

# Bruno, qualcuno e i cento mila

*Il giro completo del contakm in due anni e mezzo appena, trascorsi trascinando la piccola e irrefrenabile integrale torinese ovunque fosse possibile. Per vedere l'effetto che fa, e raccontarlo senza peli sulla lingua fino in ogni più piccolo dettaglio.*

**L'**esperimento - vogliamo chiamarlo così? - è iniziato nel marzo del 2005, per concludersi a settembre 2007, due anni e mezzo dopo, più o meno. Ma d'altra parte, l'obiettivo che ci eravamo messi in testa richiedeva tempo, ancora tempo e soprattutto pazienza: mettere sotto torchio la piccola 4x4 torinese, maltrattarla un po', mandarla in crisi nelle situazioni più inusuali e fare strada, ma così tanta da raggiungere la soglia (non solo psicologica) dei 100 mila km. Questo, in brevissimo, il tragitto che ha fatto la Panda 4x4 Climbing prima di finire nelle mie mani, purtroppo per lei abbastanza abituate ai modi rudi e decisi, visto la natura della mia attività (l'agenzia *Culture Lontane*, specializzata in viaggi-avventura e attività outdoor). Ebbene, confesso: alla piccola Fiat non

abbiamo risparmiato nulla. È stata chiamata in servizio come supporto a viaggi nelle situazioni climatiche più estreme, costretta ad un'attività continua in veste di "auto di servizio", spesso anche in luoghi esagerati. E questo senza dimenticare anche l'uso quotidiano, in cui la Panda ha sostituito altri veicoli 4x4 (ben più potenti) utilizzati in genere.

Una sola, ma molto severa e inflessibile, la regola che ci siamo dati: intervenire sul veicolo solo in caso di rottura, evitando anche i tagliandi raccomandati dalla casa costruttrice. Quindi, di fatto, abbiamo costretto la Panda ad un uso a "meccanica sigillata", annotando scrupolosamente tutti gli interventi effettuati.

Alla fine, dopo due anni e mezzo, ne è nato una sorta di diario, corredato da particolari a volte curiosi, altri inusuali.







#### Senza sconti

Intanto una nota interessante: durante i trenta mesi della prova, siamo riusciti a non incorrere in multe o contravvenzioni, ma in compenso la piccola Panda è stata fermata per controlli delle Forze dell'ordine per ben undici volte. Probabilmente, la vistosa brandizzazione realizzata dal Centro Stile Fiat attirava la curiosità di passanti, pubblico ed agenti. Passando alle note squisitamente tecniche, è giusto iniziare con il dato più significativo: nessuna modifica è stata fatta al mezzo. Anche ruote e pneumatici sono rimasti strettamente di serie: quelli anteriori hanno chiuso la carriera a 60.000 km, perché durante una dimostrazione su una pista fuoristrada hanno subito gravissimi danni alla spalla (con relativa piegatura del cerchio, raddrizzato a martellate e passato al posteriore). Mentre quelli posteriori sono riusciti a raggiungere il traguardo dei 100 mila km, anche se ormai lisci da diventare fuorilegge. E sempre per rimanere ai margini del Codice della Strada, c'è da segnalare la scelta di escludere il funzionamento dell'airbag, per evitarne l'innesco acci-

dentale durante le violente sollecitazioni imposte nei tratti di pista fuoristrada. Nessun problema invece nei test con pubblico a bordo a cui la Panda si è prestata. Durante la 4x4 Fest di Carrara ed il Mount Show di Bardonecchia, in particolare, il passo corto ed il peso piuma hanno permesso alla piccola Fiat di dare filo da torcere a fuoristrada blasonate, surclassando lussuose suv dal prezzo e dalla potenza più che tripli, e deliziando il pubblico con passaggi in posizione estrema. Nei nostri intenti c'era anche l'idea di non sostituire l'olio motore e procedere con semplici rabbocchi fino allo scadere dei trenta mesi. Purtroppo non è andata così: sulla soglia dei 35 mila km, un salto piuttosto violento durante un'escursione in fuoristrada ha avuto gravi ripercussioni sullo spingidisco della frizione. A quel punto non abbiamo avuto scelta, vedendoci costretti a mettere mano al motore finendo per sostituire olio e frizione. Ma da quel momento, non abbiamo effettuato nessun altro intervento al motore: per coprire i restanti 65.000 km sono stati necessari cinque rabbocchi di olio motore, per un totale di 6,5 litri circa.

