



Fiat Panda

Troetelbeer

Autotest | Vraag een willekeurige voorbijganger om een kleine, goedkope auto te noemen. De kans is groot dat het antwoord "Fiat Panda" luidt. Van alle kleine auto's is de Panda de meest succesvolle en de meest bekende. Het is daarom groot nieuws als er een geheel nieuwe Panda op de markt verschijnt. Bovendien biedt de nieuwe Panda niet alleen nieuwe technieken, maar grijpt het model ook terug naar het roemruchte verleden.

Wat de eerste Fiat Panda uit 1980 zo succesvol maakte, was de eenvoudige opzet en daarmee de lage prijs. Wie een Panda koopt is op zoek naar functioneel vervoer van A naar B, niet naar een statussymbool. Fiat begreep dat maar al te goed en voerde alles aan de Panda eenvoudig uit om de prijs laag te kunnen houden.

Tegelijkertijd was het ontwerp razend slim. De simpele achterbank, met nauwelijks enige pasvorm, was dankzij de eenvoudige opzet ook te gebruiken als bed. Door te kiezen voor vierkante vormen zag de Panda er niet alleen eigenwijs uit, maar bleven de productiekosten ook laag.

Die vierkante vormen van weleer komen terug in de nieuwe Panda. Een stadsauto is anno 2012 allerminst spartaans en daarom blijft het bij slechts een knipoog naar het verleden. In de basis is de nieuwe Panda vierkant, dat levert immers de grootse binnenruimte op. Ook de vlakken zijn vierkant, maar alle hoeken zijn afgerond. Dit "Squarcle" thema wordt consequent

doorgevoerd tot in de snelheidsmeter en zelfs het stuurwiel!



Ruimte

Ten opzichte van de vorige Panda (2003 - 2011) is deze nieuwe generatie in alle richtingen gegroeid. Desondanks bleef de wielbasis gelijk en daarom is de hoofd- en beenruimte zowel voor als achterin slechts gemiddeld. De royalere buitenmaten zorgen vooral

voor extra ruimte rondom de voorstoelen; de bestuurder en bijrijder zitten niet langer schouder aan schouder. Helaas zijn de voorstoelen in alle opzichten te klein. De zittingen zijn te kort, terwijl de hoofdsteunen te laag zijn en door de harde materialen vervelend in het achterhoofd drukken.

De rechterkant van het dashboard bestaat uit een groot, open bergvak en dat vult zich in de praktijk razendsnel met allerlei papperassen. Onder dit vak is er een laag maar zeer diep en bovendien afsluitbaar dashboardkastje beschikbaar. De bagageruimte is met 215 liter gemiddeld groot.



Het is vooral de vormgeving waarmee de Panda zich positief onderscheidt van de concurrentie. De opzet, de vormen, de kleuren en zelfs de gebruikte materialen geven de Panda iets vrolijks.

Tegelijkertijd is de Panda een stuk volwassener geworden. De afwerkingskwaliteit staat op een hoog niveau en de uitrusting is gezien de prijs goed verzorgd. Zo is de testauto (uitrustingsniveau "Lounge") voorzien van een klimaatcontrolesysteem, een uitgebreide boordcomputer en een radio/CD-speler met USB aansluiting. Deze laatste kan via Bluetooth samenwerken met de mobiele telefoon. Het audiosysteem kan met knoppen op het stuurwiel worden bediend en klinkt heel behoorlijk voor een auto in deze prijsklasse.



Optioneel kan een half-geïntegreerd navigatiesysteem worden geleverd. Dit bestaat uit een op maat gemaakt armpje dat in een speciale uitsparing op het dashboard klemt. Hierop wordt een draagbaar TomTom-systeem geplaatst. De instructies van het navigatiesysteem klinken vervolgens over de luidsprekers. Op het beeldscherm van het navigatiesysteem kunnen verbruikscijfers van de auto worden getoond.

TwinAir

Een belangrijke troef van de nieuwe Panda is de zogenaamde "TwinAir" motor. De meeste kleine auto's hebben een vier- of driebcilinder motor die ongeveer één liter inhoud heeft. Een viercilinder motor heeft een rustige, soepele loop. Een driebcilinder is bijzonder zuinig.



Fiat kiest als enige voor twee cilinders en een inhoud van slechts 0,8 liter. Omdat twee cilinders nog minder bewegende delen vereisen, zou het verbruik nog lager zijn. Dankzij de assistentie van een turbo is het vermogen juist hoger dan bij de meeste andere kleine motoren (84 pk / 145 Nm).



