



Panda: volwassen ruimtewagentje!

De nieuwe Fiat Panda is 'Auto van het Jaar 2004' geworden. Voor een auto uit het minisegment is dat een bijzonder knappe prestatie. In dit segment steekt hij dan ook met kop en schouders boven de concurrentie uit. Auto-plus kon een week lang beschikken over de 1.2 Dynamic en had het genoegen hem uitgebreid aan de tand te voelen en was aangenaam verrast door zijn vele kwaliteiten!

Tekst en foto's: Evert Flapper

Al een kwart eeuw lang staat de naam 'Panda' voor een van de meest sympathieke auto's ooit. Met de nieuwe Panda is het nog steeds zo dat hij uiterst sympathiek op zijn omgeving overkomt. Het bekende gegriinnik richting Hermanstad uit de tv-reclame van weleer is heden ten dage nog steeds van toepassing! De Panda is weliswaar volwassen geworden, maar oogt niettemin bijzonder vriendelijk. Wij nemen u graag even mee op ontdekkingsreis!

Interieur

Met de afstandsbediening voor de centrale portiervergrendeling openen we het portier.

Onze titiaanrode Panda heeft z'n bekleding uitgevoerd in een lichtblauwe noppenstof. Dat is voor sommige mensen even schrikken, maar Fiat zorgt graag voor een kleurrijke wereld. Ondanks dat de bestuurdersstoel niet in hoogte verstelbaar is, weten we toch vrij snel een goede zitpositie te creëren. Je hebt in de Panda het idee alsof je in een busje zit. Dat is niet negatief bedoeld, maar heeft meer te maken met datgene wat meteen in het oog springt als je bent ingestapt: de prominente middenconsole met geïntegreerde versnellingspook. Die middenconsole is lekker overzichtelijk uitgevoerd, maar wel vrij fors uitgevallen, wat meteen ook zijn grootste nadeel is: hij beperkt de beenruimte en met name bij lange ritten voel je



zou er dan ook beter aan doen dat knopje alleen binnen handbereik van de bestuurder te plaatsen. Het dashboard is verder voorzien van een multifunctioneel instrumentenpaneel met duidelijk afleesbare, ronde klokken. Onze Dynamic heeft tevens een tripcomputer, die essentiële reisgegevens verschaft. De ruitenwissers beschikken over een intelligente wasfunctie: wanneer je de ruiten wilt sproeien, wissen de ruitenwissers automatisch een aantal keren. Nogal logisch hoor ik u denken, maar wat je niet verwacht in een auto van deze klasse is het feit dat hij na dat automatisch wissen een paar seconden wacht en dan nóg één keer automatisch gaat wissen! Verder beschikken we standaard over ABS met EBD (Electronic Brakeforce Distribution) alsmede over frontairbags voor bestuurder én voorpassagier. Voor een auto in dit marktsegment hebben we over comfort dan ook helemaal niets te klagen. Het enige wat Fiat zou kunnen verbeteren is de hoedenplankklep. Als je achterin je bagage hebt neergezet, moet je eerst handmatig de klep van de hoedenplank omhoogklappen. Bij het dichtgooien van de achterklep vergeet je dan die klep weer naar beneden te klappen. Het overkwam ons namelijk een aantal keren dat we de hoedenplankklep nog omhoog

Rij-eigenschappen

En dan gaan we een stukje rijden. Onze Panda heeft een cilinderinhoud van 1242 cc, goed voor 60 pk en een maximum koppel van 102 Nm wat al bij 2500 t/min bereikt wordt. Bij de stoplichten sla je met



deze Panda dan ook helemaal geen slecht figuur. Hij trekt lekker pittig op en is met name in de eerste drie versnellingen aardig vooruit te branden. Wanneer je naar de vierde of de vijfde versnelling hebt doorgeschakeld is de fut er een beetje uit en moet je niet veel meer van de Panda verwachten. Toch konden wij na een tijdje een topsnelheid klokken van 160 echte kilometers! Daar is 'ie dan wel even mee bezig, maar hij blijft bij dat soort snelheden verrassend rustig. Het zijn dan met name de rijwind en de banden die het lawaai veroorzaken. Gebruik de Panda dus niet voor lange ritten met veel bekapping, want daar is hij niet voor gemaakt! In de bochten hadden wij enig overhellen van de carrosserie verwacht, maar ook dan blijft hij lekker stabiel, ondanks zijn redelijke hoogte. Hobbels in het wegdek neemt 'ie comfortabel door het prima veercomfort en z'n relatief lange wielbasis. Eens te meer een bewijs van een goed in elkaar gestoken totaalconcept. Complimenten!

Conclusie

De Fiat Panda is volwassen geworden en wanneer we de reclameslogan ter harte nemen, is

hij dus baby-af. Dat is op zich een prestatie van formaat, want met een prijskaartje van € 9.695,- krijg je een heleboel waar voor je geld. Wij zijn van mening dat hij met kop en schouders boven concurrenten als de Suzuki Wagon R+, de Opel Agila en de Hyundai Atos uitsteekt. Bovendien is het volkomen terecht dat hij 'Auto van het Jaar 2004' is geworden. Een welverdiend proficiat is wat ons betreft dan ook op z'n plaats!

Minpunten:

- Middenconsole is voor bestuurder een sta-in-de-weg
- Klep van de hoedenplank klapt niet automatisch terug
- Knopje stuurbevestiging zit op een onveilige plek

Pluspunten:

- Kekke vormgeving
- Prima onderstel
- Verrassend ruim interieur
- Toppertje in zijn segment

Voor meer informatie:

Autodrôme Groningen
Rostockweg 9
9723 HG Groningen
Tel.: 050-5470000
www.autodrome.nl



Autodrôme de Autoboulevard



Specificaties:



Panda 1.2 Dynamic

Motor

Viercilinder in lijn, dwars voorin
Inhoud: 1242 cc
Slag x boring: 78,86 x 70,8 mm
Compressieverhouding: 9,8 : 1
Max. vermogen: 44 kW/60 pk bij 5000 t/min
Max. koppel: 102 Nm bij 2500 t/min
Distributie: OHC (mech.klepstoters)

Transmissie

Voorwielaandrijving,
handgeschakelde 5-versnellingsbak

Stuurinrichting

'Dualdrive' elektrisch bekrachtigd tandheugelsysteem

Prestaties

Topsnelheid: 160 km/h.
Acceleratie: 0-100 km/h in 14 s.

Brandstofverbruik en uitstoot

Gem. verbruik: 7 liter op 100 km
CO₂-emissie: 133 g/km

Banden

155/80 R13

Maten en gewichten

l x b x h: 3538 x 1578 x 1540 mm
Wielbasis: 2299 mm
Inhoud bagageruimte: 206-775 l.
Tankinhoud: 35 l.
Draaicirkel: 9,1 m.
Ledig gewicht: 835 kg.
Maximaal aanhanggewicht (geremd): 800 kg.

Prijs

Vanaf € 8.495,-
Testexemplaar 1.2 Dynamic: €9.695,-



hem in je been drukken. Op diezelfde middenconsole vinden we trouwens een knopje voor de stuurbevestiging om het inparkeren te vergemakkelijken. Dat knopje had daar beter niet kunnen zitten, omdat een voorpassagier zo onbedoeld voor verrassende stuurbewegingen kan zorgen. Fiat

zagen staan bij het wegrijden. Die hoedenplankklep zou automatisch omhoog moeten gaan en ook weer automatisch naar beneden moeten zakken bij het openen c.q. dichtslaan van de achterklep. Dat is voor verbetering vatbaar.

Verder niets dan loftuitingen!