



Fiat Panda

Bere goed

Fiat heeft een naam hoog te houden als het om kleine auto's gaat. De Italiaanse fabrikant stond destijds aan de wieg van de kleine auto, met de introductie van de Fiat 500. Een latere generatie zal de Panda wellicht beter kennen als hét voorbeeld van een toonaangevende kleine auto. Nu introduceert Fiat een nieuwe Panda en claimt de fabrikant opnieuw een revolutie te ontketenen in het meest compacte segment. Kan de nieuwe Panda de beloftes waar maken?

Om de belofte van vernieuwing waar te maken, lijkt Fiat in eigen huis te zijn begonnen. Fiat is immers de maker van de uitermate vernieuwende Multipla; een auto die op het gebied van ruimte, ergonomie en rijeigenschappen nog steeds uniek is. In de meest elementaire lijnen, heeft de Panda wel iets van een mini-Multipla. De gelijkenis met de vorige Panda is alleen nog in naam. De nieuwkomer is hoog en heeft relatief veel glas. Ook de extra zijruit tussen de achterraut en het achterportier is afgekeken van de Multipla. Dat ruitje is in de praktijk overigens heel prettig bij krap inparkeren.

De testauto is voorzien van het optionele "Sky"-pakket, waarmee het gehele dak van glas is. Het voorste deel is elektrisch te openen, het achterste heeft alleen een rolgordijn om ongewenste zon buiten te houden. Even slim als effectief is de "windbreker" in de vorm van een gekartelde rand boven het voorste deel van het zonnedak. Samen met de vrolijke lichtblauwe bekleding, het lichte dashboard en het zonnedak geeft de Panda een ruim idee waarin de inzittenden zich welkom voelen.

Uit de hoogte, niet uit de breedte

In tegenstelling tot de Multipla, is de nieuwe Panda bijzonder smal. Dat geeft bij het instappen een tweeledig gevoel. Het

interieur biedt voorin veel ruimte, maar dat moet uit de hoogte komen en niet uit de breedte. Twee volwassenen zitten voorin bijna schouder aan schouder. De ruimte tot de voorruit en de hoofdruimte zijn juist royaal. De testauto is voorzien van de optionele in hoogte verstelbare bestuurdersstoel en dat verzekert een prima zitpositie.

De ruimte achterin is geringer dan gemiddeld in dit segment. Alleen wanneer de voorstoelen in de voorste stand staan, kunnen volwassenen ook achterin de benen kwijt. Met de voorstoelen in een meer realistische positie, biedt de Panda achterin alleen ruimte aan kinderen. Daar staat tegenover dat de bagageruimte iets groter is dan gemiddeld. Helaas kent de bagageruimte wel een tildrempel. De achterbank is slechts in één deel neerklapbaar waarna een forse maar niet vlakke laadvloer overblijft.



Midden

Over het dashboard is goed nagedacht en hier is opnieuw veel herkenbaar van de Multipla. Evenals in de Multipla staat de middenconsole centraal. De versnellingspook staat niet op de vloer, maar op de middenconsole. Dit werkt in de praktijk bijzonder prettig en geeft meer ruimte tussen de voorstoelen. Omdat de auto zo smal is, leunt één been als vanzelf tegen de middenconsole. Dat is aanvankelijk een prettig steuntje, maar op een lange rit lijkt het kunststof steeds harder te worden.

Boven de versnellingspook zijn de bediening van de kachel/ventilatie en van de elektrisch bedienbare zijruiten (links zelfs met tip-functie) te vinden. Helemaal bovenin monteert Fiat optioneel een radio/CD-speler. Deze is gefabriceerd door Blaupunkt en dat betekent onder alle omstandigheden een onberispelijke radio-ontvangst. Alle knoppen, van de kachel tot de radio, zijn uitgevoerd als tiptoetsen, waarmee Fiat de Panda merkbaar naar een hoger niveau tilt.

Het dashboard is in grote lijnen geen toonbeeld van eenvoud, maar is wel onderscheidend en bovendien heel functioneel. Zo heeft het dashboard bovenop grote diepe vakken die handig kunnen worden gebruikt als extra bergruimte. Op de vloer zijn drie bekerhouders te vinden, waarbij de asbak los is uitgevoerd en naar keuze links, rechts of achterin kan worden geplaatst.

City

In de middenconsole is ook een knop met de opdruk "City" te vinden. Dit duidt op een vinding die eerder in de Stilo debuteerde en de bestuurder de mate van stuurbechrachting zelf laat kiezen. Normaal gesproken werkt de assistentie licht en prettig. Wanneer de "City"-functie is ingeschakeld, is de stuurbechrachting op lage snelheden zo nadrukkelijk aanwezig dat het stuurwiel letterlijk met de pink kan worden gedraaid. Dankzij de schakelaar, kan de bestuurder zelf kiezen wat het prettigst is.



