



Fiat Panda 4x4

Stille wateren, diepe gronden

Autotest | Bij de introductie van een nieuwe SUV heeft de presentatie vrijwel altijd dezelfde strekking. "Deze auto lijkt groot en stoer, maar het is geen terreinauto. De vierwielaandrijving is er alleen voor de veiligheid. Gelieve niet in het terrein proef te rijden". Het verhaal bij de Fiat Panda 4x4 kwam als een verrassing: "Ondanks het bescheiden uiterlijk is dit een volbloed terreinauto. Test hem vooral in het terrein". Autozine voegde de daad bij het woord.

De term "volbloed terreinauto" moet wel binnen de grenzen van een kleine auto worden gezien. Als Fiat de Panda zou hebben voorzien van alle techniek uit een grote terreinauto, dan zouden de prijs en het verbruik ook even groot zijn. Bovendien mocht de extra techniek niet ten koste gaan van de binnenruimte.

Wie niet sterk is, moet slim zijn

Daarom heeft Fiat de Panda 4x4 met beperkte middelen extra capaciteiten gegeven. Zoals de naam al zegt, heeft de "Panda 4x4" vierwielaandrijving. Omwille van een laag verbruik wordt de kracht van de motor in de regel alleen op de voorwielen overgebracht. Pas wanneer dat echt nodig is, springen de achterwielen bij.



Dit karakter is aan te passen met een druk op de knop. Door de "ELD"-modus ("electronic lock differential") in te schakelen zijn de achterwielen altijd paraat. Bovendien zorgt het elektronische stabiliteitsprogramma ("ESP") er dan voor dat de meeste kracht niet gaat naar het lichtst draaiende wiel (links danwel rechts). Immers, wanneer een wiel in de lucht hangt heeft dit geen aandrijving nodig maar moet juist het andere wiel maximale kracht toegewezen krijgen om de auto uit een benarde situatie te bevrijden.

Een "echte" terreinauto heeft hoge en lage gearing. Kortgezegd komt dit erop neer dat er voor het gebruik in het terrein extra korte versnellingen beschikbaar zijn. Hiermee is de auto weliswaar traag, maar wel zeer sterk. Bovendien kunnen de lage versnellingen worden gebruikt om af te dalen zonder de remmen te belasten (of te blokkeren, waarop de auto kan gaan slingeren). Een dergelijke dubbele versnellingsbak zou de Panda 4x4 te kostbaar maken. Daarom voorziet Fiat in een even eenvoudig als doeltreffend alternatief: de eerste versnelling is extra kort gemaakt.



Terreinrijden

De bodemvrijheid is vergroot en de bodem is voorzien van beschermplaten zodat het mechaniek niet zomaar beschadigt in het hevigst van de strijd. Om ervoor te zorgen dat de Panda ook bij het waden door diep water adem kan blijven halen, is de luchtinvoer naar boven verplaatst.

De voorwielophanging is verstevigd en de achterwielophanging is geheel nieuw ontwikkeld voor de Panda 4x4. Daardoor blijft de 4x4 ook onder extreme hoeken functioneren. Dankzij deze aanpassingen kan de Panda 4x4 hellingen van maximaal 70 graden (!) aan, hetgeen in de praktijk voelt alsof de auto een rechte muur beklimt.



Hoewel een dieselmotor de meest voor de hand liggende keuze is, weet ook de tweecilinder benzinemotor zich prima te redden in het terrein. Dankzij de korte eerste versnelling is klimmen geen enkel probleem en laat de Panda 4x4 zich desgewenst kalm en gecontroleerd over ruig gesteente of door dikke modder sturen.



Uiteraard komen grotere, duurdere terreinauto's (veel) verder in het terrein. Echter, gezien de prijs en de relatief eenvoudige techniek waar de Panda 4x4 zich van bedient, zijn de off-road capaciteiten opmerkelijk goed.

Openbare weg

Terug op de openbare weg wacht opnieuw een verrassing. Door het verhoogde onderstel bestaat het risico dat de Panda 4x4 in de bocht meer overhelt dan het standaard model. Bovendien zou het extra gewicht van de 4x4-techniek het weggedrag negatief kunnen beïnvloeden. Het omgekeerde blijkt echter waar!



Het aangepaste onderstel is stugger dan dat van de gewone Panda en dat komt het weggedrag ten goede. Daarbij is de besturing merkbaar zwaarder en dat geeft meer gevoel met de auto. De aangepaste

versnellingsbak biedt dankzij het zesde verzet meer comfort op hoge snelheid.

Trekking

Vooral in de Alpen-landen is de Panda 4x4 dankzij de bijzondere capaciteiten zeer populair. In het vlakke Nederland, waar het slechts enkele weken per jaar sneeuwt, is een 4x4 minder noodzakelijk.



Daarom is de Panda ook leverbaar in een speciale "Trekking"-uitvoering. Deze biedt de extra bodemvrijheid en het stoere uiterlijk van de Panda 4x4, maar niet de "kostbare" techniek ervan. Een proefrit leert dat de Trekking bovendien hetzelfde stuggere onderstel en dezelfde prettige besturing als de 4x4 biedt.

Omdat de Panda Trekking geen vierwielaandrijving heeft, biedt dit model een slim alternatief. De tractiecontrole heeft een speciale modus voor rijden in het terrein. Hiermee wordt iets meer slip toegestaan, zodat de auto niet hopeloos blijft tegenstribbelen op bijvoorbeeld sneeuw en ijs.



Conclusie

Fiat heeft de dapperste Panda van allemaal losgelaten. Met beperkte middelen heeft Fiat de Panda terreinwaardig gemaakt. Door te kiezen voor slimme techniek in plaats van brute kracht, is de "4x4" even ruim, praktisch en betaalbaar als de gewone Panda. Alhoewel het verbruik hoger ligt dan bij een gewone Panda, is het heel veel lager dan bij een SUV. Het aangepaste onderstel heeft als bijkomend voordeel dat de Panda 4x4 beter stuurt dan de alledaagse uitvoeringen.

Wie het uiterlijk en de betere rijeigenschappen op prijs stelt, maar niet wil betalen voor de 4x4-techniek, kan voortaan ook kiezen voor de Panda "Trekking". Daarmee weet dit dappere kleintje ook buiten het terrein te overtuigen als het topmodel van de Panda■



Specificaties

Fiat Panda 4x4 TwinAir Turbo 85 4x4

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	369 x 167 x 161 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	1.190 kg
Aanhanger	400 kg
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	215 l
Bandenmaat	175/65R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	875 cc
Cilinders / kleppen	2/
Vermogen	85 pk @ 5500 tpm
Koppel	145 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	12 sec.
Topsnelheid	167 km/u
Verbruik gemiddeld	4,9 l / 100 km
Verbruik stad	5,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	114 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 17.995,-
Prijs instapmodel	€ 9.995,-