowania w pojazdach.

Elektryczny, asynchroniczny, trójfazowy silnik napędu prądu zmiennego i napęd znajdują się we wnętrzu silnika razem z urządzeniami pomocniczymi całego systemu.

Wodór zasilający Fuel Cell znajduje się pod ciśnieniem 350 Bar w zbiorniku z kompozytu, który zainstalowano pod płytą podłogi z tyłu samochodu. W ten sposób zachowano wszystkie charakterystyczne cechy kabiny nowej Pandy, łącznie z doskonałą przestrzenią wnętrza dla czterech osób.

Przy pełnej mocy, silnik Fuel Cell Pandy Hydrogen rozwija 60 kW, umożliwiając osiągnięcie prędkości maksymalnej ponad 130 km/h, przyspieszenie od 0 do 50 km/h w 5 sekund. Przy ruszaniu, samochód łatwo pokonuje nachylenie 23%.

Pojemność zbiornika wodoru zapewnia Pandzie Hydrogen przejechanie ponad 200 km w cyklu miejskim. Czas napełniania zbiornika jest bardzo krótki - poniżej 5 minut, porównywalny do samochodu zasilanego metanem.

Panda Hydrogen to najnowszy etap ewolucji technologicznej, w której w ostatnich latach firmy Grupy Fiat odegrały pierwszoplanową rolę w zakresie alternatywnych napędów o minimalnym wpływie na środowisko.

W istocie, chociaż systemy napędu typu Fuel Cell nie będą powszechnie dostępne przed końcem następnej dekady, Fiat już od kilku lat podejmuje działania na polu ich rozwoju i zastosowania, czego przykładem jest debiut Seicento "Elettra H2 Fuel Cell" w 2001 roku, a następnie "Seicento Hydrogen". Dzisiaj Panda Hydrogen przejmuje pałeczkę i pozwala na przejście z fazy laboratoryjnego prototypu do samochodu, który można wypróbować w praktyce.

W 2006 rozpocznie się faza eksperymentów z małymi flotami Pandy Hydrogen, stanowiąca wstęp do szerszych programów, promowanych i wspieranych przez Unię Europejską, Włoskie Ministerstwa i Regiony. Ich celem jest przygotowanie do produkcji przemysłowej tych samochodów w najbliższych 15 – 20 latach.