



## Fiat Panda

### Automatisch beter?

Rij-impresie | De Fiat Panda is nu ook leverbaar met automaat. Dat is goed nieuws, want juist bij een stadsauto levert een automaat extra gemak op. Op de koop toe belooft Fiat ook nog eens dat deze automatische versie zuiniger zou zijn dan de handgeschakelde Panda. Is de Fiat Panda Dualogic automatisch beter?

Wie aan de Fiat Panda denkt, denkt automatisch aan rijden in de stad. De compacte afmetingen maken rijden in de stad makkelijk. Dankzij de vierkante vormen is het koetswerk gemakkelijk te overzien en is parkeren eenvoudiger.

De vierkante vorm is kenmerkend voor iedere Fiat Panda sinds 1980, maar dit nieuwe model is wel een stuk gegroeid. De Panda voor 2012 is langer, breder maar niet hoger dan de vorige generatie. Bovendien is de wielbasis gelijk gebleven.

De groeistuij komt daarom vooral het uiterlijk ten goede. Een lage, brede auto ziet er namelijk automatisch stoer en stevig uit. In vergelijking met de vorige Panda geeft de nieuwe generatie mede daarom een meer volwassen gevoel.



### Ergonomie

De binnenruimte is en blijft prima, maar de Panda biedt niet meer of minder ruimte dan andere auto's van deze omvang. Toch onderscheidt de Panda zich met een iets hogere instap dan gebruikelijk, waarna de bestuurder nadrukkelijk rechtop zit.

Alhoewel de ruimte goed is, zijn de voorstoelen in alle opzichten te klein. Bovendien zijn de hoofdsteunen hard en drukken ze hinderlijk in de nek danwel het

achterhoofd. Op deze ergonomische misser na, weet de nieuwe Panda te charmeren met vrolijke kleuren, frisse stoffen en een origineel opgezet dashboard.



Geheel volgens de trend is de uitrusting vooral heel slim. Tegen een minimale meerprijs biedt de Panda heel veel extra functionaliteit. Zo is een half geïntegreerd navigatiesysteem leverbaar waarvan het beeldscherm ook dienst kan doen als uitgebreide boordcomputer. Op zijn beurt gebruikt het navigatiesysteem de luidsprekers van de auto om de instructies te laten horen.

## Automaat

Een automatische versnellingsbak is en blijft echter een dure optie. Ook hier kiest Fiat daarom voor een slim alternatief. In plaats van een automaat met een traditionele "koppelvormer", voorziet de Italiaanse fabrikant de standaard versnellingsbak van een robot die de bediening overneemt. Dat is een stuk goedkoper in aanschaf én gebruik.

Bovendien: volgens Fiat weet de computer beter wat het juiste moment is om te schakelen dan de gemiddelde automobilist. Daarom zou deze "Dualogic" op de koop toe ook nog eens zuiniger zijn dan de handgeschakelde Panda.



De robot heeft slechts 190 milliseconden nodig om een andere versnelling in te leggen. In vergelijking met de handgeschakelde Panda heeft dit automatische exemplaar een extra groot vliegwiel. Dat voorkomt dat het toerental van de motor terugvalt tijdens het schakelen en de auto als gevolg daarvan inhoudt.



De naam "Dualogic" wijst op het feit dat deze automaat de bestuurder twee keuzes biedt: geheel automatisch of handgeschakeld rijden. Het is namelijk ook mogelijk om sequentieel te schakelen: een tikje naar voren of naar achteren tegen de versnellingshendel is dan voldoende om een volgende danwel de vorige versnelling te kiezen.

## Praktijk

Tot zover de theorie. In de praktijk is duidelijk merkbaar wanneer deze automaat schakelt. Met name in de lage versnellingen biedt Dualogic daarom wel extra gemak, maar zeker niet meer comfort. Ondanks het grotere vliegwielt valt de Panda Dualogic ook op hoge snelheden merkbaar terug tijdens het schakelen.



Echter: dit geldt voor de meeste kleine auto's met een automaat, want een kleine motor is in de regel minder goed in staat om onregelmatigheden op te vangen. De Panda Dualogic schakelt niet beter of slechter dan andere auto's die van eenzelfde techniek zijn voorzien. Bovendien maakt Dualogic het rijden minder inspannend en neemt het gebruiksgemak wel degelijk toe.

## TwinAir

Op de prestaties heeft Dualogic geen invloed. Net als de eerder geteste Panda levert de eigenwijze "TwinAir"-motor (85 pk / 145 Nm) voldoende vermogen om probleemloos mee te komen met het overige verkeer. Het karakter is levendig en speels, waarbij de unieke "pruttel" van de tweecilinder de pret vergroot.

Van de beloofde daling in het verbruik was tijdens de testrit weinig merkbaar. Ondanks een kalme rijstijl, maar mede door een veeleisend testparcours (veel stadsverkeer) kwam het gemiddelde testverbruik uit op 5.7 liter per 100 km. Dat is beduidend hoger dan het door Fiat beloofde gemiddelde van 4.1 liter per

100 km.



## Conclusie

De Fiat Panda is dé slimme stadsauto van Fiat. In vergelijking met de voorgaande generaties is de Panda 2012 flink gegroeid. Dat komt vooral het uiterlijk ten goede, de ruimte is niet meer dan gemiddeld voor een auto van deze omvang.

De eigenzinnige tweecilinder benzinemotor presteert voldoende en heeft een levendig karakter. Zowel met als zonder automaat is het beloofde lage verbruik in de praktijk niet haalbaar.

De "Dualogic" automaat biedt echter wel een groot voordeel. Een deel van de kleine auto's wordt met een ronduit ouderwetse viertrapsautomaat met "koppelomvormer" geleverd. De automaat van Fiat is moderner en bestaat uit een robot die de koppeling bedient. Dat is voordeliger in aanschaf en gebruik. De "Dualogic" automaat is echter niet uniek en schakelt niet onmerkbaar. Toch biedt de automatische Panda wel een heel groot voordeel: juist in de stad levert Dualogic heel veel gemak. ■

# Specificaties

## Fiat Panda TwinAir 85 Lounge Dualogic

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	365 x 164 x 155 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	955 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	4,1 l / 100 km
Verbruik stad	4,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	95 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 13.090,-
Prijs instapmodel	€ 9.995,-