Het hoge vermogen vertaalt zich vanaf de eerste meter in een levendig gedrag waarmee de Panda de inzittenden wederom vrolijk stemt. In vergelijking met alle tegenstrevers heeft de Panda voor de sprint vanuit stilstand naar 100 km/u enkele volle seconden minder nodig.

Daarbij produceert de tweecilinder een eigenzinnig, pruttelend geluidje. Dat geluid is bespottelijk bij een chique Lancia Ypsilon en vraagt enige gewenning bij een zakelijke Fiat Punto. In het geval van de Panda past het geluid juist perfect bij de auto en verhoogt het de vreugde alleen maar.

Verbruik

Het rijden met deze bijzondere motor vraagt enige gewenning. Omdat het geluid anders is dan gebruikelijk, kan niet altijd op het gehoor worden geschakeld. Daarbij kan de tweecilinder soms een forse trilling in het interieur teweeg brengen, terwijl het toerental dan niet zo laag is dat er

teruggeschakeld dient te worden. Een schakelindicator geeft daarom aan wat het beste moment is om een volgende of vorige versnelling te kiezen.



Ook het stop/start-systeem heeft een eigen gebruiksaanwijzing. Dit systeem schakelt de motor uit wanneer de auto tot stilstand komt en de versnelling in neutraal wordt gezet. Op die manier wordt tot zo'n 10% brandstof bespaard in stadsverkeer. Zodra de koppeling weer wordt ingetrapt, start de motor automatisch. Dit gaat echter zo langzaam dat de motor daarna vrijwel altijd afslaat bij het weggrijden. De enige remedie is te wachten tot de motor hoorbaar draait en dan pas te accelereren.

Ondanks de vele brandstofbesparende technieken is het beloofde lage verbruik in de praktijk niet of nauwelijks te realiseren. Een uiterst kalme rit over louter binnenwegen kostte 5,6 liter per 100 km (fabrieksopgave: 4,4 liter per 100 km). Omdat de Panda bovengemiddeld snel is, liet de auto zich verleiden tot een tweede, snelle rit en dat kostte 7,4 liter per 100 km.

Weggedrag

Het laat zich al raden: ook het weggedrag stemt vrolijk. Zeker in vergelijking met de vorige generatie voelt de nieuwe Panda stabiel, rustiger en daarom volwassener. Fiat heeft een prima compromis tussen comfort en een veilige wegligging gevonden. Met andere woorden: het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar precies goed.

De kleine Fiat laat zich met een zekere gretigheid door de stad sturen zoals (bijna) alleen een Italiaan dat kan. De draaicirkel is aangenaam klein en dankzij de rechte vormen is het koetswerk gemakkelijk te overzien. Parkeren of flitsendsnel van rijstrook wisselen is daarom kinderlijk eenvoudig.



Conclusie

Groot nieuws: Fiat introduceert de derde generatie van de Fiat Panda! De vormgeving van zowel het interieur als het exterieur zijn modern, maar vormen tegelijkertijd een knipoog naar het verleden. Ondanks de toegenomen buitenmaten is de binnenruimte slechts gemiddeld. De grootste verbetering zit in de afwerkingskwaliteit en het uitrustingsniveau.

Het weggedrag is in alle opzichten prima: de nieuwe Panda rijdt, schakelt, presteert en stuurt prima. Met de "TwinAir 85" motor is de Panda (beduidend) sneller dan andere kleintjes, alhoewel het beloofde lage verbruik in de praktijk nauwelijks is te realiseren.

Puur rationeel gezien is de Panda nauwelijks beter of anders dan de tegenstrevers. Dankzij de vormgeving, het levendige weggedrag en de gretige motor is de Panda vooral leuker dan de rest en daarom een echte troetelbeer. ■

Specificaties

Fiat Panda TwinAir 85 Lounge

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	365 x 164 x 155 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	950 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	37 l
Bagageruimte	215 l
Bandenmaat	175/65R14

Motor en prestaties



Motorinhoud	875 cc
Cilinders / kleppen	2/
Vermogen	85 pk @ 5500 tpm
Koppel	145 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12 sec.
Topsnelheid	177 km/u
Verbruik gemiddeld	4 l / 100 km
Verbruik stad	5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 11.990,-
Prijs instapmodel	€ 9.995,-