#### MAGIC MOMENT

Qui a sinistra, il dettaglio ravvicinato del contakm nell'esatto momento in cui scattano i 100 mila chilometri. Sono trascorsi due anni e mezzo, e la Panda è stata portata ovunque e soprattutto trattata senza alcun riguardo.







**VAI COL LISCIO**

A destra, le condizioni di uno dei pneumatici della Panda che hanno superato il limite dei 100 mila km, diventando fuori legge.



Anche le candele sono arrivate al traguardo prefissato senza sostituzioni, mentre adottare uno stile di guida con "piede di velluto" ha permesso una sola sostituzione delle pastiglie dei freni, intorno ai 50 mila km. Malgrado gli strappazzi hanno retto egregiamente l'impianto elettrico e la batteria, anche se per qualche giorno, il clacson e le frecce hanno iniziato a fare i capricci, facendoci temere il peggio. Ma una mattina, così com'erano arrivati, i due fastidi sono scomparsi da soli. E ancora oggi non sappiamo per quale strana magia. Durante tutto il corso del test abbiamo sostituito due lampadine, rompendo contro uno spuntone di roccia il vetro di un fendinebbia anteriore. I segni dell'uso piuttosto duro sono diventati visibili anche sul parabrezza. Ottimi i paracolpi esterni e le barre portatutto. Nei nostri passaggi estremi ci abbiamo rimesso soltanto lo sportello del carburante, onestamente leggero, debole e fatto un po' al risparmio. Ma lasciatemi anche usare l'aggettivo "sbalorditi-



vo" per definire il tiro e l'affidabilità del motore, più la straordinaria efficienza del reparto sospensioni e trazione. Senza alcun problema, con un filo di gas, siamo usciti da fango, sabbia, neve e guadi. Certo, se dalla vita si potesse avere tutto, non ci sarebbe spiaciuto qualche cavallo in più, con l'aggiunta di un bel blocco manuale per il differenziale centrale e quello posteriore. Ottimi i consumi fatti registrare nel corso dei due anni e mezzo, con un dato medio definitivo che rivela una percorrenza di 13,6 km con un litro di benzina, con picchi che raggiungono i 18 km nell'uso "più civile" e scendono fino a 8 in quello estremo. Peccato che un serbatoio molto piccolo ne limiti di molto l'autonomia. Avevamo anche deciso di non lavarla mai, la nostra Panda Climbing. Ma per cinque volte abbiamo dovuto arrenderci alle spazzole di un autolavaggio: una cura di bellezza necessaria per poterla presentare in modo accettabile di fronte al pubblico di fiere ed esposizioni.

#### Titoli di coda

Le critiche e le cose che non vanno, come al solito, finiscono al fondo di un pezzo. Ma è una parte destinata a restare per lo più vuota, perché non ci sono molti punti a sfavore. Certo, volendo si potrebbe discutere riguardo alla qualità delle plastiche: troppo morbide quelle esterne e un po' troppo fragili quelle interne. Ma è pur vero che bisogna ricordare un dettaglio fondamentale: la piccola Panda non nasce per trasportare attrezzature pesanti, oppure centinaia di persone (contando i fine settimana come auto da test drive), in cerca di emozioni forti. L'unico vero inconveniente si è verificato circa quindici giorni prima del traguardo, quando il motorino di avviamento ha ceduto improvvisamente e senza alcun preavviso. Una sostituzione necessaria, insieme a due sensori dell'acceleratore, che nei guadi profondi oltre 60 cm avevano il difetto di bagnarsi e non funzionare più a dovere. Tutto qui.



**L'UOMO CHE TORTURAVA LE PANDA**  
Fabrizio Bruno, autore di questo curioso esperimento. A destra il particolare del tappo della benzina, l'unico pezzo della Panda che è stato sostituito nel corso del test.



#### Anche in Libia

Nel febbraio del 2006, mentre il test dei 100 mila km era nel vivo, Fabrizio Bruno ha pilotato un'altra Panda 4x4 al Rally di Libia, piazzandosi al 6° posto assoluto. Piccola divagazione sportiva alla sua attività: [www.passioneavventura.com](http://www.passioneavventura.com) e [www.avventurasport.com](http://www.avventurasport.com).