Mede door de aanwezigheid van de bijzondere stuurbechrachting werd de eerste bocht van de testrit iets enthousiaster ingezet dan gepland. Daarop helt de hoge en smalle Panda nadrukkelijk over en dat is allerminst vertrouwenwekkend. Ook zijwind heeft merkbaar invloed op de kleine koets. Na deze eerste kennismaking met het weggedrag, werd de snelheid gedurende de test voorzichtig opgebouwd. Na een aantal dagen sturen met de Panda, wist het onderstel uiteindelijk voldoende vertrouwen te geven om een aantal standaard-bochten nabij de redactie met dezelfde snelheid te rijden als andere testauto's.

Alhoewel het feit blijft dat de Panda de wegligging vooral uit de banden haalt en minder uit de balans van de auto, is vlot bochten sturen goed mogelijk en slechts een zaak van gewenning. Bovendien zijn de lange zachte veerwegen bijzonder prettig in de stad, waar voor verkeersdrempels nauwelijks hoeft te worden geremd!



Het beest is los

De nieuwe Panda is leverbaar met een 1.1 of 1.2 liter benzine-motor. Hierbij komt later nog een kleine diesel, waarover Fiat zelf hoog opgeeft. De testauto is voorzien van de sterkste benzine-kraftbron en deze vertoont een bijzonder

gedrag bij koude motor. Terwijl een enkele auto met koude motor minder gewillig is om snelheid te maken, loopt de Panda-motor direct mooi rond en is de auto even vlot als met warme motor. Maar wanneer het gas juist wordt losgelaten bij koude motor (vooral in de 2e versnelling), begint de auto onheilspellend te schudden en in te houden.

Eenmaal warmgereden, komt dit gedrag niet meer voor en zijn de prestaties voldoende. In de stad is de Panda vlot weg bij een verkeerslicht en mede dankzij het prettige schakelen toont de Panda zich een uitstekende stadsauto die nooit vermogen tekort komt.

Op de snelweg is de Panda minder gretig, maar zijn de prestaties nog steeds voldoende. Als bij vol gas het beest los mag komen, dan is dat slechts een brave Panda-beer. Met de 60 pk die de motor maximaal levert, komt de Panda probleemloos mee met het verkeer. Voor een vlotte tussenacceleratie of inhaalmanoeuvre is terugschakelen vereist. Dit is echter niet ongebruikelijk voor een auto in deze prijsklasse.

Terug in de vijfde versnelling maakt de motor weinig toeren en valt de Panda op door een laag brandstofverbruik. Wie niet boven de 100 km/u komt, kan mede dankzij de standaard gemonteerde Conti EcoContact EP banden en de complete boordcomputer, gemakkelijk een gemiddeld verbruik halen van 1 op 20 of beter!

Ongeacht de snelheid is de Panda altijd uitzonderlijk stil voor een auto in deze klasse. Sterker nog, bepaalde middenklassers maken meer lawaai dan dit kleintje! Daarmee is het zeer aangenaam om lange afstanden af te leggen en maakte de Panda meer testkilometers dan menig andere auto van dit formaat.



Conclusie

Heeft Fiat met de nieuwe Panda nieuwe maatstaven gezet in het meest compacte segment? Het antwoord op die vraag is een voorzichtig "ja". Grootste verdiensten van de nieuwe Panda zijn het hoge comfort en de complete uitrusting. Het comfort is te vinden in de stille motor, stuurbeheersing met City-stand en een chique interieur. De complete uitrusting bestaat uit luxe voorzieningen, maar ook uit veel aandacht voor de (passieve) veiligheid. De Panda blijft iets achter op het gebied van bochtgedrag, afwerking (de testauto had vocht achter beide knipperlichten en was niet vrij van rammeltjes) en de ruimte op de achterbank.

Alhoewel de nieuwe Panda misschien niet zo spectaculair is als de eerste kleine Fiat, is het wel degelijk een interessante nieuwkomer. De Panda zal met het innemende uiterlijk, de ergonomische vindingen en niet te vergeten de roemruchte historie van de voorganger een grote doelgroep aanspreken. ■



Techniek

Fiat Panda 1.2 Active (modeljaar 2004)

Maten en gewichten

Lengte	354 cm
Breedte	158 cm
Hoogte	154 cm
Wielbasis	230 cm
Gewicht	835 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	800 kg
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	230/775 l

Motor en prestaties

Motorinhoud	1242 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	60 pk @ 5000 tpm
Koppel	102 Nm @ 2500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14 sec.
Topsnelheid	155 km/u
Verbruik gemiddeld	5 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	119 gr. / km



Prijs

Prijs	€ 8.595,-
Prijs instapmodel	€ 7.595,-

Deze auto verzekeren?

Dat kan vanaf:

€ 39 per maand



Deze auto leasen?

Dat kan vanaf:

€ 145 per maand



Deze auto kopen?

Dat kan vanaf:

€ 102 per maand

