



Fiat Panda CNG

Natuurschoon

Autotest | Goedkoper rijden? Dan is een kleine auto de meest voor de hand liggende eerste stap. En vaak blijft het daar bij. Toch is er een logische tweede stap: een goedkopere brandstof. Precies volgens deze logica introduceert Fiat nu de Panda op gas.

"Gas" hoor ik u denken, wat voor gas? Fiat heeft twee nieuwe uitvoeringen van de Panda geïntroduceerd. Er is een "EasyPower", die gebruik maakt van LPG. Daarnaast is er de "Panda CNG", die rijdt op aardgas.

LPG

De EasyPower is bedoeld als de goedkoopste Panda die er is. Om de kosten te drukken is daarom een oude bekende uit de kast gehaald: de 1.2 liter viercilinder "FIRE" motor. Dankzij aanpassingen aan de kleppen en het motormanagement is deze nu geschikt voor het gebruik op LPG.



Terwijl vrijwel alle andere Panda's worden aangedreven door een eigenwijze tweecilinder motor, bedient de EasyPower zich van een traditionele viercilinder. Naast de pruttelende tweecilinder, is de viercilinder een oase van rust. Niet alleen vanwege het geluid, maar ook dankzij de rustige loop.

Wel is duidelijk merkbaar dat het vermogen met LPG

gering is. De Panda EasyPower levert op LPG 69 pk /102 Nm. Daarmee zijn de prestaties voldoende, maar niet meer dan dat. Vlot invoegen op de snelweg vraagt het uiterste en ook voor een veilige inhaalactie moet de naald van de toerenteller bijna tot in het rode gebied worden gejaagd.

Om het in cijfers uit te drukken: de sprint vanuit stilstand naar 100 km/u kost 14.2 seconden. De Panda op benzine heeft voor diezelfde truc 12 seconden nodig.



Omdat de Panda EasyPower oude techniek gebruikt, is het verbruik relatief hoog. Daardoor is de EasyPower weliswaar voordelig in aanschaf, maar niet in gebruik. Bovendien wordt het hoge verbruik (en de daarbij behorende hoge CO2-uitstoot van 107 gram per kilometer) in Nederland afgestraft met extra belasting. Niet geheel onterecht heeft Fiat Nederland daarom besloten deze uitvoering niet te importeren.

Aardgas

De Panda CNG rijdt op aardgas en "groengas" (een vorm van biogas). Dit is milieuvriendelijker te produceren dan LPG en is bovendien nóg goedkoper. Per kilometer kost een Panda op aardgas grofweg de helft van een vergelijkbare Panda op benzine (alleen de brandstof, de kosten van de auto niet meegerekend).



Dat is mede te danken aan de geavanceerde techniek. Voor de Panda CNG heeft Fiat namelijk de meest geavanceerde techniek ingezet die het merk in huis heeft. De aardgas-Panda wordt aangedreven door een tweecilinder motor met turbo. Het voordeel van twee cilinders boven de meer gebruikelijke drie of vier is minder bewegende delen en daarmee minder "overhead". De turbo zorgt ervoor dat restenergie van de uitlaatgassen opnieuw wordt omgezet in "gratis" aandrijfkraft. Dat komt zowel de prestaties als het verbruik ten goede.



Het nadeel van een tweecilinder motor is het pruttelende, bijna zielige motorgeluid. Vanwege het

ongebruikelijke geluid is het lastig om op het gehoor te schakelen. Het devies luidt daarom om de schakelindicator goed in de gaten te houden. Toch is het ook dan lastig om het lage, door Fiat beloofde verbruik daadwerkelijk te realiseren.

De Panda maakt het allemaal goed met een meer dan innemend karakter. Het bijna aandoenlijke geluid past perfect bij dit kleintje! Het levendige weggedrag tovert bovendien als vanzelf een glimlach op het gezicht van de bestuurder. Hoewel de prestaties op papier matig zijn, voelt de Panda CNG dankzij de gretige turbomotor gewillig en levendig.



Wanneer de aardgastanks (12 kg, ofwel 72 liter onder druk van 200 bar) leeg zijn, schakelt de Panda CNG automatisch over op benzine. Omdat de gastank onder de bodem is weggewerkt, beschikt de Panda CNG over een volwaardige benzinetank (35 liter).

Ruimte

Zowel de Panda EasyPower als de CNG bieden evenveel binnenruimte als de reeds bestaande Panda's. De Panda op aardgas maakt gebruik van het verhoogde onderstel van de Panda 4x4. Daardoor ontstaat extra ruimte onder de auto en die is benut voor de gastanks. De vulopening voor het gas is ondergebracht achter het bestaande "benzineklepje". De brandstofmeter kan zowel de resterende hoeveelheid gas als benzine tonen, ook op dit punt wordt de auto dus niet ontsierd.



Ondanks het spaarzame karakter, zijn beide nieuwe Panda's leverbaar in ieder uitrustingsniveau. Een voordelige Panda is dus zeker geen armoedige Panda. Zo is de testauto een "Trekking"-uitvoering die het stoere uiterlijk en de extra bodemvrijheid van de "Panda 4x4" biedt, maar niet de kostbare techniek ervan.

Conclusie

Fiat introduceert twee Panda's die rijden op gas. De Panda EasyPower is bedoeld als instapmodel en bedient zich daarom van relatief oude techniek. Daarmee is deze auto weliswaar voordelig in aanschaf, maar niet in gebruik. Geheel terecht komt de Panda LPG daarom niet naar Nederland.

De veel geavanceerdere Panda CNG komt wel naar Nederland. Dankzij de eigenzinnige techniek is de Panda op aardgas ook in het gebruik voordelig (alhoewel niet zo voordelig als de folder belooft). Daarbij komt dat het milieu bij de winning van aardgas (en "groengas") minder wordt belast. Daarmee is de CNG uiteindelijk de zuinigste en de schoonste Panda. ■

Specificaties

Fiat Panda CNG TwinAir Turbo 80 CNG Trekking

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	369 x 167 x 161 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	1.155 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	71 l
Bagageruimte	215 l
Bandenmaat	175/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	875 cc
Cilinders / kleppen	2/
Vermogen	80 pk @ 5500 tpm
Koppel	145 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12 sec.
Topsnelheid	168 km/u
Verbruik gemiddeld	3,1 l / 100 km
Verbruik stad	4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	2,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	85 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 15.495,-
Prijs instapmodel	€ 9.995,-